www.dhv.de

Februar/März 2008

DHV-info

Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmflieger

150

DHV Performance Center

Die Profi-Gleitschirmflugschulen

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

Hessische Gleitschirmschule Frankfurt
Hot Sport Sportschulen GmbH
Breslauerstraße 12
35096 Niederweimar/ Marburg
Tel: 06421/12345
Fax: 06421/77455
www.hotsport.de
info@hotsport.de
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt!

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

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

Flugschule Wildschönau-Tirol
A-6314 Niederau Nr. 217
Tel: +43/664/2622646
Fax: +43/5339/8668
www.paragliding.at
info@paragliding.at

Rhöner Drachen- und Gleitschirmflugschulen Wasserkuppe GmbH
St. Laurentius Straße 7
36163 Poppenhausen
Tel: 06654/7548
Fax: 06654/8296
www.wasserkuppe.com
info@wasserkuppe.com

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

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

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

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

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

OASE Flugschule Peter Geg GmbH
Auwald 1
87538 Obermaiselstein
Tel: 08326/38036,
Fax: 08326/38037
www.oase-paragliding.de
info@oase-paragliding.de

Flugschule Aufwind
Franz Rehrl
Dachstein 52
A-8972 Ramsau
Tel: +43/3687/81880 o. 82568
Fax: +43/3687/818804
www.aufwind.at
office@aufwind.at
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt

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

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

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

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 Trainings findet über Wasser statt

Luftikus Eugens Flugschule Luftsportgeräte GmbH
Eugen Köninger
Hartwaldstraße 65b
70378 Stuttgart
Tel: 0711/537928
Fax: 0711/537928
www.luftikus-flugschule.de
info@luftikus-flugschule.de

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

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

Papillon
Harald Huber
rue de l'église
F-68470 Fellering
Tel: +33/38982-7187
Fax: +33/38982-7187
www.papillon-web.de
hari@papillon-web.de

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

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

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

INHALT

04 WICHTIG-NEU-KURZ
Neuigkeiten und Wissenswertes

08 GLEITSCHIRM TESTBERICHTE
Videodokumentation online

14 FRÜHLING
Impressionen vom Drachenfliegen

18 STUBAICUP 2008
Der Himmel voll bunter Tücher

22 DEM MESSETRUBEL ENTFLIEGEN
Startberge rund um Garmisch

28 EIN FLUGGEBIET WIRD REAKTIVIERT
Die Alpspitze bei Nesselwang

32 EIN STÜCK JAKOBSWEG
Frühlingserwachen

36 DRACHEN-PERFORMANCE TRAINING
Verbesserung der Flugtechnik

38 LUFTIGE BEGEGNUNGEN
Reaktionen auf die Initiative

40 THERMIK-MESSE 2007
Ein Rückblick

44 LILIENTHAL-»NACHBAUER«
Detailgenau und flugfähig

46 WETTER ABC
Wetterwissen von A bis Z in Bildern

55 UMFRAGE
Bewertung der Schulen

56 UNTERWEGS
Internetsurfen leichtgemacht

58 AUSZUG AUS DEM THERMIKBUCH
Viel Neues in der 2. Auflage

61 PROTEXX
Nachrüstbare Seitenprotektoren

62 PROTOKOLLE
Jahrestagung und Regionalversammlungen

70 VEREINSNACHRICHTEN
Nachrichten und Briefe

78 GELÄNDE
Nachrichten

88 SPORTLERTAG 2007 IN WARSTEIN
Interessante Vorträge und Siegerehrung

92 DHV-XC
Viel Neues 2008

94 AUF WELTREKORDKURS
Ewa Wisnierska fliegt 300 km

98 WETTBEWERBE
Nachrichten

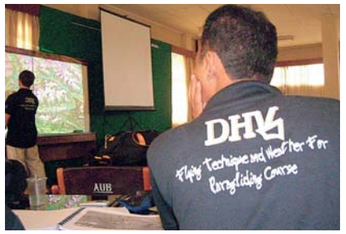
10 NEU AUF DEM MARKT
12 SHOP
80 TESTBERICHTE
98 IMPRESSUM
99 VERSICHERUNGSPROGRAMM

Titel:
Martin Scheel
am Piz Ciavazes
(Sella, Italien)

FLIGHT FESTIVAL WARSTEIN 2008

Wenn 6. und 7. September die Heißluftballone in den Himmel steigen, sind die Drachen- und Gleitschirmflieger wieder dabei. Das Flight Festival ist Pilotenmeeting und Plattform für den Sport. **Merkt Euch den Termin bereits jetzt vor. Eingeladen sind alle Piloten – Eintritt frei!** „Das Gleitschirm- und Drachenfliegen auf der Warsteiner Montgolfiade ist die perfekte Ergänzung zum Ballonfahren", resümiert Uwe Wendt von der Warsteiner Internationalen Montgolfiade (WIM). Im letzten Jahr kamen viele Piloten aus ganz Deutschland zu diesem Meeting. Geboten wurde eine attraktive Zeltstadt mit internationalen Herstellern, Vereinen, Flugschulen, Fachmagazinen und dem DHV. Dazu ein erstklassiges Rahmenprogramm mit Groundhandling Funcup, Windentestival, Rettungsgeräte-Packerlehrgang und natürlich mit ständigem Drachen- und Gleitschirmfliegen. Am Abend dann der Höhepunkt: Über 200 Ballone starteten nahezu gleichzeitig und anschließend zauberten Mike Küng und die Skywalk Renegades ein unglaubliches Showprogramm in den Warsteiner Himmel. Zehntausende Zuschauer waren begeistert. Unter dem Motto „Lebensgefühl Fliegen" steigt daher am 6. und 7. September das nächste Flight Festival mit einem noch umfangreicheren Programm. Infos unter www.dhv.de/warstein

FLUGLEHRER KLAUS IRSCHIK EXPORTIERT DHV-STANDARD NACH INDONESIEN



In gesamt Indonesien – rund 20 Millionen Einwohner – gibt es zusammen 500 Freizeitpiloten.
Immerhin 400 Gleitschirmpiloten, ganze 20 Drachenflieger und 80 Trike-Piloten teilen sich die ca. 10-15 Fluggelände auf den verschiedenen Vulkaninseln. Tendenz steigend. Eigentlich fast unglaublich, wo es im Land – außer an Lebensfreude - doch fast an Allem mangelt.

Verrückte Prioritäten. Eine Kranken- oder gar Haftpflichtversicherung ist dem Durchschnittsindonesier fern, eine DHV-Gütesiegelplakette auf dem Schirm dagegen Standard.

DHV-Fluglehrer Klaus Irschik wurde nun schon zum zweiten Mal anlässlich einer Piloten- und Fluglehrerfortbildung nach Java und Bali eingeladen. Schwerpunkte waren ein Intensivkurs in Wetterkunde und Flugtechnik. Des Weiteren stand an diesem 4-Tages-Seminar die Einführung neuer Theoriemedien und Unterrichtsmethoden auf dem Programm. Die Motive der Teilnehmer waren sehr unterschiedlich. Tony Yudantono will beispielsweise nach bestandener Theorie und Praxisprüfung Touristenflüge in Bali durchführen, Nixon Ray und Lilik Darmono möchten ihre bereits bestehende Flugschule in Jakarta mit Hilfe der neuen Theoriemedien auf einen höheren Sicherheitsstandard bringen. Reida (26), eine der beiden weiblichen Teilnehmer, hat gerade mal mit dem Fliegen angefangen und möchte einfach mehr über ihren neuen Sport erfahren. Von den insgesamt 46 Teilnehmern wurde nach bestandener Theorie- und Praxisprüfung an die 18 besten Teilnehmer der Fluglehrerstatus vergeben. Insgesamt führte Irschik nun 12 Seminare in den Ländern Japan, Korea und China durch. Im März nächsten Jahres haben sich bereits 20 malaysische Gleitschirmpiloten angemeldet. Der Seminarort soll dann Jakarta sein. Auf dem Plan stehen Flugtechnik, Pädagogik und Unfallvorbeugung.

FREE FLIGHT 2008 – DHV IN HALLE 2

Bei der diesjährigen Free Flight in Garmisch präsentiert sich der DHV nicht an seinem gewohnten Platz. Der DHV-Stand befindet sich weiterhin in Halle 2, allerdings nicht wie bisher am Eingang sondern auf der anderen Hallenseite (Stand-Nr. 228).

Mehr Infos unter www.free-flight.de.

Nach acht erfolgreichen Ausstellungen präsentiert sich der Event mit gut 90 internationalen Ausstellern erneut in Garmisch-Partenkirchen. Mit drei Hallen und rund 7.000 qm Ausstellungsfläche ist das Olympia Eissport Zentrum Heimat und Geburtsort dieses Megaevents. Atemberaubende Flug-Shows, interessante Vorträge und jede Menge neue Produkte rund um den „freien Flugsport" - das Erfolgsrezept aus Information, Unterhaltung und Party - begeistert mehr als 10.000 Besucher in drei Tagen. Besonders der Samstagabend (15. März) gehört mit der legendären Free Flight Party zu den Höhepunkten. Dieses Jahr musikalisch unterstützt durch die Live-Bands Sorgente und Rainer von Vielen.

FLUGLEHRERFORTBILDUNG IM SKY CLUB AUSTRIA

Die Themen „Aktuelle Lehrmeinung zu Starten-Steuern-Landen" sowie die jüngsten Änderungen im Lufttfahrtgesetz (LFG) und in der Zivilluftfahrtpersonalverordnung (ZLPV) waren Schwerpunkte der von der Flugsportschule Sky Club Austria im Herbst in Gröbming durchgeführten Fluglehrerfortbildung. Vortragende waren Helmut und Walter Schrempf. Im ersten Teil der Veranstaltung wurden die zwischen DHV und ÖAeC Lehrteam abgestimmten aktuellen Standards in der Gleitschirmfliegerausbildung dargestellt. Hierzu hatte der DHV-Vorsitzende Charlie Jöst kurzerhand die Rohfassung des neuen DHV Lehrfilmes "Starten-Steuern-Landen" zur Verfügung gestellt und damit Referenten und Teilnehmern einen kurzweiligen und interessanten Vortrag ermöglicht. Im zweiten, dem luftfahrtrechtlichen Teil, der gerade für Fluglehrer viele zu beachtende Neuerungen enthielt, referierte Walter Schrempf ebenso interessant wie auch anschaulich über Regelungen im österreichischen Luftfahrtgesetz bis hin zu geänderten Details bei Pilotenberechtigungen; wie z.B. zur neu formulierten Windenschleppstartberechtigung, die jetzt auch in Österreich keine Zusatzberechtigung mehr ist, sondern als eigene Startberechtigung gilt. Am Schluss gab´s für die Referenten von den Teilnehmern kräftigen Applaus, vor allem für Christof Brunner vom ÖAeC/FAA, welcher den Luftfahrtrechtsbereich hervorragend aufbereitet und als Kurzmanuskript zur Verfügung gestellt hatte. Links zu den Luftrechtänderungen sind unter www.OeAeC.at und www.dhv.de zu finden.

DHV GÜTESIEGEL 2008

Der DHV hatte dem Luftfahrtbundesamt LBA die Anpassung der Prüfvorschriften (Lufttüchtigkeitsforderungen/LTF) an die dynamische und innovative Gleitschirmentwicklung vorgeschlagen. Der DHV will mit dem DHV-Gütesiegel 2008 vor allem in der Klassen 1 und 1-2 dafür sorgen, dass künftig solche Fluggeräte höher klassifiziert werden, die eigentlich in die unteren Klassen nicht reingehören, weil sie zu anspruchsvoll sind (siehe Interview Seite 6). Außerdem werden Verbesserungen im Testverfahren angestrebt. So soll in Zukunft das Steilspiral-Verhalten und der tiefflächige Klapper umfassender getestet werden. Unfallmeldungen, Erfahrungen der Flugschulen und Sicherheitstrainings, Pilotenberichte und die Erkenntnisse des DHV-Technikreferats machen Ver-besserungen notwendig. In der Vergangenheit hatte das LBA die Verbesserungsvorschläge des DHV stets übernommen, zuletzt 2003. Dieses Mal hat das LBA den DHV aufgefordert, sich mit anderen LBA-anerkannten Prüfstellen (auch für motorisierte Gleitschirme) und dem Herstellerverband PMA ins Benehmen zu setzen. Dafür ist ein „Runder Tisch" ins Leben gerufen worden. Dieser Runde Tisch tagte am 19.12.2007 zum zweiten Mal, die Vertreter des Herstellerverbandes (PMA), DHV und die European Academy of Parachute Rigging (EAPR) haben daran teilgenommen. Das Meeting verlief in einer konstruktiven Atmosphäre. Bezüglich der Flugtests für Gleitschirme wurde ein gemeinsames Statement verfasst.

Gemeinsames Statement: Der Runde Tisch ist sich einig, dass bezüglich des Flugtests die EN 926-2 als Basis für eine künftige LTF dient. Es herrscht Einigkeit, dass bei den Manövern tiefflächige Klapper und Steilspirale Verbesserungsbedarf besteht. Entsprechende Verbesserungen sollen gleichfalls bei der EN angestrebt werden. Sollte dies bei der EN nicht zeitnah gelingen, besteht die Möglichkeit die Änderungen in der LTF vorzuziehen. Die technische Festlegung der zu ändernden Manöver soll bis zum 1.4.2008 stehen. Die daraus resultierende Umsetzung erfolgt zum 1.9.2008.

"SWIFT - ALL YOU NEED IS A WING"

Vom 18.-20 April 08 oder 25.-27. April 08 (je nach Wettersituation) findet in Berlin Altes Lager ein Swift-Meeting statt. Dort werden unter anderem der 7-malige Weltmeister und 4-fache Europameister (FAI I und FAI 2) Manfred Ruhmer sowie Swift-Top-Pilot Gerd Langwald (16-maliger norddeutscher Meister, 3-facher deutscher Streckenflugmeister sowie Inhaber des dt. Streckenrekordes im Drachenfliegen) teilnehmen. Gestartet wird an der Winde sowie im F-Schlepp. Ein Highlight werden die Acro-Vorführungen mit Manfred Ruhmer und Alex Neuhaus sein, die mit ihren Vorführungen anlässlich des Flight Festivals auf der Montgolfiade in Warstein die Zuschauer begeisterten. Für Rückfragen: alexsegel@gmx.de oder Tel: 02391-6015154 / mobil 0151-55393955.

FOTOWETTBEWERB 2007

Die Prämierung der Sieger wird, wie im vergangenen Jahr, im April-Info (Nr. 151) veröffentlicht.

++ www.dhv.de +++ Die weltweit größte Website für Gleitschirm- und Drachenflieger +++ www.dhv.de +++ Die weltweit gr

DHV-Newsletter
Aktualität, Fakten und multimediales Erleben. Im Bereich Service unter Mailinglisten/Newsletter könnt Ihr Euch eintragen.

DHV-TV
Auf DHV TV stehen erstklassige Filme, Fernsehbeiträgen und Videoclips über das Drachen- und Gleitschirmfliegen bereit.

Adminportal
Die zentrale DHV-Benutzerverwaltung. Hier könnt Ihr z.B. Adresse, E-Mail usw. selbst ändern.

Veranstaltungskalender
Übersicht der Szene-Events, der Wettbewerbe und Fortbildungen. Vereine, Schulen und Hersteller geben im Adminportal ihre Veranstaltungen unkompliziert ein.

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

Travel & Training
Lasst Euch inspirieren in Travel & Training auf www.dhv.de. Dort bieten die DHV-Flugschulen Gleitschirm- und Drachenreisen in alle Welt an.

DHV-Gebrauchtmarkt
Wer seine Ausrüstung verkaufen will oder eine Gebrauchte sucht, findet keine größere und aktuellere Plattform.

RSS-Feeds
Als zusätzlichen Service bieten wir RSS-Feeds an. Einfach auf unserer RSS-Feeds - Seite die gewünschte Rubrik anklicken und das Abonnement bestätigen

FRAGEN AN DEN VORSTAND ZUR SICHERHEIT UND TECHNIK

Uli Schmottermeyer, Du setzt Dich ehrenamtlich seit 3 Jahren als DHV-Sicherheitsvorstand für die Flugsicherheit ein und bist bei der Jahrestagung einstimmig für weitere 3 Jahre in dieses Amt gewählt worden.

Uli: Drachen- und Gleitschirmfliegen muss einen guten Sicherheitsstandard haben. Dies ist das Ziel der gesamten Arbeit des DHV. Um einen alten Spruch abzuwandeln: Die Sicherheit ist auch in der Fliegerei nicht alles, es geht uns um die Verwirklichung unseres Traums, aber ohne Sicherheit ist alles nichts. Leider sind in den letzten Jahren 2 Freunde von mir aus meinem Verein tödlich verunglückt, einer davon, ein ausgezeichneter Flieger und guter Freund, unter ungeklärten Umständen. Auch deshalb setze ich mich kompromisslos für die Sicherheit in unserem Sport ein.
Beim Drachenfliegen fallen kaum mehr technische Unfallursachen auf, hier muss man in erster Linie dafür werben, dass die Piloten Trainingsangebote nützen, um den eigenen Könnensstand hochzuhalten oder zu verbessern. Beim Gleitschirmfliegen gibt es aber immer noch viele Unfälle, die mit technischen Problemen des Flügels zusammenhängen. Vor allem das Einklappverhalten des Flügels und sein Verhalten in der Steilspirale spielt immer noch eine große Rolle im Unfallgeschehen. Hier genügt es nicht, allein in der Ausbildung anzusetzen, der DHV muss auch dafür sorgen, dass die Gleitschirme der Klassen 1 und 1-2 möglichst gutmütige Eigenschaften haben.

Jürgen Rüdinger, Du setzt Dich seit 6 Jahren ehrenamtlich beim DHV als Technikvorstand für gute Sicherheitsstandards beim Drachenfliegen und Gleitschirmfliegen ein. Wie siehst Du die Entwicklung?

Jürgen: Zunächst eine Ergänzung zum Drachenfliegen: Es bereitet uns Sorge, dass einige Piloten glaubten, sie könnten die Schränkungseinstellungen ihres Flügels verändern, um die Gleitleistung ihres Drachens zu optimieren und den gefühlten Bügeldruck bei höherer Geschwindigkeit zu verringern. Sie verstehen die aerodynamischen Zusammenhänge nicht richtig, da man beim flexiblen Flügel aus dem Bügeldruck im Normalflug keine Aussage über die Pitchstabilität bei Nullauftrieb oder negativen Anstellwinkel treffen kann. Eine Veränderung der auf dem Messwagen ermittelten Einstellungen hat sich vor allem bei internationalen Wettkämpfen als

Jürgen Rüdinger

tödliche Gefahr gezeigt. Allein in den Jahren 2006 und 2007 sind mir 8 Überschläge von Wettkampfpiloten bekannt (3 innerhalb, 5 außerhalb von Wettkämpfen). Deshalb tritt der DHV für technische Kontrollen bei Wettkämpfen ein, dies bringt zudem mehr sportliche Fairness in den Wettbewerb, da alle Piloten unter den selben technischen Voraussetzungen an den Start gehen.
Beim Gleitschirmfliegen ist erforderlich, dass die Lufttüchtigkeitsforderungen des LBA laufend an die dynamische technische Entwicklung angepasst wird. Inzwischen gibt es wieder in den unteren Klassen sogenannte High-Endgeräte, die in bestimmten Situationen wesentlich dynamischer reagieren, als dies in der betreffenden Klasse gewünscht ist. Die Unfallanalyse bestätigt dies deutlich, ca. 50% der tödlichen Unfälle sind auf Überforderung der Piloten nach einer Kappenstörung zurückzuführen. Bei der Weiterentwicklung der Lufttüchtigkeitsforderungen (LTF) sollen nun neue Tests aufgenommen werden, welche die unfallträchtigen Situationen abbilden. Das LBA hatte in der Vergangenheit seine LTF jeweils auf Vorschlag des DHV verändert (zuletzt 2003). Es war jedes Mal ein großer Sicherheitsgewinn für den Gleitschirmsport. Wir hoffen, dass das LBA auch diesmal unsere Verbesserungsvorschläge übernimmt.

Uli Schmottermeyer

Uli: Wir stehen gegenüber den Piloten im Wort. Ein Pilot darf nicht im Ernstfall von einer unerwartet gefährlichen Flügelreaktion überrascht werden. Er muss sich darauf verlassen können, dass wenn er ein Fluggerät kauft, das als gutmütig eingestuft worden ist, dies dann auch gegeben ist. Die Klassifizierung die draufsteht, muss auch drin sein. Stellen wir als gesetzliche Unfallmeldestelle einerseits fest, dass es sich bei Klappern und Steilspiralen um die Hauptursachen für tödliche Unfälle handelt und stellen wir andererseits als langjährige Prüfstelle fest, dass unsere derzeitigen Prüfverfahren das diesbezügliche Verhalten der heutigen Schirme nicht ausreichend abbilden, so müssen wir die Prüfverfahren verbessern. Wir sind die Stelle, bei der alle diese Informationen zusammenlaufen. Dabei müssen keineswegs wir einem Hersteller nachweisen, dass sein Schirm an den betreffenden Unfällen besonders beteiligt ist, sondern der Hersteller muss in dem Prüfverfahren nachweisen, dass sein Fluggerät sicher und für die Pilotenzielgruppe geeignet ist.

Welche Lücken bei den Prüfvorschriften sind erkannt worden und wie sollen sie nun geschlossen werden?

Jürgen: Manche Gleitschirme - welche bisher als 1er oder 1-2er eingestuft wurden - haben die Tendenz, ohne Zutun des Piloten in einer Steilspirale weiter zu beschleunigen. Dies kann einen unerfahrenen Piloten schnell überfordern, da dies ein hohes Können für das Ausleiten erfordert. Auch weil ein unerfahrener Pilot bei einem engen Kreis unbeabsichtigt in eine Steilspirale geraten kann, sind für das Steilspiral-Verhalten nun strengere Anforderungen vorgesehen, um die Einstufung 1 oder 1-2 zu erhalten. Zweitens treten bei starker Turbulenz leider auch tiefflächigere Einklapper auf als die Einklappform, die wir bisher testen. Einige Gleitschirme reagieren darauf wesentlich kritischer, als dies in der jeweiligen Klasse wünschenswert ist. Dem müssen wir durch ein neues zusätzliches Testmanöver Rechnung tragen. Bei Flügeln der Klassen 1 und 1-2 dürfen auch tiefflächige Klapper unerfahrene Piloten nicht überfordern.

Uli: Ich begrüße, dass die Hersteller-Seite inzwischen anerkannt hat, dass es diese Probleme gibt und dass sie behoben werden müssen. Eigentlich wollten wir die Verbesserungen schon zum 1.1.2008 umsetzen. Der Herstellerverband PMA wollte mehr Zeit. Zum einen, um gemeinsam mit dem DHV-Testpiloten-Team zusätzliche Forschung zu betreiben. Falls dabei weitere Verbesserungen zustande kommen, wäre dies zu begrüßen. Einer Verwässerung des DHV-Vorschlages würden wir jedoch nicht zustimmen. Zum anderen will die PMA erreichen, dass die deutschen Lufttüchtigkeitsforderungen (LTF) die gleichen Anforderungen wie die EN-Flugtestnorm stellt. Es ist im Sinne der Sicherheit, wenn die vom DHV angestrebten Verbesserungen zeitnah in die EN eingearbeitet werden. Der DHV wird sich dafür einsetzen.

Jürgen: Das CEN (Comité Européen de Normalisation), welche die EN-Normen erstellt, ist eine rein privatwirtschaftliche Vereinigung der nationalen Normungsinstitute (in Deutschland DIN). Die Arbeitsprozesse um eine Anpassung einer Norm durchzuführen, sind formal sehr aufwendig, so dass eine selbst eine von allen Beteiligten gewünschte Änderung sehr lange Zeit in Anspruch nimmt. Sollte einer der großen Anzahl von Beteiligten im Normungsausschuss gegen eine Änderung sein, kann sich der Prozess über Jahre erstrecken.
Die Erstellung der EN-Norm in seiner heutigen Form hat deshalb mehr als ein Jahrzehnt in Anspruch genommen, der Inhalt spiegelt im Wesentlichen unsere LTF von 2003 wieder. Um mit der dynamischen Entwicklung im Gleitschirmsport Schritt zu halten, halte ich eine Norm für den ungeeigneten Rahmen für Lufttüchtigkeitsforderungen. Der DHV war die maßgebliche Kraft bei der Gestaltung der EN-Norm, wir mussten jedoch aufgrund der Erfahrung der langwierigen Prozesse lernen, dass das „Werkzeug" Norm zu unflexibel für die Zukunft ist. Wir möchten deshalb die geplanten Änderungen in der LTF schnell umsetzen und parallel an einer analogen Erweiterung der EN-Norm mitarbeiten.
Ich möchte betonen, dass es bei den geplanten LTF-Änderungen nicht darum geht, bestimmte Gleitsegel nicht mehr zuzulassen, sie werden bei anspruchsvollem Verhalten in den beschriebenen Situationen lediglich in eine höhere Kategorie eingestuft. Piloten, welche sich durch den Kauf eines Gleitsegels der unteren Kategorie ausdrücklich ein fehlerverzeihendes Verhalten wünschen, schützt dies vor Überraschungen.
Ich habe in den Verhandlungen am Runden Tisch (DHV, LBA-anerkannte Prüfstellen und PMA) deutlich gemacht, dass eine allzu lange Verzögerung bei der Umsetzung der Verbesserungen nicht eintreten darf. Wir haben uns alle am Runden Tisch darauf verständigt, dass spätestens zum 1.4.08 die neuen Testmanöver in ihrer endgültigen Präzisierung stehen müssen, damit sie dann zum 1.9.08 in Kraft treten können. Die Zeitspanne zwischen 1.4. und 1.9.08 soll den Herstellern ausreichend Entwicklungszeit geben. Laut Hersteller-Auskunft sind die meisten Neukonstruktionen für den Herbst 2008 geplant. Für sie käme das Gütesiegel 2008 also trotz der Verzögerung noch rechtzeitig.

RECHTS-BERATUNG

Für die Rechtsberatung der DHV-Mitglieder steht der Rechtsanwalt und Gleitschirmflieger Dr. Eick Busz zur Verfügung. Sprechzeit für DHV-Mitglieder ist freitags zwischen 17 und 20 Uhr unter Tel: 089-99650947.

SCHLEPPAUSKÜNFTE

Auskunft zum Schlepp gibt der Schleppfachmann Horst Barthelmes im DHV-Informationsbüro für Schlepp regelmäßig Montag bis Freitag jeweils von 10:00 bis 12:00 Uhr, telefonisch unter 06654/353, per Fax unter 06654-7771, per E-Mail: dhvschleppbuero@dhv.de.

HERZLICH WILLKOMMEN

Fun Gliders Westerwald e.V.
Wolfgang Geurden
Thelenstr. 2, 53804 Much

WAS IHR LEBEN SCHÖNER MACHT…

…war die Titelstory im ersten Focus 2008. Darin gibt die Autorin 44 Tipps, die das Leben positiv verändern werden. Besonders eindrucksvoll ist Tipp 27.

„Einfach abheben: Überfliegen Sie Ihre Grenzen!
Der Blick wandert über die benachbarten Gipfel, die Wiesen und den kleinen See im Tal. Ein letzter Check der Gurtverschlüsse, dann fünf schnelle Schritte, und Sie schweben hinaus. Bei kaum einer anderen Sportart lässt sich Natur so intensiv und unmittelbar erleben wie beim Gleitschirmfliegen. Das Gefühl, über die menschlichen Grenzen hinausgewachsen zu sein, ist grandios."
Eine sehr gelungene Werbung für den Sport. Neben dem positiven Image als sicherer und professioneller Luftsport wird Gleitschirmfliegen mit Glücklichsein gleichgesetzt. Die Verwirklichung des uralten Menschheitstraums vom Fliegen.

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

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

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

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

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

Flugschule Aufwind
Franz Rehrl
Dachstein 52
A-8972 Ramsau
Tel: 0043/3687/81880 o. 82568
Fax: 0043/3687/818804
www.aufwind.at
office@aufwind.at

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

Neustrukturierung DHV GS Testflug

TESTVIDEOS ONLINE!

Ein Beitrag von Benedikt Liebermeister und Reiner Brunn

Ab sofort zeigt der DHV bei den Testflugprotokollen im Internet die wichtigsten Testflugmanöver. Die ersten Testberichte mit Videodokumentation sind online auf www.dhv.de unter technik/gerätedatenbanken.

Gleitschirmkauf ist Vertrauenssache. Bildlich gesprochen hängt am Schirm das eigene Leben. Deshalb wünscht sich der Pilot so viele Informationen wie möglich über sein Gerät. Die Klassifizierung des DHV-Gütesiegels mit der Empfehlung, für welche Pilotengruppe der Schirm geeignet ist, gibt einen wichtigen Anhaltspunkt. Noch aussagekräftiger ist das Prüfprotokoll, in dem die jeweiligen Manöver einzeln bewertet werden.

Doch nichts ist so aussagekräftig wie bewegte Bilder! Deshalb war der Wunsch unter den Piloten groß, dass die DHV-Technik die Videos der wichtigsten Testflugmanöver veröffentlichen möge.

Leider lieferte die bei der Flugtest-Dokumentation verwendete semi-professionelle Kameraausrüstung bisher nur unter optimalen Bedingungen geeignetes Filmmaterial. Doch die Kameratechnik machte rasante Fortschritte und professionelle Ausrüstung wurde erschwinglich. Der DHV machte Nägel mit Köpfen und erwarb die Sony DSR 500, eine Profi-Kamera mit 22-fachem Teleobjektiv und integriertem Verdoppler. Mit Wolfram Kastl, Fotograf und Fotodesigner, holte die DHV-Technik einen geübten Kameramann mit gutem Auge und ruhiger Hand ins Team.

Die Aufnahmen liefern jetzt auch für die Streaming-Videos im Internet noch eine brauchbare Qualität.

Der Pilot hat jetzt die optimale Ergänzung zum Testbericht des jeweiligen Schirmes.

Wer kann sich schon bei einem beschleunigten Einklapper unter Wegdrehen von 180 -360 Grad mit hoher Drehgeschwindigkeit und einem maximalen Roll bzw. Nickwinkel größer 45 Grad mit großem Höhenverlust wirklich etwas vorstellen. Umso eindruckvoller präsentiert sich dieses mit 2-3 bewertete Manöver in der Filmdokumentation.

FOTOS REINER BRUNN

Jeder Schirm wird von zwei DHV-Testpiloten am min. und max. Startgewicht geflogen. Ein dritter Testpilot begutachtet die Testflüge vom Boden aus. Gleichzeitig verfolgt er am Laptop die Video-Aufzeichnung. Ist er mit der Durchführung einzelner Manöver oder der Videoqualität nicht zufrieden, gibt er dem Testpiloten über Funk Bescheid und der wiederholt die bemängelten Manöver. Möglichst zeitnah, am besten unmittelbar nach den Testflügen werten die Testpiloten gemeinsam das Video aus. Bei der Auswertung besprechen die Testpiloten die Manöver-Ein- und Ausleitungen sowie die Bewertungen um sich zu „kalibrieren".

Wenn sich die Testpiloten in der Bewertung eines Manövers unstimmig sind, führen sie weitere Tests durch. Wenn nötig, wiederholt ein dritter Testpilot die Manöver.

Nachdem die Testpiloten zu einem einheitlichen Ergebnis gekommen sind, informieren sie den Hersteller über die endgültige Klassifizierung.

Es hat sich gezeigt, dass eine Klassifizierung, die nur auf der Auswertung von Videoaufnahmen oder nur auf die Testpilotaussage ohne Videounterstützung beruht, ungenügend ist. Ein Prüfer kann z.B. den Roll-/Nickwinkel (Vorschießen) der Kappe nach Einklappern abhängig vom Winkel, in dem sich der Schirm zur Kamera befindet, optisch nur schwer einschätzen. Außerdem stellt auch die beste Videodokumentation nicht sicher, dass der Testpilot korrekt getestet hat. Es ist einfach für den Testpiloten, das Testergebnis so zu beeinflussen, dass es auf der Videoauswertung nicht nachzuweisen ist. Verlagert z.B. der Testpilot vor oder während Einklapper das Gewicht im Gurtzeug, kommt er zu völlig unterschiedlichen Ergebnissen.

Die Unabhängigkeit der Testpiloten ist deshalb unabdingbar für einen korrekten Prüfbetrieb. Da von der Bewertung eines Schirms unter Umständen die Existenz eines Herstellers abhängen kann, ist der Versuch der Einflussnahme auf den Testpiloten kein Einzelfall. Deshalb müssen die Testpiloten der Prüfstelle in einem dauerhaft von Herstellern unabhängigen Verhältnis stehen. Freiberufliche Testpiloten, die vielleicht in Zukunft wieder für einen Hersteller arbeiten müssen, werden immer im Zwiespalt stehen, „herstellerfreundlich" zu testen. Die gleiche Problematik gilt für das Modell "Herstellertestpiloten testen für eine Prüfstelle die Geräte anderer Hersteller". Auch hier ist der Manipulation Tür und Tor geöffnet. Der DHV lehnt auch dieses Modell entschieden ab.

Die festangestellten DHV-Testpiloten Christian Amon, Reiner Brunn, Harry Buntz, Mike Küng und Beni Stocker blicken auf eine außergewöhnliche Erfahrung (seit '96 ca. 4.000 Gleitschirmtestflüge) zurück und sind in der Flugsportbranche ausschließlich dem DHV als Arbeitgeber verpflichtet. Außerdem darf keiner dieser Testpiloten Sponsoring-Vereinbarungen mit einem Hersteller musterprüfpflichtiger Ausrüstung eingehen. Um latente Lücken, die sowohl bei der Testpilotenbewertung als auch bei der Filmdokumentation bestehen, zu minimieren, arbeitet der DHV mit Hochdruck an einer zusätzlichen digitalen Dokumentation (integrale G-Force,-Sinkgeschwindigkeit und GPS-Aufzeichnung) der Testflüge. Eine außergewöhnlich anspruchsvolle Aufgabe, da sich Last- und Geschwindigkeitswerte beim Testen in Sekundenbruchteilen ändern und die Zuordnung der einzelnen Messwerte hochkomplex ist.

Seit 1987 ist der DHV vom Luftfahrt-Bundesamt als Prüfstelle für Gleitschirme und Drachen anerkannt. In den letzten 30 Jahren hat das Technikreferat des DHV 1722 Gleitschirme, 427 Drachen, 492 Gurtzeuge und über 200 Rettungen zugelassen.

Die Testpiloten beim sorgfältigen Anbringen der Markierungsstreifen am Untersegel des Gleitschirms

PMA Pressemitteilung

Anlässlich des Stubai Cups 2008 fand das fünfte internationale PMA-Meeting statt. Insgesamt waren mehr als 25 Hersteller anwesend. Einer der Tagesordnungspunkte des PMA-Meetings mit Top-Priorität war der Verzicht auf eine Selbstzertifizierung.
Die in der PMA organisierten Hersteller einigten sich darauf, mit den derzeit existierenden Testinstituten eng verzahnt zusammen zu arbeiten und deren bewährte und kompetente Arbeit in vollem Umfang zu unterstützen.
Die EN-Norm ermöglicht prinzipiell einem Hersteller, selbst zu zertifizieren, dies wird aber von den PMA-Mitgliedern strikt abgelehnt. Die PMA-Mitglieder verzichten also heute und in Zukunft auf eine Selbstzertifizierung der von ihnen hergestellten Produkte. Dieser Beschluss wurde in Stubai von allen anwesenden Personen einstimmig gefasst.

AIRsport -TEAM 5 sucht qualifizierten Mitarbeiter

Auf Grund der größerern Nachfrage nach AIRsport-Produkten und Leistungen sucht die AIRsport 2000 GmbH aus Bach im Lechtal (Österreich) für die Saison 2008 (und darüber hinaus) eine/n Fluglehrer/in für vielfältige Aufgaben in der Flugschule und im Herstellungsbetrieb.
Der Tätigkeitsbereich erstreckt sich auf folgende Bereiche:
- komplette Ausbildung bei "AIRsport TIROL" inkl. Startleitung bei "X-dream fly" Sicherheitstrainings
- Entwicklung und Testfliegen bei "TEAM 5"
- Arbeiten in der Werkstatt (2-Jahres-Check und Rettungen packen).
- AIRsport Fluglehrer-Reisebegleitung

Die Voraussetzung für diesen full-time-job ist ein fester Wohnsitz im Lechtal und eine außergewöhnliche Begeisterung für den Flugsport.
Bewerbungen bitte nur schriftlich an AIRsport 2000 GmbH: info@airsport.at/www.airsport.at

Flying Days 2008 - Goldeck/Kärnten

Optimale Organisation und viele Teilnehmer ließen die Flying Days 2007 zu einem fantastischen Event mit Zukunftsperspektive werden. Auch 2008 veranstaltet die Flugschule FlyCarinthia in Zusammenarbeit mit der Goldeckseilbahn und dem Flugsportclub Seeadler wieder dieses Testival! Termin 29.-30. März 2008 (Basishöhen von über 3.000 m sind in dieser Jahreszeit am Goldeck keine Seltenheit!). Das Goldeck bietet Startrichtungen für alle Windrichtungen und hat einen Höhenunterschied von ca. 1.600 m.
Die Veranstalter erwarten ein gemütliches Beisammensein und ein zünftiges Après fly am Landeplatz.
Für Speis und Trank ist während der ganzen Veranstaltung bestens gesorgt.
Infos unter www.flycarinthia.at.

Fluggeländeübersicht Provinz Trentino

Eine interessante Informationsquelle bezüglich Fluggelände in der italienischen Provinz Trentino gibt der Touristenverband der Provinz:
www.trentino.to/home/index.html?_lang=de
Dort kann man über die Menüleiste Themen >Sport im Trentino >Flugsport > Link „Freier Flug" > Linktipps „Paragliding und Gleitschirmfliegen" auf eine Webside gelangen, die weitergehende Informationen über die einzelnen Fluggebiete in der Provinz bereithält. Diese sind auf deutsch und teilweise sehr detailliert und mit weiteren Links versehen.

Fly Inntal

Alte Schule auf neuen Wegen

Reinhold Speidel, einer der ersten Drachen- und Gleitschirmfluglehrer in Deutschland, möchte mit neuen Konzepten sein umfassendes fliegerisches Wissen und Können an alle Drachen und Geistschirmpiloten weitergeben, die
- nach einer Pause wiedereinsteigen möchten,
- wenig oder selten zum Fliegen kommen,
- nach der A-Schein oder SOPI-Ausbildung ihre Praxiserfahrung erweitern möchten,
- einfach gerne zusammen mit anderen Piloten in einer Gruppe zum Fliegen gehen wollen,
- Speedflying-riding, die neue Wintersportart bei fly-inntal erlernen wollen.

Mehr unter www.fly-inntal.de.

Neues Flightbook

Im Flightbook von iFly ist ausreichend Platz für Fluglizenzen, Versicherungsscheine, Packbescheinigungen und die IPPI Card. Außerdem lassen sich in die Umschlag-Tasche Kurzbeschreibungen der technischen Geräte wie Funkgerät, Vario, GPS, Einweisungsdaten für Fluggebiete, Checklisten und Flüge bequem einlegen.
Nähere Infos: www.iFly-company.com, info@iFly-company.com

Verstärkung bei skywalk

Sowohl im kaufmännischen Bereich als auch in der Technik gibt es bei skywalk in Grassau neue Gesichter, die dem stetigen Wachstum der Firma Rechnung tragen. Mit dem ambitionierten jungen Luft- und Raumfahrtingenieur Andi Hanrieder haben die skywalker einen Profi engagiert, der sich seit frühster Jugend mit der Konstruktion von Flugmaschinen beschäftigt. Er wird seine Kompetenzen im Bereich Strömungssimulation und CFD mit einbringen. Auch auf der Geschäftsführungsebene tut sich Neues: Mit Michael Landmann kommt ein erfahrener Betriebswirtschaftler an Bord, der das Team auf seinem Wachstumskurs unterstützen wird. Michael wird in der Grassauer Zentrale die Position des kaufmännischen Geschäftsführers übernehmen. Christin Kirst, die bei skywalk seit Jahren die Abwicklung für die Gleitschirmkunden im internationalen Bereich betreut, hat ihr Studium zur Dipl. Kauffrau und BBA (Bachelor of Business Administration) mit Schwerpunkt internationales Management erfolgreich abgeschlossen. Sie wird sich bei skywalk in Zukunft verstärkt um die vertriebliche Betreuung der internationalen Gleitschirm-Märkte kümmern.
Mehr Infos unter: www.skywalk.org.

DVD-Weiterbildung von Burkhard Martens

Die DVD enthält eine über 300 Bilder umfassende PowerPoint-Präsentation über Thermik- und Flugwetter. Wolkenbilder, die für Flieger wichtig sind, werden erklärt und die daraus entstehenden Wettergefahren verdeutlicht. Zu sehen sind pulsierende und feste Thermikquellen, Wirbelringstruktur der Thermik, Fliegen im Delfinstil, Lebensläufe von Thermiken und vieles mehr. Wer kein PowerPoint auf seinem Rechner hat, kann sich die Bilder auch als Adobe-PDF-Files anschauen. Zum Relaxen zeigen Burki und seine Frau Nina in einer mit Musik hinterlegten Diashow ihre schönsten Fliegerbilder. Die Show läuft auch auf normalen DVD-Playern für den Fernseher. Außerdem sind auf der DVD die neuen Kapitel der zweiten Auflage des Thermikbuchs, z.B. Tipps und Tricks von Weltmeister Bruce Goldsmith, Wetterkapitel von Volker Schwaniz, als Adobe PDF-Files enthalten. Die DVD, die auch in der im März erscheinenden zweiten Auflage des Thermikbuchs beiliegen wird, kostet 12,50 Euro + Porto und ist im DHV-Shop unter DVDs erhältlich. Weitere Infos unter www.thermikwolke.de

Vertrieb von Wills Wing Drachen

Seagull Aviation ist ab sofort zuständig für den Vertrieb von Wills Wing Drachen in Holland, Belgien und Deutschland. Die neuesten Modelle sind bereits im Frühjahr 2008 lieferbar. Wills Wing ist einer der ältesten und bekanntesten Drachenhersteller der Welt.
In den USA und vielen anderen Ländern ist Wills Wing die am meisten verkaufte Drachenmarke. Unter der über 30-jährigen Leitung von Steven Pearson, Dipl. Ingenieur für Luft- u. Raumfahrt, hat sich ein fähiges Managementteam gebildet.
Der Vertriebspartner Seagull Aviation ist ein international tätiges Handelsunternehmen mit einem Verkaufsbüro in Raamsdonksveer in den Niederlanden in der Nähe von Rotterdam.
Die technische Abteilung und das Auslieferungslager befinden sich in der Nähe des Eindhovener Flughafens. Mehrere Testflugplätze hat Seagull Aviation in Deutschland in der Eifel angemietet. Die beiden Inhaber verfügen über 25-jährige Erfahrung als Drachenfluglehrer und im Drachenflugsport. Die DHV-Zulassung ist beabsichtigt. Die ersten Drachen werden voraussichtlich im kommenden Frühjahr zertifiziert. Der letzte Stand der Technik wird am 14. - 17. März 2008 auf der Free Flight Messe in Garmisch-Partenkirchen präsentiert. Infos unter Seagull Aviation J.V., Tel: +31-162-520151 , E-Mail: sales@seagull-aviation.com

Paratrainer als Prüfungsvorbereitung

Der ParaTrainer, das Programm zur perfekten Prüfungsvorbereitung auf alle Gleitschirmscheine, ist den Meisten bestimmt ein Begriff. Seit Mitte Dezember ist nun der DeltaTrainer Online gegangen. Dieser enthält die Fragenkataloge für Drachnflieger. Das Programm ist Charityware, das bedeutet, wer es benutzen will, ist dazu angehalten, eine Spende von mindestens 5 Euro an eine allgemeinnützige Organisation seiner Wahl zu entrichten. Runterladen kann man sich den ParaTrainer und den DeltaTrainer von www.rox.de - da gibt es auch noch ein elektronisches Fluglogbuch, ebenfalls Charityware, das viele tolle Funktionen zur Dokumentation von Flügen bietet. Mehr Infos unter www.rolx.de.

DHV shop

Zu bestellen über: Tel.: 08022/9675-0 Fax: 08022/9675-99 e-mail: shop@dhv.de www.dhv.de

Alle Preise verstehen sich zuzüglich Portokosten

Bücher / Lehrpläne / DVDs / Karten / Sicherheit / Unterhaltung

NEU!

Flight Control - mit MadMike Küng

MadMikeKüng gibt sein Wissen aus zwei Jahrzehnten praktischen Trainings und zahlreichen Seminaren weiter: Basics – Advanced – Störungen – Aktives Fliegen – Abstiegshilfen – Specials.
Neues lernen, Bekanntes vertiefen, offene Fragen klären. Jedes demonstrierte Flugmanöver kann über Menüführung direkt angewählt werden. Durch Split-Screens, Slow Motions und Bewegungssequenzen werden die Abläufe verdeutlicht und aufbereitet.
Sprachen: Deutsch/Englisch.
DVD-Preis: 29,90 €

NEU!

Starten, Steuern, Landen mit Bonusvideo

Peter Cröniger und Charlie Jöst haben, zusammen mit den Lehrteams des DHV und ÖAeC, den bewährten Lehrfilm "Starten - Steuern - Landen" gründlich überarbeitet und erweitert.
Als Bonusvideo ist Karl Slezaks "Sicher Gleitschirmfliegen" - Vorflugcheck und Startcheck - auf der DVD enthalten. Das Video bietet allen Piloten wertvolle Hilfestellung zur Überprüfung der eigenen Flugtechnik.
Spieldauer 35 Min., Bonusfilm 12 Min.
DVD-Preis: 15,50 €
Mit Bonusfilm - Sicher Gleitschirmfliegen!

H.A.D.-Headware Multifunktionstuch

Die H.A.D. Originale sind nahtlos aus hochwertigem Funktionsmaterial (Microlite) gefertigt, ca. 50 cm lang, sehr widerstandsfähig, und multifunktionell einsetzbar. Die Elastizität des Tuches ermöglicht verschiedenste Anwendungsmöglichkeiten, z.B. als Halstuch, Sturmhaube, Stirnband, Piratenmütze u.v.m.
Mit DHV-Exclusiv-Druck - Drachen- und Gleitschirmmotiv.
Preis 13,50 €

DHV-WINDSACK

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

Ausgabe 2006

AUGENBLICKE OBEN –

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

Ausgabe 2007

Streckenflugbuch für Gleitschirm- und Drachenflieger

Über 400 Seiten Vorbereitung, Planung, Streckenwetterkunde, komplett bebilderter Strecken-Fluggebietsführer der Alpen 60 Startberge, Satellitenkarten und IGC-Files in SeeYou-Karten eingebaut zeigen dabei die erfolgreichen Flüge in jedem Gebiet - getrennt für für Einsteiger und Fortgeschrittene. DVD mit Bildern und IGC-Files, über 800 Abbildungen. Interview mit Sepp Gschwendtner über das Streckenfliegen im Flachland, Wetterkunde, Sonderkapitel über Streckenwetter vom DHV-Meteorologen Volker Schwaniz.
Preis: 49,90 €, zzgl. Versandkosten

Erste Hilfe Päckchen

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

Ausgabe 2005

Die schönsten Fluggebiete der Alpen

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

Ausgabe 2004

Die schönsten Fluggebiete rund um das Mittelmeer

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

Ausgabe 2006

Windsysteme und Thermik im Gebirge

Der erfolgreiche Segelflieger Martin Dinges richtet sein Buch an Alle, die ihr meteorologisches Verständnis auf dem Gebiet der thermischen Aufwinde und thermischen Windsysteme vertiefen wollen. 62 Seiten mit 48 Skizzen s/w .
Preis: 15,25 €

Prüfungsfragen

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

Info - Sammelordner

Preis: 0,20 €

Flugbuch für Drachen- und Gleitschirmflieger

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

Rettungsschnur-Set

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

Ausgabe 2003

Fluggebiete der Alpen

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

Ausgabe 2003

Fluggeländekarte Italien

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

Ausgabe 2004

Deutsche Fluggelände Karte

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

Ausgabe 2007

Gleitschirmfliegen

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

Ausgabe 2003

Gleitschirmfliegen für Meister

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

Ausgabe 1998

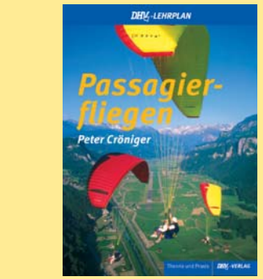
Drachenfliegen

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

Ausgabe 1993

Drachenfliegen für Meister

Herausgegeben von Peter Janssen und Klaus Tänzler; weitere Autoren Helmut Denz, Dr. Victor Henle und Peter Cröniger; zahlreiche Abbildungen.
Preis: 24,50 €



Ausgabe 2005

Lehrplan-Passagierfliegen

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

Ausgabe 2003

Schlepp-Lehrplan

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

Kombi-Preis 31,- Euro zzgl. Versand

DVD - BLUE SKY

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

DVD - FREE FLIGHT

Die schönsten Folgen aus der TV-Doku-Serie Take-Off. Inhalt: Ein neues Leben, Matterhorn BASE, Der Drachenreiter, 40 Sekunden Freiheit, Rekordjagd, X-Andes und als Bonusfilme: Lautlos am Limit, Drachenflüge in den Alpen und Skysurf. Spieldauer 107 Min. Bonusfilme 25 Min. **Einzelpreis 20,50 €**

PLAYGROUND - mit MadMike Küng

Verständliche Erklärungen, ausführliche Demonstrationen, gezielte Übungsanleitungen. Jede Trainingseinheit kann über die Menüführung direkt angewählt werden. Spieldauer 34 Min. - Sprachen: Deutsch/Englisch.
DVD-Preis: 29,90 €

GLÜCKLICHER IKARUS

mit dem Gleitschirm über die Alpen. Quer über die Alpen zu fliegen von Nord nach Süd. Toni Bender hat sich diesen Traum erfüllt und nimmt den Zuschauer mit auf eine Reise mit dem Wind in völliger Harmonie mit der Natur. Nicht nur Piloten werden von diesem Film begeistert sein! Eine DVD in deutscher und englischer Sprache.
DVD-Preis: 18,50 €

WOLKEN, WIND und THERMIK

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

Starten, Steuern, Landen mit dem Drachen

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

Aktiv Gleitschirm fliegen

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

Am Seil nach oben

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

Heiter bis wolkig

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

FOTO STEFFEN HERTLING IN DEN DOLOMITEN

www.dhv.de

FOTO: JÖRG BAJEWSKI IN AUSTRALIEN

www.dhv.de

FOTO GUDRUN OCHSL

STUBAI-CUP 2008
EIN VOLLER ERFOLG

Ein Beitrag von Benedikt Liebermeister

FOTOS BENEDIKT LIEBERMEISTER

Vom Wetter begünstigt waren wie üblich die Veranstalter des 18. Stubai-Cups vom 18.1. bis 20.1. Auf der Europa-Brücke fegte der Föhnsturm, doch im geschützten Stubaital herrschten von morgens bis abends gute Flugbedingungen. Das legendäre Mikroklima hat sich inzwischen rumgesprochen und das Publikum kam in Scharen. Fast alle Hersteller waren vor Ort und stellten in Formationsflügen ihre neuesten Produkte vor. Besonders eindrucksvoll war der Massenstart von Wings of Change. Am Landeplatz verdunkelte sich der Himmel, Assoziationen zu Hitchcocks „Die Vögel" kamen auf, als 50 Schirme gleichzeitig über dem Ausstellungsgelände kreisten.

Als Outdoormesse hat der Stubai-Cup einen entscheidenden Vorteil. Die Piloten können die gesamte Palette der Neuheiten 2008 in der Luft bestaunen und sofort probefliegen. Das taten sie dann auch und zwar ausgiebig. Hinzu kamen die Teilnehmer des Fun-Cups. Da wurde es mitunter ganz schön eng am Landeplatz. Die zahlreichen Hilfskräfte der Organisation bemühten sich nach Kräften und brachten Ordnung in den Massenflugbetrieb. Jedoch wäre ein zusätzlicher Freiflieger-Landeplatz eine begrüßenswerte Erweiterung für die Zukunft.

Ansonsten war die Organisation perfekt. Monika Eller von der Flugschule Parafly und Norbert Volderauer vom gleichnamigen Club hatten schon im Vorfeld ganze Arbeit geleistet und zogen zufrieden Bilanz: „Der Publikumsandrang war gewaltig, das Wetter bleibt unser Verbündeter, 20 Jahre Stubai-Cup ist eine Erfolgstory ohnegleichen. Der einzige Wermutstropfen sind die unkontrollierten Akro-Manöver von nicht autorisierten Piloten, die leider zu zwei schweren Unfällen führten."

Bereits in der Ausschreibung hatten die Veranstalter vor nicht-genehmigten Akro und Showflügen gewarnt und auf die Strafbarkeit hingewiesen.

Die Flugschule Parafly ist seit Anfang 2008 mit den Rhöner Drachen- und Gleitschirmschulen eine Kooperation eingegangen. Parafly stellt die Gelände zur Verfügung und hat den Shop vermietet. Monika Eller und Andreas Schubert machten ausdrücklich deutlich, dass auch in Zukunft alle Gastpiloten im Stubaital herzlich willkommen sind.

Atemberaubende Flugtechnik zeigten die Profis. Unter anderem Mike Küng, die Renegades und Felix Rodri-

DHV-TV (Kamera Charlie Jöst, Moderator Sepp Gschwendter) interviewt Michael Nesler

Die Organisatoren (Flugschule u. Club Parafly) Monika Eller u. Norbert Volderauer

UP-Team von links: Chef Michael Rönning, Konstrukteure Torsten Siegel und Stefan Stieglair

Der Himmel voller Schirme

Geo - Ozone

Avax XC - Gradient

Bluetwo - Team 5

Masala - Skywalk

Sigma 7 - Advance

K2 - UP

U 3 - Aircross

Triton - Nova

Mike Küng

Tequila 2 - Skywalk

Mistral 5 - Swing

Rebel - Gin

Blue - Team 5

Bibeta 4 - Advance

Delite 2 - Gradient

Summit XC - UP

Stratus 7 - Swing

Sprint - Gin

Maverick - Icaro

Die Renegades

Mentor - Nova

Addict 2 - Ozone

Crossblade - WoC

Synergy 3 - Sol

Poison 2 - Skywalk

Pico - UP

Peak - Niviuk

guez. Doch darf man nie vergessen, dass solche Flugmanöver Mensch und Material an die Belastungsgrenzen bringen. Deshalb ist der Trainingsaufwand extrem hoch. Mike Küng absolviert z.B. im Jahr ca. 1.000 Flüge.

Dieser Artikel greift Highlights heraus und gibt einen kurzen Abriss. Viele Schirme sind noch in der Zulassung. Leistungsangaben und Details der Konstruktion beziehen sich auf Aussagen der einzelnen Firmen.

Advance präsentierte Prototypen des Bibeta 4 und des Sigma 7 dem breiten Publikum. „Die Weiterentwicklung des bewährten Tandems spricht sowohl Freizeit wie Profipiloten an. Für die Ersten bietet er Spaß und Sicherheit, den Zweiten ist er ein effizientes und zuverlässiges Arbeitspferd für den täglichen Gebrauch“, erläutert Daniel Frutiger (Advance Marketing). Direktes Handling mit geringem Steuerdruck, stufenlos verstellbares Ohrenanlegesystem sowie Trimmer mit großem Arbeitsweg zeichnen das neueste Produkt der schweizer Traditionsfirma aus. Das „Smart Sail System“ garantiert Langlebigkeit - robustere Stoffe, eine spezielle Imprägnierung der Eintrittskante sowie die Ausrichtung des Ripstop-Materials an die unterschiedlichen diagonalen Zugkräfte. Erfahrene und selbständig fliegende Piloten, die das notwendige Fluggefühl mitbringen, sind die Zielgruppe des Sigma 7. Angelehnt an die Konstruktion einer bogenförmigen Brücke verfügt der Sigma 7 über eine höhere Krümmung, genannt HiArc. Dadurch soll der Schirm in turbulenter Luft im Schnellflug deutlich stabiler werden. Leistung bringt die Hybridbeleinung mit nicht-ummantelten Galerieleinen. Flugspaß garantiert das direkte Handling.

Auf Sicherheit und Leistung setzt **Swing**. Der Mistral 5 (DHV 1-2) ersetzt den bewährten 4er. Daniel Schmidt (Marketing und Vertrieb) ging auf die Verbesserungen ein: „Durch eine Vergrößerung der Streckung haben wir den Topspeed erhöht, der lineare Anstieg der Steuerkräfte verleiht dem 5er mehr Spritzigkeit“.

Pure Leistung symbolisiert der Stratus 7, wie Werkspilotin Ewa Wisnierska mit ihrem Rekordflug von 300 km unter Beweis gestellt hat. In der Gütesiegelversion (DHV 2-3) soll nur der Beschleunigungsweg begrenzt und der Gewichtsbereich nach oben eingeschränkt sein.

Mit vier neuen Schirmen geht **UP** 2008 an den Start. Der Pico (DHV 1) ist Bergsteiger- und Leichtschirm für alle Gelegenheiten. Gelungen ist diese Mischung durch einen sehr haltbaren, aber zugleich leichten Material-Mix. „Hybird Synergy Airfoil“ heißt das Zauberprofil, das dem Summit XC (DHV 2) die Leistung eines Hochleisters, verbunden mit dem hohen Sicherheitspotential eines Basisschirms, verleiht. „Entwickelt haben wir dieses Profil u.a. durch aufwändige Simulationen am 3D-Modell“, erklärt Konstrukteur Stephan Stieglair. Ans Limit geht der Edge, die Wettkampfmaschine 2008. Absolut auf Performance getrimmt, Streckung 8. Nur für Piloten, die über genügend Erfahrung mit Schirmen dieser Klasse verfügen. Tandemfliegen leicht gemacht verspricht der K2. Der wichtigste Punkt im Pflichtenheft war das Starthandling: optimales Füllverhalten und niedrige Abhebegeschwindigkeit die Vorgaben. Daneben legte Stieglair großen Wert auf die Landeeigenschaften. Der K2 lässt sich perfekt ausflaren.

Die große Freiheit bringt laut Markting Chef Reinhard Vollmert der Tequila 2. Dem Entwicklungsteam von **Skywalk** ist es gelungen, den 1-2 in allen Leistungsparametern im Vergleich zu seinem Vorgänger zu verbessern. Gilt ebenso für den Poison 2, das High End Gerät (DHV 2-3). Für Aufsehen sorgte „Aerofabrix“, das Aluminiumbeschichtete Tuch, das dem Poison 2 und dem Bergsteigerschirm Masala die außergwöhnlich edle Optik verleiht.

Zwei Pferde im Stall hat **Nova**. Der Mentor ersetzt den Mamboo (DHV 1-2). Leistung bringt der verbesserte Außenflügel und die kürzeren Leinen laut Nova Chef Wolfgang Lechner. Mit dem Triton will der Innsbrucker Hersteller wieder an frühere World-Cup Erfolge anknüpfen.

Der Crossblade ist die konsequente Weiterentwicklung des bewährten DHV 1-2er Nemesis. **Wings of Change** gelang es, die Gleitleistung mit Hilfe von innovativen staudruck-gesteuerten Eintrittsöffnungen zu erhöhen. Unter Hochdruck arbeitet **Team 5** am Blue Two, dem individuell anpassbaren Tandem. Mit Hilfe eines Reißverschlusses wird die Fläche verkleinert oder vergrößert.

Top Gun lässt grüßen! Maverick nennt **Icaro** den neuen Streckenflügel (DHV 2). Eine Streckung von 6 lässt ein Maximum an Leistung vermuten. Mit dem Omega 7 und dem Mantra 2 musste sich der Schirm in Vergleichflügen behaupten.

Mit dem Genie 4 XC und dem Genie Air Light bietet **Aerosport** für Sup Air zwei neue Gleitschirmgurtzeuge an. Außerdem kommt mit der Ultralight, ebenfalls Sup Air, eine neue sehr leichte Rettung auf den deutschen Markt. Der Rebel (DHV 2) von Gin und der Addict 2 (DHV 2) von Ozone sind für den DHV-XC konzipiert, der Sprint (Gin) wird ein neuer 1-2er, BeCool (Gin) ein neuer Tandem. **U-Turn** bringt mit dem Bodyguard 2 in Kürze den Nachfolger des beliebten Einsteiger- und Schulschirms. Emotion ist der leistungsstarke DHV-Einser. Auf den P 11 als Einsteiger/Genuss-Schirm setzt **Paratech**. Der Bright Classic ergänzt die 1er Reihe, der Delite 2 ist die Weiterentwicklung des Bergsteigerschirms bei **Gradient/ Turnpoint**. Racer heißt das XC/Wettbewerbs-Gurtzeug von **Skyline** mit abnehmbarer Verkleidung. Mac Para hat den Magus XC im Hochleisterbereich (DHV 2-3), Niviuk will den Peak als kleinen Bruder des Icepeak zulassen. **Sol** stellt seine aktuelle Gurtzeugpalette vor: Easy 2 für Anfänger, Virtue für Anfänger und Fortgeschrittene und Amazon für den Genuss – und Streckenpilot. Cuga nennt **Pro Design** den aktuellen Einser, ein neuer Tandem kommt im Sommer. Auch **Apco** arbeitet am neuen Tandem auf der Basis des Vista. Das Gurtzeug Chairbag hat jetzt wahlweise die Rettung fest unter dem Sitzbrett eingebaut. In der Konstruktion ist eine neue Leichtrettung mit 1,2 kg und 100 kg Zuladung. Viel Neues für 2008! Schade für den, der den Stubai Cup verpasst hat. Nächste Gelegenheit sich umfassend über den Markt 2008 zu informieren, bietet die **Free Flight in Garmisch vom 14. bis 16.3.2008**

Team Aerosport

Sepp Gschwendtner im Gespräch mit Günter Wörl (Swing)

Konstrukteur Manfred Kistler (Skywalk)

Die Drei von Paratech

Gleitschirmweltmeister Bruce Goldsmith

Dem FREE-FLIGHT Messetrubel entfliegen

Die schönsten Fluggebiete rund um Garmisch-Partenkirchen

Ein Beitrag von Karsten Kirchhoff

Frühlingstimmung am Landeplatz. Nach einem Start im Schnee ein reizvoller Anblick.

FOTOS KARSTEN KIRCHHOFF

Garmisch-Partenkirchen liegt am Fuße der Zugspitze, Deutschlands höchstem Berg (2.962 m), und ist wohl einer der bekanntesten Kurorte der bayerischen Alpen. Der Olympia-Ort von 1936 und Weltmeisterschafts-Ort von 1978 bietet Natur pur, stille Winkel, kulturelle und kulinarische Höhepunkte, Erlebnis, Erholung, Wellness und Shopping in angenehmer Atmosphäre. Das Angebot der sportlichen Aktivitäten im Sommer wie auch im Winter ist üppig. Auch der Flugsport gehört zu Garmisch, wie der Eifelturm zu Paris. Im Winter erwartet Einen in Garmisch-Partenkirchen eine verschneite Zauberwelt mit herrlichen Skiabfahrten. Im Frühjahr und Sommer dominieren freundliche Täler, sonnige Wiesenhänge, duftende Wälder, wilde Klettereien und Gipfel mit atemberaubenden Aussichten. Zahlreiche Startplätze für Drachen- und Gleitschirmflieger runden das schier endlose Angebot an Freizeitaktivitäten ab. Argumente genug für UP (www.up-europe.com) ihren Firmensitz von Kochel am See nach Garmisch zu verlagern.

Wie schon in den vergangenen Jahren öffnet die Free Flight 2008, die größte Branchenmesse und Produktschau für das Drachen-, Gleitschirm und Ultraleichtfliegen, am 14. März 2008 zum neunten Mal ihre Pforten in Garmisch. Über 90 internationale Aussteller werden erwartet und präsentieren die Innovationen für die kommende Flugsaison. Geboten wird neben atemberaubenden Flugshows und interessanten Vorträgen eine große Party am Samstagabend. Seit Beginn der Messe sind die Besucherzahlen ständig gestiegen. So werden auch dieses Jahr an den 3 Messetagen wieder rund 10.000 Besucher erwartet. Gut, dass nicht jeder Besucher sein Fluggerät mitbringt und die alpine Kulisse zum Fliegen nutzt. Dennoch spricht nichts dagegen sich vor, während oder nach einem Messebesuch sich bei einem Flug von einem der zahlreichen Flugberge rund um das Messegelände vom Messestress zu entspannen. Schon Viele haben dieses scheinbar einfache Ziel verfolgt. Aber nur Wenigen ist es bisher gelungen auch wirklich an den 3 Messetagen selbst abzuheben. Schließlich muss auch das Wetter mitspielen. Dabei sind je nach Windrichtung und Schneeverhältnissen bei gutem Wetter tolle Flüge vom Wank, vom Hausberg, vom Kreuzeck oder sogar vom Osterfelder möglich. Diese Fluggelände zählen, nebenbei erwähnt, zu den besten und höchsten Fluggeländen Deutschlands. Geschichtsträchtig wurde Garmisch aus flugtechnischer Sicht durch den legendären Drachenflug von Mike Harker im Jahre 1973 von der Zugspitze. Mittlerweile ist Garmisch Austragungsort nationaler und inter-

www.dhv.de

Landeplatzidylle am Fuße der Zugspitze

Anflug über dem großen Landeplatz bei den Talstationen der Kreuzeck- und der Alpspitzbahn.

nationaler Flugwettbewerbe. Aufgrund der Free Flight Flug Shows ist jedoch der Flugbetrieb ein klein wenig eingeschränkt. Das betrifft jedoch ausschließlich das Überfliegen der ausgewiesenen Sperrzone im Bereich des Ausstellungsgeländes.

HAUSBERG

Endlich ist es soweit – Skifahrer, Snowboarder und Gleitschirmflieger können mit der neuen Hausbergbahn ins Classic-Gebiet auffahren und so ihren Tag bequem beginnen. Bereits vor 80 Jahren tummelten sich die Skifahrer oberhalb von Garmisch-Partenkirchen am Hausberg. Heute schlägt einmal im Jahr der Weltcup-Zirkus seine Zelte hier auf und die weltbesten Abfahrts- und SuperG-Fahrer bezwingen die anspruchsvollste Strecke, die Kandahar. Der Streckenrekord liegt unterhalb der 2-Minuten-Grenze. Man kann es am Hausberg aber auch gemütlicher angehen. Im Winter wird der Hausberg deshalb häufig beflogen. Im Sommer ist die Bahn leider geschlossen. Dann erreicht man den Startplatz unterhalb der Bergstation nur zu Fuß. Auf den ersten Blick ist der Hausberg als Fluggelände unscheinbar. Für einen „Quickie" ist der Berg trotzdem immer gut. Ohne Aufwinde kann man auch mit dem Schirm die 2-Minuten-Grenze für die knapp 500 Höhenmeter durchbrechen. Sollte jedoch der Talwind auf den nördlich ausgerichteten Berg stehen, kann schnell aus einem vermeintlich kurzen Flug ein traumhaft langer Soaringflug entlang der Nordhänge des Hausbergs werden. Wenn sich dann noch etwas Thermik bildet, kann die Überlagerung der beiden Aufwinde durchaus einmal auch eine explosive Mischung ergeben. Deshalb sollte man den Startzeitpunkt überlegt und seinem Können entsprechend auswählen. Der Start befindet sich in einer Waldschneise unterhalb der Bergstation und ist nicht ganz ohne. Erstmals starten sollte man nur in Begleitung eines Gebietskundigen oder nach einer Einweisung. Gelandet wird direkt neben der Talstation oder am Osterfelder Landeplatz. Mit einem starken Talwind sollte man bei der Landung jedoch rechnen.

Gelände: Windrichtung: NO-N, Eignung: GS, Höhendifferenz: ca. 500 m. Charakter: mittel, Anfahrt: Nach dem Tunnelende bei Farchant in Richtung Garmisch fahren. Danach der örtlichen Beschilderung Hausbergbahn folgen. Start: 1. Startplatz: N-NO, GS, NN 1.186 m, N 47° 27' 57,4" E 11° 05' 46,0". Mit der Hausbergbahn bis zur Bergstation. Startplatz in Skischneise links unterhalb der Bergstation. Flug: Flugsaison ist hier hauptsächlich im Winter, wenn die Bergbahn geöffnet ist. Die Hausbergbahn ist in der Sommersaison geschlossen. Der Startplatz kann aber zu Fuß in ca. 60 Minuten erreicht werden. Abgleiter mit Garmisch-Blick oder ausgedehnte Soaringflüge entlang der Hausbergkante sind vor allem am Vormittag oder ab dem späten Nachmittag möglich.

Landung: 1. GS, NN 722 m, N 47° 28' 58,3" E 11° 05' 36,2". Großer Landeplatz neben der Talstation. Mittags meist starker Talwind. Besonderheiten: Vor dem Start unbedingt von Gebietskundigem einweisen lassen. Der Startplatz liegt in einer Schneise. Während des Skibetriebes ist das Starten auf der Skipiste verboten. Besonders bei Seitenwind treten hier extreme Turbulenzen auf. Windbedingungen vor allem nachmittags vor dem Start prüfen. Am Landeplatz herrscht ab Mittag in der Regel starker Talwind. Start-/Landegebühr: 3,- Euro/Tag, an den Kassen der Bergbahn erhältlich. Bergbahn: Hausbergbahn. www.zugspitze.de/hausberg/index.php.

KREUZECK

2003 wurde der Startplatz am Kreuzeck erschlossen. Mit der Kreuzeckbahn gelangt man bequem in nur 7 Minuten in das Classic-Gebiet. Der Flugberg hat sich allein wegen der kurzen Wege bewährt. Am Startplatz schweift der Blick über das komplette Panorama des Wettersteins. Gestartet wird gleich links neben der Bergstation und gelandet in der Nähe der Talstation. Das Kreuzeck bietet einen nach Nordosten ausgerichteten, relativ flachen Startplatz, genannt Hexenkessel, der auch als Schulungsgelände dient. Ausgelegt wird an beziehungsweise oberhalb der Bergwachthütte. Der Abflug erfolgt zunächst parallel zum Skilift. Noch vor der Talstation des Lifts muss man nach links über die Bäume ins Tal hinaus fliegen. Dann eröffnet sich Einem der Blick über Garmisch nach Norden Richtung Murnau und das Fünf Seen Land.

Der Thermikeinstieg gestaltet sich durch die Nordausrichtung des Geländes eher schwierig. Doch mit Hilfe des Talwindes können auch vom Kreuzeck durchaus längere Flüge gelingen. Zu beachten ist, dass der Talwind ab Mittag heftig blasen kann. Daher sollte, wie auch am Hausberg, für einen ausgedehnten Talwindflug am Morgen oder erst wieder gegen Abend gestartet werden. Gelandet wird wie vom Startplatz Osterfelder am Landeplatz an der Straße zum Parkplatz der Alpspitzbahn. Er ist durch einen großen Windsack auf dem Heustadel leicht erkennbar.

Gelände: Windrichtung: NO. Eignung: GS, Höhendifferenz: ca. 900 m, Charakter: einfach – mittel, Anfahrt: Nach dem Tunnelende bei Farchant in Richtung Garmisch fahren. Danach der örtlichen Beschilderung Kreuzeckbahn/Alpspitzbahn folgen. Start: Mit der Kreuzeck-Bergbahn bis zur Bergstation. 1. Startplatz: ONO, NN 1.618 m, N 47° 27' 08,8" E 11° 04' 05,0". Flacher Startplatz auf Skipiste in Schneise links unterhalb der Bergstation. Vorsicht bei Seiten- oder Rückenwind am Startplatz. Windanzeiger am Start, auf den Liftmasten und auf der Kreuzalm beachten. Bei schlechten Startverhältnissen kommt man nicht oder nur gefährlich tief über die Bäume am Ende der Schneise. Buckliger Hang. Rechts Skilift. Während des Skibetriebes ist das Starten auf der Skipiste verboten. Flug: Ganzjahresfluggebiet mit herrlichem Blick über Garmisch. Wird auch als Schulungsgelände genutzt. Landung: 1. GS, NN 734 m, N 47° 28' 32,3" E 11° 03' 42,5". Großer Landeplatz rechts neben der Zufahrtsstraße zur Kreuzeck- und Alpspitzbahn. Landeanflugregeln im Schaukasten am Stadel (Hütte!) beachten. Auf der Wiese und dem Zufahrtsweg zum Landeplatz ist das Parken verboten! Auf dem Parkplatz der Alpspitz- und Kreuzeckbahn gibt es genügend Parkmöglichkeiten. Besonderheiten: Einweisung durch die Flugschule erforderlich. Am nahe gelegenen Kreuzjoch darf nicht gestartet werden! Am Landeplatz herrscht ab Mittag in der Regel starker Talwind. Mit dem Gleitschirm auf keinen Fall hinter den Erdwall (kleiner Bach) fliegen (Lee). Hier herrschen extreme Turbulenzen! Start-/Landegebühr: 3,- Euro/Tag, an den Kassen der Bergbahn erhältlich. Bergbahn: Kreuzeck Bergbahn, Tel: +49/(0)8821-797860
www.zugspitze.de/kreuzeckbahn/index.php

OSTERFELDER

Biegt man an der Wegzweigung hinter dem Landeplatz nach rechts ab, gelangt man direkt zur Talstation der Alpspitzbahn. Von hier aus erklimmt die Seilbahn stolze 1.300 Höhenmeter. Oben angekommen eröffnet sich eine wunderschöne hochalpine Felskulisse. Nicht umsonst wird die Alpspitze auch das Juwel des Werdenfelser Landes genannt. Hier wandert, klettert und spaziert man in der ursprünglichen Natur der alpinen Bergwelt und macht Rast in gemütlichen Berggasthäusern. Der Osterfelderkopf, der über die Alpspitzbahn erreichbar ist, bietet in dieser hochalpinen Flugkulisse gleich 2 Startplätze auf knapp 2.050 m. Sie sind Richtung Ost und Nord bis Nordost ausgerichtet und bieten meist schon früh am Tag perfekte Flugbedingungen. Die Landung erfolgt nach einem Abgleiter über das Kreuzeck und den Hausberg oder einem ausgedehnten Thermikflug im Zugspitzgebiet auf den grünen Wiesen im Talgrund nahe der Talstation. Drachen starten auf einer Rampe unterhalb der Gipfelstation. Wer als Drachenflieger gerne stundenlang im dynamischen Talwind fliegen möchte, dem sei dieser Berg empfohlen. Für Streckenflieger bietet der Berg optimale Einstiegsbedingungen allein auf Grund der großen „Arbeitshöhe". Richtung Österreich kann man ins Karwendel, ans Brauneck oder zum Wallberg auf nordöstlicher Route fliegen. Richtung Nordwest geht es Richtung Tegelberg. Wunderschöne Genussflüge kann man vor allem in den Vormittagstunden genießen. Die Gleitschirmflieger starten Richtung Norden rechts neben der Rampe in der Wiesensenke. Richtung Osten liegen die Startplätze vor, beziehungsweise am Gipfelkreuz hinter der Bergwachthütte in der Nähe des Gipfelrestaurants. Eines sollte jedoch unbedingt beachtet werden: Bitte niemals zu niedrig nach Süden in Richtung Wetterstein (Reintal) fliegen. Wer dort absäuft, muss mit einer garantierten Baumlandung rechnen.

Gelände: Windrichtung: N-NO, O, Eignung: GS+HG, Höhendifferenz: ca. 1.300 m, Charakter: mittelschwer, Anfahrt: Nach dem Tunnelende bei Farchant in Richtung Garmisch fahren. Danach der örtlichen Beschilderung Kreuzeckbahn/Alpspitzbahn folgen, Start: Mit der Alpspitz-Bergbahn bis zur Bergstation. 1. Startplatz: N-NO, NN 2.003 m, N 47° 26' 21,7" E 11° 03' 06,2". Startplatz links unterhalb der Gipfelstation. Für HG Rampe. Für GS Naturstart rechts neben der Rampe. 2. Startplatz: O, NN 2.037 m, N 47° 26' 19,6" E 11° 03' 01,8". Startplatz vor oder hinter der Bergwachthütte am Kreuz leicht oberhalb der Gipfelstation. Flug: ruhige Morgenflüge mit hochalpiner Bergkulisse möglich. Ab dem späten Vormittag Einstiegsmöglichkeit in dynamischen Aufwind oder Thermik. Optisch sehr eindrucksvolle Flugerlebnisse. Landung: Landung: 1. GS, NN 734 m, N 47° 28' 32,3" E 11° 03' 42,5"
Siehe Landeplatz Kreuzeck. Besonderheiten: Niemals zu niedrig nach Süden in Richtung Wetterstein (Rein-

Blick auf einen der Osterfelder Startplätze oberhalb der Gipfelstation

Atemberaubender Blick über Garmisch. Im Hintergrund der Wank.

tal) fliegen. Dort keine Außenlandemöglichkeiten und starke Turbulenzen auf Grund Leesituation. Deshalb nach dem Start mit ausreichender Flughöhe immer nordseitig des Osterfeldergebietes fliegen. Start-/Landegebühr: 3,- Euro/Tag, an den Kassen der Bergbahn erhältlich. Bergbahn: Alpspitzbahn, Tel: +49/(0)8821-797851, www.zugspitze.de/alpspitze/index.php

WANK

Den beliebten 1.780 m hohen Wank erreicht man nach einer 20-minütigen Fahrt in der bequemen Kabinenbahn. Der Wank gilt als bester Sonnen- und Aussichtsberg im Werdenfelser Land. Vom großen Wiesenstartplatz aus hat man einen überwältigenden Rundblick auf das Esterberg-, Ammer-, Karwendel- und Wettersteingebirge mit der Alpspitze, der Zugspitze und den Waxensteinen. Einmalig ist bei gutem Wetter auch der Blick hinunter auf Garmisch-Partenkirchen und hinaus ins Loisachtal bis an die Grenzen von München. Der Wank ist einer der thermisch aktivsten Berge in Deutschland, sodass Thermikflüge mit atemberaubenden Ausblicken meist ohne Probleme möglich sind. Die Startplätze liegen in unmittelbarer Nähe zur Bergstation der Wankbahn. Die Höhendifferenz beträgt im Sommer immerhin knapp 700 Meter, im Winter sogar etwa 1.000 Meter. Für Gleitschirmflieger steht zum Starten eine große Wiesenfläche einige hundert Meter östlich der Bergstation zur Verfügung. Für Drachenflieger gibt es neben der Bergstation eine Rampe in Startrichtung Südwest. Drachenflieger sollten beachten, dass der offizielle Winterlandeplatz am Fuße der Station im Teilort Partenkirchen auf einer großen Wiese nordöstlich des Friedhofes liegt und nur in der Zeit vom 01.10 bis 31.03. eines jeden Jahres genutzt werden darf. Ansonsten herrscht hier wegen des starken Talwindes absolutes Landeverbot. Alternativ kann von Drachenfliegern der Osterfelder-Landeplatz an der Straße zum Parkplatz der Alpspitzbahn angeflogen werden. Da zum Erreichen des Landeplatzes das Überfliegen von Garmisch-Partenkirchen erforderlich ist, gilt für Drachenflieger am Wank B-Schein Pflicht. Der Gleitschirmlandeplatz befindet sich vom Talwind geschützt bei der "Gschwandtner Bauer Alm", die am südöstlichen Fuße des Wanks liegt. Dieser Landeplatz ist zwar weit außerhalb von Garmisch gelegen, jedoch aufgrund der starken Talwinde den anderen Landeplätzen vorzuziehen. Außerdem gibt es dort die wohl beste Brotzeit und den gemütlichsten Biergarten mit Rundumblick. Den Rücktransport sollte man allerdings schon vor dem Flug organisiert haben. Oder man verlässt sich auf seine Ausstrahlung und hofft auf eine Mitfahrgelegenheit zurück zu Bahn. Leider läuft die Wankbahn seit 2003 nur noch während der Sommersaison und im Winter nur noch in den Ferien. Als Alternative bleibt bei geschlossener Bergbahn nur der Weg zu Fuß. Dieser dauert je nach Fitness etwa zweieinhalb Stunden von der Talstation aus und etwa zwei Stunden vom Gschwandnerbauer aus. Der Weg kann sich aber wirklich lohnen. Also keine Scheu. Zu spät sollte man sich allerdings nicht auf die Socken machen. Denn wenn der Bayrische Wind in Schwung kommt, kann dieser den Wank aus nördlichen Richtungen überspülen und so ein Starten ab dem späten Vormittag unmöglich machen.

Gelände Windrichtung: SO-SW, Höhendifferenz: ca. 700m – 1.000 m, Charakter: einfach - mittel, Anreise: Nach dem Tunnelende bei Farchant in Richtung Partenkirchen. Danach der örtlichen Beschilderung Wankbahn folgen. Start: Mit der Wankbahn bis zur Bergstation (Kabinenbahn). 1. Startplatz: SW, HG, NN 1.718 m, N 47° 30' 27,7" E 11° 08' 36,8". Holz-Startrampe links oberhalb der Bergstation. 2. Startplatz: SO-SW, GS, NN 1.702 m, N 47° 30' 23,5" E 11° 08' 51,1". Große Startwiese einige Meter östlich der Bergstation. Flug: Beste Zeit März bis Oktober. Auf Grund seiner Ausrichtung bereits früh im Jahr gute Thermikmöglichkeiten. Durch die isolierte Lage ist der Einstieg in Streckenflüge Richtung Nordwesten über die Notkarspitze zum Laber und Richtung Nordosten zum Herzogenstand am Walchensee nur für Geübte möglich. Richtung Osten über das Karwendelgebirge ins Inntal. Landung: 1. Gschwandtner Bauer, NN 1.012 m, N 47° 29' 39,2" E 11° 09' 53,8". Der Gleitschirmlandeplatz befindet sich vom Talwind geschützt am "Gschwandtner Bauer", der am südöstlichen Fuße des Wankes auf einem kleinen Plateau liegt. Dieser Landeplatz ist weit außerhalb von Garmisch, jedoch aufgrund der starken Talwinde den anderen Landeplätzen vorzuziehen. Kleiner Parkplatz ca. 20 Gehminuten unterhalb vom Gasthof Gschwandtner Bauer, zu erreichen von der B2 Garmisch nach Mittenwald, Abzweigung "Schlattan". Danach rechts halten und der Beschilderung Gschwandtner-Bauer folgen.

2. Winterlandeplatz, HG+GS, NN 692 m, N 47° 30‘ 26,8“ O 011° 06‘ 12,1“, am Friedhof in Partenkirchen. Der Landeplatz darf nur vom 01.10. bis 31.03. eines jeden Jahres genutzt werden. Besonderheiten: Die Wankbahn befördert nur kurzgepackte Drachen bis zu 4,20 m. Start-/Landegebühr: 3,- Euro/Tag, an den Kassen der Bergbahn erhältlich. Bergbahn: Wank Bergbahn, www.zugspitze.de Stichwort Wank, Tel: +49/(0)8821-71617

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

Kultur und Tradition wohin man schaut.

Allgemeine Informationen

Informationen: Garmisch-Partenkirchen-Tourismus, Richard-Strauss-Platz 1a, 82467 Garmisch-Partenkirchen, Tel: +49(0)/8821-180-700, Fax: +49 (0)/8821-180-755, tourist-info@gapa.de, www.garmisch-partenkirchen.de

Ansprechpartner: Gleitschirmschule Garmisch-Partenkirchen, Michael Brunner, Am Hausberg 8, 82467 Garmisch-Partenkirchen, Tel: +49 (0)8821-74260, brunnair@t-online.de, www.gleitschirmschule-gap.de. Drachen- und Gleitschirmflieger Werdenfels e.V.. Heribert Stadler, Postfach 1814, 82458 Garmisch-Partenkirchen, Fax: +49 (0)721-151578499, vorstand@drachen-und-gleitschirmflieger.de, www.drachen-und-gleitschirmflieger.de. UP International GmbH, Kreuzeckbahnstr. 7, 82467 Garmisch-Partenkirchen, Tel. +49 (0) 8821/73099-0, info@up-paragliders.com, www.up-paragliders.com

Camping: Caravanpark "Alpencamp am Wank". Der Caravanpark "Alpencamp am Wank" liegt in ruhiger Lage mit einem herrlichen Ausblick auf das Alpenpanorama und Garmisch-Partenkirchen. Das Ortszentrum von Partenkirchen ist in nur 10 Gehminuten zu erreichen. Mindestens 100 Reisemobile finden auf den beiden asphaltierten und weitgehend eben gelegenen Parkterrassen Platz. Neben dem üblichen Komfort wie einer Dusch- und WC-Anlage befinden sich in den Sanitäranlagen auch eine Waschmaschine sowie ein Trockner. Ein Kiosk um die Ecke bietet alles was zu einem Frühstück dazu gehört. Die Camper, die auch im Urlaub über das Internet stets "up to date" sein möchten oder einfach nicht von Ihrer Arbeit lassen können, genießen den Komfort der Nutzung des Wireless LAN im Caravanpark. Preise: Reisemobil: 9,- Euro plus 2,- Euro Kurtaxe pro Person (ab 16 Jahre) und Nacht
Strom: ab 1,- Euro, Duschen: ab 1,- Euro, www.alpencamp-gap.de.
Wer den Abend statt auf dem Asphalt lieber im Grünen verbringen möchte, dem sei der Campingplatz Zugspitze empfohlen. Campingplatz Zugspitze Garmisch - Grainau: Griesener Straße 4, 82467 Garmisch-Grainau, Tel: 08821-3180, Fax: 08821-947594, info@zugspitzcamping.de, www.zugspitzcamping.de, Karte: Kompasskarte Nr. 5, M 1:50.000; Nr. 7, M 1:35.000

Wetter: Aktuelle Wetteransage Tel: +49 (0)8821-797979, www.zugspitze.de/wetter/index.php, www.zugspitze.de/livecams/index.php, WAP-Handy: http://wap.wetteronline/wap/aktuell?L=de10961
Notruf: 112, 08821-19222, Bergwacht: 08821-3611

Weitere Fluggebiete: Schneefernerkopf – Ehrwald, Laber – Oberammergau, Härmelekopf – Seefeld, Hahnenkamm-Reutte, Brauneck-Lenggries

Freizeitmöglichkeiten: Wanderungen, Mountainbiken, Skifahren, Klettergebiet mit vielen Routen, Klettergarten, Kajakfahren, Alpspitz-Wellenbad, diverse Klamms (Partnachklamm, ect.), Baden und Wassersport im Walchensee.
Messe-Free Flight 2008: www.free-flight.de

EIN FLUGGEBIET WIRD REAKTIVIERT

DIE ALPSPITZ BEI NESSELWANG IM OSTALLGÄU

Ein Beitrag von Walter Köpnick und Werner Sudholt

Seit vielen Jahren hält die Alpspitz ihren Dornröschenschlaf, obwohl im Frühjahr bei Ost- bis Nordostlagen herrliche Flüge mit Blick auf das Alpenvorland garantiert sind. Vor der dominierenden Kulisse der im Hintergrund liegenden Alpenkette erscheint die Alpspitz unscheinbar und klein. Sie fällt mit ihren 1.575 m nicht auf und gilt als Geheimtipp bei Fliegern, die dem Trubel von Tegelberg und Neunerköpfle entfliehen möchten.

Mike Harker und andere Größen erkannten bereits in den frühen 70igern das Potential des Berges und trugen hier sogar Meisterschaften im Drachenfliegen aus. Ende der 80iger machten die ersten Gleitschirmflieger Erfahrungen mit dem Flugberg Alpspitz. Der Startplatz am Gipfel war steil und sah wenig einladend aus. Fehlstarts endeten meist eingerollt im Schirm neben der Bergstation. Mit Schirmen wie Maxi, Duck 10, Asterion 928 usw. kopierte man im Flug die Silhouette des Berges und musste sich bereits kurz nach dem Start nach geeigneten Notlandeplätzen umsehen. Die alten Kisten hatten nicht die Gleitleistung um die ausgedehnte Strecke zwischen Start- und Landeplatz mit Reserven abfliegen zu können. Es machte einfach keinen Spaß hier zu fliegen und man wechselte ins geeignetere Nachbarfluggebiet wie Tegelberg, Breitenberg und Neunerköpfle.

Jedes Mal, wenn ich von der A7 kommend in Richtung Breitenberg oder Tegelberg fuhr, ging mein Blick in Höhe Nesselwang hinüber zur Alpspitze, um zu sehen, ob hier vielleicht doch irgendjemand mit der Thermik nach oben dreht. Seit mehr als 20 Jahren fuhr ich nun an diesem Berg vorbei und habe hier nur drei Mal einen Gleitschirm am Himmel gesehen und dachte mir, dass das Gelände wohl immer noch nicht für die Fliegerei geschaffen ist - ansonsten wäre da doch bestimmt mehr los.

DIE INTERESSGEMEINSCHAFT DER ALPSPITZFLIEGER

Es hat mir einfach keine Ruhe gelassen, die Alpspitze beim Vorbeifahren so liegen zu lassen. Ich nahm also Kontakt mit dem Bahnbetreiber auf und war von dem Entgegenkommen total überrascht, als ich ihn fragte, wie es denn hier mit Gleitschirmfliegen aussieht. Er würde sich freuen, hier wieder ein paar bunte Segel am Himmel zu sehen und sicherte mir alle erdenkliche Unterstützung zu, um das Fluggelände wieder zu aktivieren. Es war sehr schwierig jemanden für das Vorhaben zu gewinnen, da der Startplatz am Gipfel nichts von seiner herben Freundlichkeit verloren hat. Steil, steinig, durch Weidevieh ausgetretene Terrassen und ein Murenabgang verkleinerten mittlerweile zusätzlich die Auslegefläche für die Schirme. Warum sollte man sich die Wiederaktivierung dieses Flugberges antun, wenn es doch in der Nachbarschaft genügend Berge mit besserem Potential gibt. Solche oder ähnliche Worte hatten mich fast dazu bewogen, das Vorhaben aufzugeben. Als ich Werner Sudholt aus Kempten, einem langjährigern Fliegerfreund, davon erzählte, die Alpspitz wieder zu reaktivieren, war dieser sofort begeistert und die Interessengemeinschaft der Alpspitzflieger war geboren. Unser Ziel ist die Wideraktivierung und die langfristige Sicherung des Flugbetriebs für ALLE PILOTEN in einem einzigartigen Gelände. Der unvergessliche Ausblick während des Fluges in die sanfte Hügellandschaft des Allgäu oder der Blick Richtung Säuling lässt keine Wünsche offen. Die Alpspitz, ein Flugberg, ohne die thermisch gruseligen Talwindsysteme.

DIE WIEDERAKTIVIERUNG

Rein zufällig entdeckten wir auf dem Weg von der Berg- zur Mittelstation einen Startplatz der genau unseren Wünschen entsprach. Groß genug um mehrere Schirme auslegen zu können und mit der richtigen Verteilung zwischen flachem Aufbauplatz und steiler Startstrecke. Wenige Tage später wurde ein erster Testflug gestartet. Werner und ich hatten nach der Landung das gewisse Grinsen im Gesicht, das uns gegenseitig darüber informierte, dass dies der neue Startplatz an der Alpspitz sein sollte. Der Geschäftsleiter der Alpspitzbahn löste nun sein Versprechen ein und hat uns alle nur erdenkliche Unterstützung bei Absprachen mit dem Grundstückseigentümer sowie bei den Verhandlungen mit den Rechtlern gegeben. Ein faires Miteinander war nicht nur eine Floskel, sondern wurde praktiziert. Um eine professionelle Beurteilung des Geländes vor dem Zulassungsverfahren des DHV durchzuführen, haben wir uns an eine Flugschule aus Schwangau gewandt, die es als selbstverständlich ansah, uns dabei zu unterstützen. Am 14. Mai 2007 war es dann endlich soweit: Der Termin mit dem Geländebeauftragten Björn Klaassen vom DHV stand an. Werner und ich hofften, dass unsere Mühen mit einem positiven Bescheid enden würden. Um ca. 13:30 Uhr fanden sich der Geländebeauftragte des DHV, der Geschäftsführer der Alpspitzbahn, die Flugschule aus Schwangau, Werner und ich am

Kurz nach dem Start, vom so genannten "Grünen Strich", liegt einem Nesselwang zu Füßen.

Walter (links) und Werner (rechts) sind stolz darauf, die Alpspitze wieder reaktiviert zu haben.

Eines unserer Ziele ist es, den zugelassenen Übungshang für alle Piloten freigeben zu können.

… und es gibt sie doch, die Drachenflieger an der Alpspitz.

Parkplatz der Alpspitzbahn ein. Das Wetter sah nicht besonders gut aus, um einen "Checkflug" von der Alpspitz absolvieren zu können. Wir sahen uns deshalb zuerst den Landeplatz an. Der DHV war über die parallel zum Landeplatz verlaufende Starkstromleitung nicht gerade glücklich, sah aber für einen ausgebildeten Piloten kein Problem. Das Wetter besserte sich und wir fuhren hoch um den Startplatz „grüner Strich" in der Skiabfahrt in Augenschein zu nehmen. Dass ein Startverbot bei Westwind ausgesprochen wurde, war uns klar, da die Baumreihen ein Lee mit starken Turbulenzen am Startplatz verursachen Sonst aber war alles so wie es sein soll – keine Bedenken – schulungstauglicher Startplatz.

DAS FLUGGEBIET

Das Fluggebiet ist, wie bereits erwähnt, kein Thermikofen per excellence, hat aber mehr zu bieten als nur sanfte Abgleiter. Östlich der Mittelstation entlang des Grabens findet man den ersten Einstieg, um sich von diesem Aufwind über die kleine Kapelle Maria Trost tragen zu lassen und damit in den nächsten Lift einzusteigen. Wer beide „Aufstiegsmöglichkeiten" nicht antrifft oder verpasst, hat leicht westlich versetzt über der Talstation noch eine weitere Möglichkeit einen Bart auszukosten.

Bevor jedoch der Einstieg in die Thermik oder nur das vergnügliche Abfliegen des Profil der Riesenrutsche an der Alpsspitz in Angriff genommen werden kann, steht der Start. An der Alpspitz stehen zwei Alternativen zur Verfügung. Einmal der Startplatz „Steiler Hund" unweit des Gipfels und zum anderen der Startplatz „grüner Strich" etwa 10 Gehminuten unterhalb der Bergstation.

Bernhard, ein Gleitschirmpilot der ersten Stunde, kennt die Alpspitz besser als den Inhalt seiner Hosentasche.

Björn Klaassen, Geländereferent des DHV, durfte beim Einweihungsfest den mitgebrachten Windsack gleich selbst montieren.

Regeln

Grundsätzlich darf und soll hier jeder Pilot, der die Flugbetriebsordnung (FBO) für Hängegleiter und Gleitsegel erfüllt, fliegen können und dürfen. Ob Anfänger, Schulen, Vereinsmitglieder oder Tandempiloten, es gilt der Grundsatz der Gleichberechtigung. Die langfristige Zielsetzung für das Fluggebiet Alpspitz ist die Erhaltung des Flugbetriebs. Wir sind mit allen Beteiligten sehr bemüht, das Gelände entsprechend den Auflagen für jeden Piloten zugänglich zu machen. Es versteht sich von selbst, dass dies nur gelingt, wenn alle an einem Strang ziehen. Starten und Landen auf nicht ausgewiesenen Flächen oder Verpackungsreste einfach liegen zu lassen, ist ein absolutes No-go. Wir möchten nicht den Zeigefinger erheben und eine mehrseitige Liste mit Verboten und Regeln an jede freie Fläche auf dem Weg zum Startplatz plakatieren, sondern hoffen auf euer Fingerspitzengefühl dieses einzigartige Fluggebiet so zu erhalten wie es ist – Unkompliziert und einfach!

Der Startplatz „steiler Hund" liegt auf 1.549 m und ist nur guten Startern vorbehalten, die ihr Handwerk verstehen und auch genügend meteorologische Kenntnisse mitbringen, um die vorherrschenden Bedingungen sicher einzuschätzen. Bei Nordwind muss am „steilen Hund" mit Seitenrotoren verursacht durch die letzten Baumreihen des Waldes gerechnet werden. Die Flugrichtung nach dem Start sollte zunächst nach Nord Richtung Mittelstation führen, um nicht in die bei Ostwind auftreten Rotoren des vorgelagerten Kopfes zu kommen. Die Höhendifferenz zum Landeplatz östlich der Talstation beträgt 620 m. Die optimale Startrichtung ist 60°.

Ein neuer schulungstauglicher Startplatz mit dem Namen „grüner Strich" liegt ungefähr 10 Gehminuten unterhalb der Bergstation. Der ausgewiesene Wanderweg zur Mittelstation der Alpspitzbahn führt genau am Startplatz vorbei. Er bietet genügend Platz um 3-4 Schirme gleichzeitig auszulegen und geht von einem flachen Aufbauplatz in einen ideal steilen Hang für den Startlauf über. Der Startplatz liegt auf 1.340 m und zum Landeplatz können 420 Höhenmeter vernichtet werden. Die optimale Startrichtung ist hier 10°. Da an die linken Seite des Startplatzes ein Bergwald grenzt, ist ein Start bei Westwindlagen untersagt. Die Kombination aus Waldgrenze und Westwind sorgt am Startplatz für gehörige Turbulenzen, die kurz nach dem Start zu kritischen Flugsituationen führen.

Der Landeplatz der Alpspitz liegt auf 925 m östlich der Talstation - eine längliche Wiese bei den Parkplätzen. Die Position sowie der Abbau der Höhe muss bergseitig, also südlich der Landefläche, erfolgen, da zur Straße hin eine Hochspannungsleitung verläuft.

RESÜMEE

Wir haben selten soviel Entgegenkommen und bereitwillige Hilfe erlebt und Schauermärchen in Sachen Geländezulassung blieben uns erspart. Bereits nach kurzer Zeit hat sich eine kleine Gruppe von Piloten zusammengefunden die auf die Alpspitz zum Fliegen schwört. Die Interessengemeinschaft der Alpspitzflieger gruppierte sich am 17. 11. 2007 zu einem Verein um auch die rechtliche Grundlage für einen gesicherten Fluggebetrieb zu schaffen. Auf die sonst üblicherweise straff geregelten Vereinsaktivitäten mit Arbeitseinsätzen, verpflichtenden Stammtischen, Weihnachtsfeiern und langfristig geplanten Vereinsausflüge möchten wir aber weitgehend verzichten.

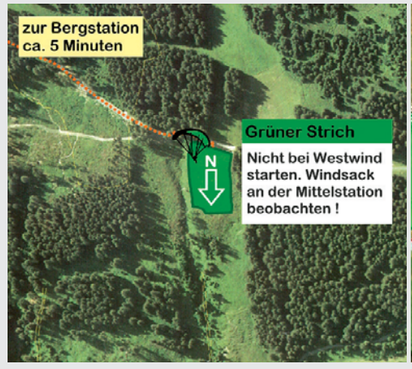
Allgemeine Informationen:

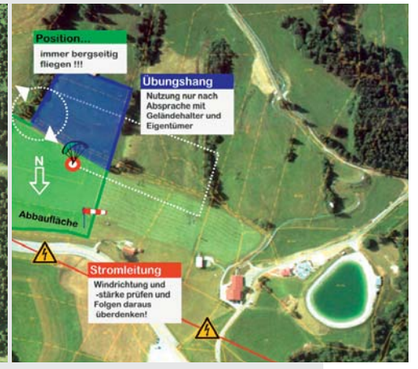
Anfahrt: Von Norden her auf der A 7 bis zur Ausfahrt (138) Oy-Mittelberg. Hier rechts abbiegen und der B309 in Richtung Füssen ca. 2 km bis zu einem Kreisverkehr folgen. Den Kreisverkehr an der dritten Ausfahrt verlassen. Weiter auf der B309/310 kommt nach 3 km das Ortsschild Nesselwang. Die in den Ort führende 180 Grad-Kehre führt nach weiteren 250 m an eine kleine Kreuzung. An der Kreuzung rechts abbiegen und der Beschilderung zur Alpspitzbahn folgen.

Reisemobilstellplätze: Direkt am Parkplatz der Alpspitzbahn steht ein großer Reisemobilstellplatz zur Verfügung. Der Caravanstellplatz ist zentrumsnah (3 Gehminuten) und trotzdem sehr ruhig gelegen. Die Anmeldung bzw. Bezahlung erfolgt vor Ort über einen Automaten am Stellplatz. Übernachtung pro Tag und Fahrzeug derzeit 6,- Euro, unabhängig von der Personenzahl. 32 Stromanschlüsse sowie Frisch- und Abwasserstation stehen ebenfalls per Münzeinwurf zur Verfügung. Hausmüll kann in einem Anbau des Bauhofes (ca. 100 m) entsorgt werden. Weitere Infos zum Stellplatz findet man auf der Seite der Gemeinde Nesselwang. Link zur Seite: www.nesselwang-urlaub.de.

Fliegertreff: Gern gesehene Gäste sind Flieger bei den Wirten Siggi und Nobbi im Alpengasthof Sonnenbichel, direkt gegenüber dem Landeplatz. Prima Küche mit heimischen Gerichten und täglich frischem Kuchen lassen auch beim Bodenpersonal Kurzweil aufkommen (wenn's mal wieder etwas länger dauert). Aber auch nach einem Absacker findet man hier Trost und Betreuung.

Kategorisierung Start u. Landung: Start am Gipfel: schwer (extremer Steilhang)
Start in der Skiabfahrt: mittel-einfach. Landeplatz: parallel verlaufende Hochspannungsleitung
Talfahrt bei widrigen Wetterbedingungen: Bei widrigen Wetterbedingen am Startplatz erfolgt die Talfahrt für Piloten mit Fluggerät kostenlos.





Übungsgelände: Das an den Landeplatz angrenzende Übungsgelände darf nur nach Rücksprache mit Geländehalter und Grundstückseigentümer genutzt werden. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (Stromleitung und Straße) ist der Übungshang nur mit abgeschlossener Grundausbildung befliegbar (Keine Anfänger, Schüler oder in der Grundausbildung stehenden Piloten). Die Freigabe des Übungshanges für alle Piloten ist eines unserer Ziele!
Webcam:
Kamera 1: www.alpspitzbahn.de/webcam/webcam0.jpg
Kamera 2: www.alpspitzbahn.de/webcam/webcam1.jpg
Kamera 3: www.alpspitzbahn.de/webcam/webcam2.jpg
Kamera 4: www.alpspitzbahn.de/webcam/webcamberg.jpg

Alternativprogramm für Nichtflieger der Flieger
Riesenrutsche: Megaspaß für Klein und Groß, 1.000 Meter, dreizehn Kurven, ein Tunnel. Längste Sommerrodelbahn im Allgäu. Spielplatz: Abenteuer-Spielplatz, Ritterburg, Riesentrampolin, Minibagger, Streichelzoo.
Wandern: Leichte, auch für Kinder gut geeignete Wanderwege.

Alpspitzbahn Kontaktinformationen: Alpspitzbahn GmbH & Co. KG
Alpspitzweg 5, 87484 Nesselwang, Tel: 08361/1270
Info-Telefon: 08361/771, E-Mail: info@alpspitzbahn.de

Alpspitzflieger Kontaktinformationen: Alpspitzflieger e. V.
Internet: www.alpspitzflieger.de, E-Mail: Info@alpspitzflieger.de, Walter Köpnick, Bad Grönenbach ,
E-Mail: walter@alpspitzflieger.de, Werner Sudholt, Kempten, E-Mail: werner@alpspitzflieger.de

WIE AUF DEM *Jakobsweg*

GEDANKEN ZWISCHEN SILLIAN UND LIENZ

Ein Beitrag von Harri Dittmar

Montag, 2. April 2007. In der Gondel auf den Thurntaler sehe ich bereits die ersten Gleitschirme zum Tessenberg queren. Es ist bereits nach 12 Uhr, mal wieder zu lange gepennt und gefrühstückt, aber es ist ja schließlich Urlaub und keine Zwangsveranstaltung. Ich war zunächst ohnehin skeptisch gewesen, was den Tag anbelangt, da es bereits um 10 Uhr anfing zu quellen und für den Nachmittag Überentwicklungen vorhergesagt waren - dazu noch auflebender Nordwind, also alles, was das Fliegerherz zum Rasen bringt (außer, man will einen neuen Höhenweltrekord aufstellen).

Während ich im Sessellift zum Start fahre, schattet es immer mehr ab, da der Nordwind die schon gut entwickelten Kumuli in der Höhe nach Süden schiebt und so die gesamte Südflanke des Pustertales mehr und mehr in Schatten hüllt. Tja, sieht heute echt nach Urlaub aus, ruhiges Abgleiten ins Tal ist wohl angesagt, denn die frühe Abschattung sorgt wie erwartet dafür, dass es mit Überentwicklungen und lokalen Gewittern nichts wird.

Ein Bekannter stellt sich mental, sprich äußerlich grummelnd, schon auf einen Absaufer ein, da alle Startenden schnurstracks Richtung Landewiese entschweben, egal, ob am Hang oder im Tal fliegend. So reiht er sich ein und folgt dem Flug der Lemminge. Ich lasse mir noch Zeit, atme die Luft und die Sicht und die Freiheit mit vollen Zügen ein und bin eher froh als zerknirscht. Habe mir heute einen 1er ausgeliehen, da ich seit 6 Monaten nicht mehr richtig Thermik geflogen bin. Das macht mich innerlich noch gelassener, obwohl ich das Sicherheitspotential heute nicht brauchen werde. Mittlerweile ist kein Fatz Sonne mehr im Tal zu sehen, alles dicht, finito.

Die Flaute am Start wird von leicht auflebendem Wind von Westen abgelöst, der sich infolge der Annäherung eines Niederschlagsbandes bildet. Eigentlich finde ich es ganz gemütlich, hier zu sitzen und zu schauen, da es eh nix zu versäumen gibt und der nahende Schneefall einfach gigantisch schön aussieht, wie er als weißer Vorhang langsam heran gekrochen kommt. Andererseits möchte ich aber nicht schon wieder – wie bereits erprobt – bei Schneefall am Start hocken bleiben, da ich auf nutzbaren Aufwind gewartet hatte, der dann auch kam, aber eben leider super dichten Schneefall mitbrachte. Also mache ich mich bereit, zieh die Kiste rückwärts hoch – oh wie angenehm – und bin mit ein paar gemütlichen Schritten in der dritten Dimension.

Natürlich geht auch bei mir nichts, schließlich sind mir noch keine Flügel gewachsen. Während ich da so mit innerer Ruhe und Zufriedenheit ins Tal schippere, kommen Gedanken an ein Buch an die Oberfläche, das ich gerade sehr, sehr beeindruckt gelesen habe: „Ich bin dann mal weg“ von Hape Kerkeling. Ein Buch über den Jakobsweg, den er sich 2001 nach berufsbedingtem Burnout über 600 km erwandert hat. Da geht es unter anderem darum, dass nach Meinung einer Wanderfreundin von ihm bereits alles im Universum für uns bereit ist, was wir brauchen – wir müssen es uns nur wünschen und bereit sein, es anzunehmen.

Na ja, denke ich, schöner Augenblick, das mal zu probieren: Da hätte ich doch gerne ein bisserl Aufwind, wenn's möglich wäre, liebes Universum (haha, bei geschlossener Wolkendecke…). Und während ich die Gedanken noch so ein wenig spöttisch durch meinen Kopf ziehen lasse, sehen meine Augen was und so langsam fängt mein Kopf an, das, was ich da sehe, wahrzunehmen und zu verdauen. Was macht da diese Wolke über dem Eingang des Lesachtales? Mutterseelenallein in der thermikfreien Zone rumstehend? Weiß die gar nicht, dass es sie eigentlich nicht geben darf? Keine Sonne, keine Thermik und damit basta! Doch halt, da war doch was?! Es gibt ja nicht nur thermisch bedingte Aufwinde, sondern auch den Effekt der Konvergenz, hervorgerufen durch aufeinander treffende Luftströmungen. Ob der vorhergesagte Nordwind schon Luftmassen über das Villgratental ins Pustertal schaufelt, unterstützt von der niederschlagsbedingten Westströmung?

In dem Augenblick macht es Zing! - und ich weiß definitiv, dass es das sein muss. Also nix wie rein ins Speedsystem und ran an das Ding! Und was soll ich sagen? Steigen wie in Watte gepackt, schön großflächig mit 1 - 2 m/s. Meine 1er Schüssel dreht auch unerwartet willig, flach und angenehm satt nach oben – ich kann mein Glück noch gar nicht fassen. Düster das Tal, sonnig das Gemüt, es geht nach oben, wo ich doch auf einen unspektakulären Abgleiter eingestellt war. Als die Wolke die viele Luft samt Feuchtigkeit, die sie zu sich genommen hatte, nicht mehr halten kann, gibt's auch hier weiße Körner von oben und das Steigen unter der Wolke ist dahin.

Sollte es das also gewesen sein? Wie war das noch? Eine stationäre Wolke stellt für anströmende Luftmassen ein Hindernis dar und sie müssen um sie herum-, aber viel wichtiger noch, auch an ihr hinauf strömen, so wie an einem runden Hügel. Mal probieren, wie es vor der Wolke nach Westen aussieht, also langsam vorgetastet – und siehe da, es gibt noch schwaches Steigen beim flachen Drehen, manchmal einen halben Kreis bereits im Schneefall mit einem Nuller und so einen knappen Meter Steigen vor der Wolke. Mann, was für ein Geschenk!

Als ich wieder ein wenig die Konzentration lockern kann, kommen mir wieder die Gedanken an meinen eher spöttischen Wunsch ans Universum nach offensichtlich nicht vorhandenem Steigen hoch. Was für eine seltsame Geschichte, das glaubt mir mal wieder keine Sau. Noch ein wenig so rumgondeln – es geht jetzt schon eine dreiviertel Stunde lang – und dann mit breitem Grinsen ab zur Landung.

Während ich mental noch den Kopf schüttle und mich freue, sehe ich gegenüber am Tessenberg das eine oder andere Sonnenloch auftauchen – das gibt's doch nicht! Die Überentwicklung hat sich wohl selber ausgeknockt und die ersten Wolkenlücken tauchen tatsächlich auf. Aber ich bin noch so tief, dass mich die Querung zum Tessenberg mit dem 1er Dampfer wohl zu tief ankommen lassen wird. Aber was solls, es gibt eh nix zu verlieren, also freudig reingestürzt in dieses neue Experiment. Ist nicht das ein großer Teil der Faszination des Streckenfliegens: Du kannst noch so viel Wissen angesammelt haben, aber es ist letztlich immer wieder du gegen die Bank, du kannst immer alles verlieren – oder gewinnen.

Volle Kanne entwickelt der Dampfer doch eine beachtliche Bugwelle und ich kann hoffen, so etwa auf Höhe der Baumgrenze am Tessenberg anzukommen, was dann auch besser klappt als gedacht. Zum ersten Mal an diesem Tage bin ich wirklich froh, an einem 1er zu hängen, denn der Tessenberg ist mal wieder auf Krawall gebürstet und will mich wie eine lästige Schmeißfliege abschütteln. Mir wird klar: Wenn ich jetzt an einer anspruchsvolleren Kiste hängen würde, die weniger dämpft und üble Hebler und Windscherungen mit Klappern quittieren würde, müsste ich jetzt landen gehen, denn mein Nervenkostüm ist nach der sechsmonatigen Themikpause noch nicht wieder auf Schnellschleudern mit zufallsgenerierter Richtungsumkehr eingestellt.

So kann ich mich erst zäh, dann aber deutlich zügiger nach oben kämpfen. Bis zur Kammhöhe liegt der Aufwind durch die Westströmung ziemlich am Hang an, und ich bin wieder happy, auch mit einem eingedängelten Ohr hangnah nach oben drehen zu können, ohne die Kurvenbahn durch den Klapper verändern zu müssen.

Ab der Hangkante wird's dann richtig sportlich, der Nordwind schickt mir ein manchmal lautes Servus, wenn er mir einen auf die Kappe gibt. Mein Vario lernt auch wieder die oberen Töne zu kreischen und es geht mit teilweise zweistelligen Steigwerten äußerst zügig zur Basis auf etwa 3.300 m, der ich aber heute definitiv nicht zu nahe kommen werde. Ich denke immer wieder: Jetzt, jetzt haut es dir die Kiste weg, zu schräg hängen wir beide manchmal am Himmel, als dass es noch gut gehen könnte – aber es geht gut und ich beginne wirklich Vertrauen in die Kiste zu bekommen und realisiere abermals, dass ich ohne den 1er nicht hier am Himmel wäre (nach 3 Tagen Eingewöhnung in diesem Waschsalon fliege ich dann wieder meinen 1-2 er).

Als es Zeit wird, auf knapp 3.000 m den großen, dunkelgrauen Schirmsauger zu verlassen, sieht es Richtung Lienz gar nicht gut aus. Alles ist noch abgeschattet, keine aktiven Kumuli, nur gelangweilte Wasserleichen hängen entlang der Strecke rum. Was tun? Landen in Sillian? Keine gute Idee, da könnte inzwischen der niederschlagsbedingte Westwind für sportive Landungen mit Extrapunkten für bodennahes Turnen sorgen. Das wird mir am Abend auch bestätigt, war teilweise gar nicht lustig.

Da fällt mir schon wieder so eine komische Sache aus dem Buch ein: Manchmal – oder meistens – versuchen wir, alles in unserem Leben zu erzwingen. Uns fehlt eine Art von heiterer Gelassenheit, um bereit zu sein, Dinge anzunehmen, die schon da sind und auf uns warten, die wir aber nicht sehen und annehmen können, weil wir viel zu verbohrt sind. Ich versuche, diese heitere Gelassenheit zu spüren, drehe nach Osten und lasse mich dahin gleiten – es wird mich schon tragen. Außerdem, so grummelt der Skeptiker in mir leise vor sich hin, gibt es noch viele Landemöglichkeiten und soweit es geht, gehts eben und damit Schluss der Überlegungen.

Während ich so dahin gleite und die grandiose Landschaft an mir vorbeizieht, sprudeln die Gedanken nur so. Die zentrale Frage, die einem der Jakobsweg offensichtlich stellt, ist: Wer bist du? Ich kann mir das gut vorstellen, wenn man Tag für Tag mit sich alleine ist, nur vor sich hin trottet, wird man irgendwann auf diesen Punkt kommen: Wer bist du? Wer bist du wirklich? Obwohl ich erst seit etwas mehr als einer Stun-

Papillon Flugschulen

Parafly

Alpen-Paragliding-Center Stubai • Parafly

Mir starten eini ins Joahr 2008!

- Unser Angebot in der Eröffnungswoche 16. – 23. März 2008
- nur im Alpen-Paragliding Center in Neustift im Stubai, an der Talstation Elferlifte
- nur ein Gerät pro Person, solange der Vorrat reicht

alle breitensporttauglichen DHV1- Schirme*

ab 2008,– EUR

SKYWALK PARATECH swing OZONE UP U-TURN Airwave independence wings of change GIN

* Angebot gilt für folgende Schirme der neuen Gerätegeneration:
U-Turn Bodyguard 1 **2008 EUR** • Ozon Element **2008 EUR** • Independence Merlin **2008 EUR** • WOC Isis **2008 EUR** • Skywalk Mescal **2299 EUR** • Skywalk Mojito **2399 EUR** • U-Turn Emotion **2499 EUR** • Ozone Mojo2 **2299 EUR** • UP Ascent **2199 EUR** • Gin Bolero **2199 EUR** • Swing Axis4 **2299 EUR** • Paratech P11 **2199 EUR**

Außerdem im Stubai im Angebot:

- ✓ ab dem 16. März 2008 jeden Sonntag Kursbeginn für Einsteiger
- ✓ wöchentlich Alpen-Kombikurs
- ✓ Pauschalangebote mit Unterkunft im Appartement oder im Wellnesshotel
- ✓ jede Woche DHV-Prüfung
- ✓ Schulung nur mit DHV- 1er-Schirmen
- ✓ hauptberufliche DHV Fluglehrer
- ✓ täglich Tandem- und Eventtandemflüge
- ✓ herstellerunabhängiger Check- und Servicebetrieb
- ✓ Tagesbetreuungs-Angebote für Piloten, auch für Wenigflieger
- ✓ Alpinflugwochen mit Gletscherflug
- ✓ Test, Verleih und Verkauf aller Marken

Alpen-Paragliding-Center Stubai : Fliegen im Tal der Weltmeister – alleine, betreut oder mit den Tandem-Profis von Parafly! Alle Infos unter www.parafly.at

Alpen-Paragliding-Center Stubai • Parafly
Moos 18 • A-6167 Neustift im Stubai
fon: +43 5226 – 33 44
parafly.at

Rhöner Drachen- und Gleitschirmflugschulen
Wasserkuppe 46 • 36129 Gersfeld
fon: 06654 – 75 48 • fax: 82 96
wasserkuppe.com

Flugschulen Sauerland • Willingen
Zur Hoppecke 5 • 34508 Willingen
fon: 05632 – 65 34
ettelsberg.com

de unterwegs bin, alleine vor mich hin gleitend, komme ich mir ein bisschen so vor. Ich frage mich, warum ich das hier mache, zwischen Himmel und Erde zu hängen und manchmal durchgeschüttelt zu werden wie eine nasse Katze? Will ich das wirklich? Warum brauche ich das? Will ich das für mich, oder mache ich das, weil das eben dazugehört in der Fliegerszene, um was zu gelten? Einer der Osterhelden von Sillian zu sein? Das war für mich sicher auch schon oft der Fall; ich weiß, wovon ich rede – denke dabei an meine zwei gebrochenen Lendenwirbel, ein Ergebnis von Leistungsfixiertheit und Selbstüberschätzung.

Doch heute ist es anders, ganz anders. Keiner zwingt mich, kein Plan treibt mich voran, nur die pure Freude an der Existenz zwischen Himmel und Erde. Diese unglaubliche, immer wieder neue Faszination, da hingelangen zu können, wo wir eigentlich nicht hingehören. Dass wir es geschafft haben, durch einen Haufen Stoff und ein paar Leinen, in der richtigen Weise vernäht, unsere Existenz um diese Dimension zu bereichern. Das ist pures, echtes Glück und die Freudentränen laufen ungehindert.

Aber außer rumheulen sollte ich mal wieder nach ein bisschen Aufwind schauen, sonst ist er bald aus, der heutige Traum vom seligen Gleiten. Und siehe da, es reißen die Wolken jetzt hier und da ein bisschen auf, also nix wie den nächsten sonnenbeschienenen Hang angesteuert und schon geht es wieder nach oben. Diese heitere Gelassenheit scheint mir wirklich Flügel zu verleihen, denn mittlerweile glaube ich einfach, dass es da schon Thermik geben wird, wo ich sie brauche, um wieder ein Stück weiter zu kommen und dann noch eins und so weiter.

Und so ist es dann auch: Ich fliege den Hochstein viel zu tief an, da es ein paar Kilometer davor keine Thermik mehr gibt und denke schon mal ans Abdrehen und Landen. Doch irgendwie werde ich das Gefühl nicht los, das wird schon werden, denn inzwischen schiebt mich auch spürbar eine Westkomponente nach Osten. Und dann bekommt der Hochstein auch tatsächlich erst ein kleines Käppchen, das sich rasch zur fetten Mütze entwickelt, die mich schließlich mit einigen hundert Metern über das Hochsteinhaus gleiten lässt, Lienz tief unter mir.

Dann die lange und optisch fantastische Querung des Lienzer Beckens mit dem unglaublichen Panoramablick ringsum – ich weiß gar nicht, wo ich zuerst hinschauen soll. Ich kann es natürlich nicht lassen, am Zettersfeld Anschluss zu suchen, obwohl ich merke, dass meine Akkus so langsam auf orange gehen. Habe natürlich meinen Trinkschlauch nicht an der Flasche im Gurtzeug angebracht, war ja eh nur ein Abgleiter geplant! Da wärs doch nicht schlecht, zum Abschluss des Fluges beim Gipfelrestaurant am Steinermandl einzulanden, was zu trinken, das angeschwollene Organ in Körpermitte zu entleeren und dann nach einer Pause ins Tal zu gleiten.

Habe auch recht rasch den Bart beim Startplatz der Drachenflieger erwischt und es geht wieder die Post ab an diesem thermisch sehr aktiven Tag. Mental schon relaxt auf der Terrasse des Gipfelrestaurants sitzend, drehe ich auf und sehe die Bergstation rasch näher kommen. Doch je höher ich komme, desto komischer wird es und, nachdem ich zweimal recht unvermittelt südseitig aus dem Bart geworfen werde, dämmert es mir, dass weiter oben wahrscheinlich schon der Nordwind durchbricht. Ich habe das schon mal hier erlebt und verspüre absolut kein Bedürfnis, diese Erinnerung aufzufrischen. Wieder hellwach geworden, beschließe ich spontan, dass der Landeplatz in Lienz auch eine wirklich schöne Ecke ist und setze dort nach etwas über zwei Stunden Flugzeit überglücklich auf.

Als ich kurze Zeit später bei 20°C barfuß im Gras sitze, wird mir die Reihung der seltsamen Zufälle bewusst, die mich bei diesen eigentlich unmöglichen Bedingungen und trotz meiner thermischen Winterstarre nach Lienz getragen haben. Klar, es wäre noch viel weiter und länger gegangen, aber Glück lässt sich nicht in Kilometern und Flugzeit messen.

Es ist schwer, diesen Zustand zu beschreiben. Ich bin nicht primär stolz über die vollbrachte Leistung, sondern eher seltsam berührt und unendlich dankbar für diesen Zustand der heiteren Gelassenheit, der es mir ermöglicht hat, offen gewesen zu sein und empfangen zu haben, was für mich schon vorhanden war an diesem merkwürdigen Tag.

Wahrhaftig ein Stück Jakobsweg zwischen Sillian und Lienz.

NEUE WEGE IN DER DRACHEN-FLUGTECHNIK

Ein Bericht von Peter Müller und Knut Miesner

Das Performance Training für Gleitschirmflieger wird seit vielen Jahren gern genutzt, um dazu zu lernen und einen guten Trainingsstand aufrecht zu erhalten. Das Trainingsprogramm baut auf die Ausbildung zum Luftfahrerschein auf und wird von qualifizierten Performance Centern angeboten. Wie sehr auch beim Drachenfliegen ein guter Trainingsstand erforderlich ist, machen die Unfallzahlen des Jahres 2007 bewußt, mehrere tödlich Unfälle sind auf Pilotenfehler zurückzuführen. Wie ein Performance Training für Drachenflieger aussehen könnte, zeigt Wolf Schneider. Sein Programm ist bereits erprobt, es hat positive Resonanz erzielt und mehr Freude und Erfolg beim Drachenfliegen bewirkt.

DHV-tv

Der Drachen- und Gleitschirmfluglehrer Wolf Schneider macht sich Gedanken über die Belebung des Drachensports, aber auch über die Verbesserung der Flugtechnik. So führt er seit Jahren erfolgreich Drachen–Performance-Kurse durch, die der Start- und Landesicherheit und der Routine des Piloten dienen. Im Rahmen einer aktuellen Umfrage unter Hunderten von Drachenpiloten ergaben sich interessante neue Aspekte. So kam zum Beispiel zum Vorschein, dass sich etliche Genussflieger bei durchschnittlich 12 Flügen pro Jahr mit Hochleistern ausrüsten. Die Folge: Überforderung durch das anspruchsvolle Gerät, insbesondere beim Landen.

Es ist äußerst problematisch für die Gesundheit der Piloten und die Wahrnehmung unseres Sportes, wenn Freizeitpiloten durch „unhappy landings“ die Lokalpresse füllen. Ob zu optimistische Einschätzung des eigenen Trainingszustandes oder Geltungsbedürfnis mitentscheidend ist, sei erst einmal noch dahin gestellt. Auch schleichen sich bei etlichen Piloten nach der Ausbildung über viele Jahre unbemerkt fehlerhafte Bewegungsmuster ein, die Fluglehrern die Haare zu Berge stehen lassen. Im Vergleich etwas besser scheint sich die Situation bei den Gleitschirmpiloten zu entwickeln. Hier beginnt sich die Überzeugung breit zu machen, dass regelmäßiges Training unverzichtbar für die eigene Sicherheit ist. Auch die Gerätewahl folgt zunehmend einem neuen Grundverständnis. Seit Jahren rüsten sich sogenannte Genussflieger mit fehlerverzeihenden 1er und 1-2ern aus.

Offensichtlich liegen die Problemschwerpunkte bei der Landung. Drachenfliegen ist ein faszinierender Sport, das Erleben traumhaft. Eher albtraumhaft kann er sich für den außenstehenden Betrachter darstellen. Oft entsteht bei der Beobachtung harter Landungen oder verunglückter Starts der Eindruck, es handele sich um einen Draufgängersport.

Missglückte Landungen hinterlassen auch beim betroffenen Piloten ein ungutes Gefühl. Unsicherheit beim nächsten Start, Angst vor der nächsten Landung sind die Folge. Eine hieraus entstehende verkrampfte Haltung erhöht das Risiko zum nächsten unguten Erlebnis. Bereits mehrere Misserfolgserlebnisse können eine Art Landetrauma entstehen lassen. Eine Art selbsterfüllende Prophezeiung, die möglicherweise in den nächsten Crash mündet oder im Unterbewusstsein den Gedanken nährt, gar nicht erst zu starten oder mit dem Drachenfliegen ganz aufzuhören. Genau diesen Teufelskreis durchbricht das Drachen Performance Training.

Das (Wieder-)Gewinnen einer spielerischen Leichtigkeit und einer guten Flugperformance ist das Ziel. Eine genießerische, stressfreie innere Einstellung und in der Folge ein positives Image sind angenehme Nebeneffekte. Im Gegensatz zu den Gleitschirmpiloten, die einen Großteil der Flugtechnik am Boden trainieren können, haben wir Drachenflieger diese attraktive Lernmethode nicht. Und so hat der erfahrene Fluglehrer Wolf Schneider dieses Bodenhandling der Gleitschirmpiloten für die Drachenflieger einfach hoch in die Luft verlegt. (Virtuelle) Bäume, Masten und andere Hindernisse werden in den Weg gestellt, die der Pilot aufgerichtet im Drachen umfliegen muss und das in ca. 500 m über Grund. Das einwöchige Training ist modular aufgebaut und beginnt mit einem kurzen Theorieblock zur Veranschaulichung aller Übungsinhalte. Auch das Einstellen der Gurte ist ein wichtiger Bestandteil zur Vorbereitung auf das Training. In vergangenen Kursen hat sich gezeigt, dass bei über 50% der Piloten das Gurtzeug nicht richtig eingestellt war (z.B. Beinschlaufen zu lang) bzw. das Gurtzeug für die Bedürfnisse des Piloten nicht geeignet war. Und dann geht es zur Flugpraxis.

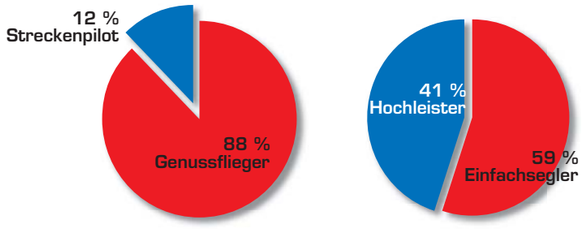
Die ersten Aufgaben scheinen denkbar einfach. Der Pilot startet, rollt ein wenig, fliegt eine schnelle Acht, Landeeinteilung und Landung. Zwei anwesende Fluglehrer filmen diesen Flug lückenlos, im Anschluss geht es zur Auswertung. Hierbei ist die Videoaufzeichnung ein präziser und gleichzeitig gnadenloser Zeuge zur Fehleranalyse. Dass dadurch Verbesserungsmöglichkeiten aufgezeigt werden, wissen Gleitschirmpiloten seit langem. Schnell werden für Fluglehrer und Piloten typische Fehler sichtbar: Der Pilot lässt sich in der Startphase zu sehr nach vorne kippen, die Parallelverschiebung funktioniert nicht, der Pilot verdreht sich, bei der Landung lässt der Pilot den Drachen wegsteigen oder aus der Richtung gleiten und ähnliches. Die Erkenntnis ist klar: Es jetzt muss trainiert werden!

Es werden täglich mindestens zwei Flüge absolviert. Ein Flug ist vollgepackt mit Übungseinheiten und beim zweiten Start gibt es per Funk Anleitungen zum effizienten Fliegen in thermischen Bedingungen. Manchem Teilnehmer ist zu Beginn der Trainingseinheiten gar nicht bewusst, welchen Lernerfolg die einzelnen Übungen in sicherer Höhe haben können. Aber nach und nach entsteht das Gefühl von Sicherheit bei Start, Flug und Landung.

Im Verlauf werden die Flugübungen komplexer und anspruchsvoller. Aufgerichtetes Rollen, aufgerichtetes Halten der Richtung, schnelle Griffwechsel gehören dazu. Es folgen Delphinfiguren, Ertasten des Strömungsabrisses, Steilspirale, schnelle Acht usw. Zum Ende des Trainings hat der Pilot das Gefühl, dass ihm der Drachen förmlich an die Hand gewachsen ist. Gerät und Pilot bilden eine Einheit. Leichtigkeit entsteht.

Die Rückmeldung der Teilnehmer am Ende der Woche ist meist einhellig: Neue Sicherheit, Routine bei Starts und Landung gewonnen. Flugdauer durch effizienteres Thermikkreisen erhöht. Die Angst vor der möglichen Außenlandung beim Streckenflug in gesunden Respekt verwandelt. Spaßfaktor gestiegen, die Leichtigkeit des Fliegens zurückgewonnen! Kontakt zu Wolf Schneider unter www.lern-fliegen.de.

Aktivitäten der Drachenflieger



Fortbildung für Drachenfliegervereine

Der DHV erweitert sein Fortbildungsangebot für die Mitgliedsvereine um ein Start- und Landetraining für Drachenflieger.
Knut Miesner (Region Süd) und Dirk Soboll (Region Mitte) sind Fluglehrer, die sich mit Engagement und Kompetenz für den Drachenflugsport einsetzen. Wir konnten beide dazu gewinnen, für die DHV-Drachenflugvereine praktische Start- und Landetrainings im Rahmen der DHV-Fortbildungsangebote für Vereine durchzuführen.
Der Trainer kommt ein Wochenende ins Vereinsgelände und frischt, mit ausführlicher Vorbereitung und Videoanalyse, die theoretischen und praktischen Kenntnisse der Drachenflieger bei Start und Landung auf. Dabei werden die neuesten Erkenntnisse bei Flugtechnik und Geräteentwicklung berücksichtigt.
Start und Landung sind Unfallschwerpunkte beim Drachenfliegen. Betroffen sind auch erfahrene Piloten.
Der DHV möchte mit diesem Fortbildungsangebot mithelfen, den Trainingsstand der Drachenflieger zu verbessern und dadurch Unfälle zu vermeiden.
Diese Vereinsfortbildung wird vom DHV durch die Übernahme der Reise- und Übernachtungskosten des Trainers finanziell unterstützt. Bei Interesse bitte direkt mit Knut oder Dirk Kontakt aufnehmen.

Knut Miesner
Milchberg 2, 82335 Berg
E-Mail: knutm@arcor.de, Tel. 0173/2642204

Dirk Soboll
Uerdinger Straße 311, 47800 Krefeld
E-Mail: dirk@linkingwings.de, Tel. 0151/12147505

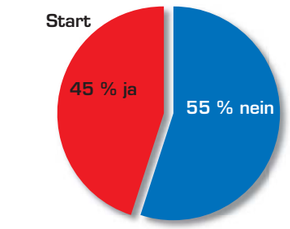
Katzenbuckel für Höchstgeschwindigkeit

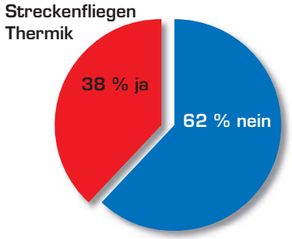
Aufgerichtet Rollen

Steilkurve

FOTOS TANJA ISRAEL

Trainingsbedarf





AKTION LUFTIGE BEGEGNUNGEN

REAKTIONEN

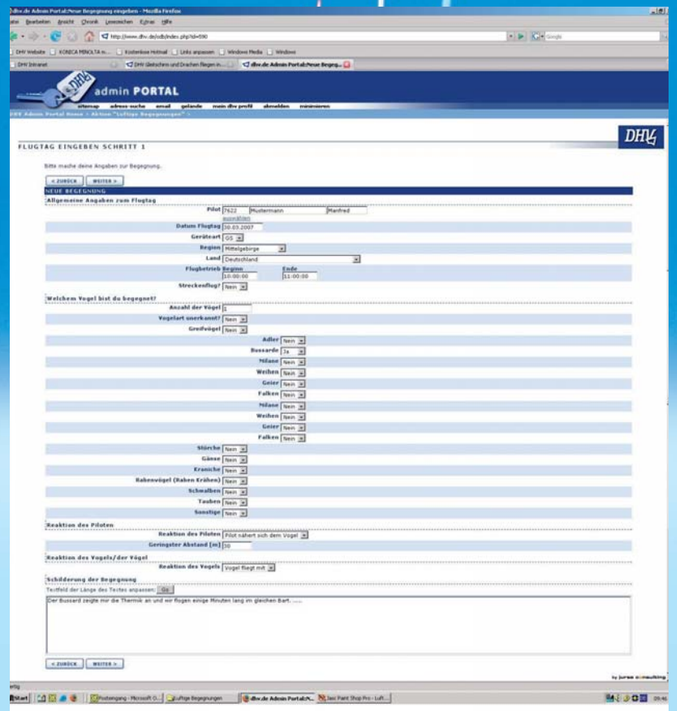
Ein Beitrag von Bettina Mensing

Die Resonanz auf unseren Artikel über die „Aktion Luftige Begegnungen“ im Info Nr. 149 war großartig. Viele Piloten haben sich daraufhin gemeldet und berichteten seitenlang über gemeinsames Kurbeln mit den gefiederten Kollegen im Aufwind. Hattest Du auch beim Fliegen eine Begegnung mit Vögeln? Dann behalte dieses eindrucksvolle Erlebnis nicht für Dich, sondern erzähl uns davon und beteilige Dich an unserer Aktion!

Wir sammeln weiterhin Daten und Fakten über die Abläufe der Begegnungen zwischen Vögeln und Gleitschirm- oder Drachenpiloten. Ziel dieser Aktion ist, die Begegnungen zu erfassen und auszuwerten. Denn immer wieder befürchten Vogelschützer Beeinträchtigungen der Vögel durch das Gleitschirm- und Drachenfliegen. Die meisten Piloten machen aber ganz andere Erfahrungen. Häufig drehen Piloten und Greifvögel gemeinsam im Bart nach oben und erleben ein friedliches Miteinander. Damit die Daten nicht verfälscht werden, sind wir an allen Begegnungen interessiert – auch wenn sie nicht friedlicher Art waren. Trage Deine Begegnung einfach in unsere Online-Datenbank ein oder schicke uns eine E-Mail (gelaende@dhv.de). Du findest den Online-Fragebogen auf unserer Homepage (www.dhv.de/typo/Luftige_Begegnungen.3108.0.html). Über das Admin-Portal kannst Du Dich einloggen und Deine Begegnung eintragen. Je zahlreicher die Meldungen, desto aussagekräftiger werden die Ergebnisse sein.

Um die Eingabe zu erleichtern, haben wir unseren Fragebogen vereinfacht. Große ornithologische Kenntnisse sind nicht erforderlich. Wenn Du den Vogel nicht erkannt hast, mit dem Du geflogen bist, dann trage den Flug trotzdem ein. Wir interessieren uns in jedem Fall für den Ablauf der Begegnung. Es spielt auch keine Rolle, ob die Begegnung schon länger her ist oder aktuell stattgefunden hat. Der Flug kann jederzeit eingegeben werden. Wenn Du spezielle Fragen zum Vogel oder zum Ablauf der Begegnung hast, dann melde Dich bei uns im Referat Flugbetrieb: gelaende@dhv.de oder Tel: 08022-9675-10.

Nachfolgend findest Du einige Reaktionen auf unsere Aktion. Wir hoffen, dass wir auch Dich motivieren können, uns von Deiner Begegnung zu berichten:



Die vereinfachte Eingabemaske für die Luftige Begegnung. Große ornithologische Kenntnisse sind nicht erforderlich.

Hallo Drachenflugfreunde,
der Artikel im DHV-Info Dezember 2007 zu Erlebnissen mit Greifvögeln hat mich angeregt von einem Erlebnis zu berichten. Auf dem Fluggelände vom 1. Drachenfliegerclub Sachsen in Hartenstein/Thierfeld haben wir eine ständige gute Nachbarschaft mit Bussarden, Falken und Rotmilanen. Zum Flugplatzfest am 17.06.2007 flog ich mit meinem Wills Wing Ultrasport 166 und Mosquito NRG im Showpogramm. Dabei war plötzlich einer unserer “Platzmilane” vor mir und drehte in einen Bart ein. Ich flog hinterher und unter den Augen der Zuschauer drehten wir ca. 1 Minute im Bart. Wir schraubten um 180 Grad versetzt ca. 15 m voneinander entfernt auf gleicher Höhe im Aufwind. Es hatte den Anschein, dass dies sowohl mir als auch dem Greif viel Spaß machte. Weder die Größe des Drachens noch das Geräusch der Mosquitos schien den Rotmilan zu stören.
Andreas H.

Hallo DHV,
ich habe mit Begeisterung den Beitrag „Luftige Begegnung“ gelesen. Dabei sind mir auch wieder einige Erlebnisse eingefallen, welche das vogelfrei fliegen noch berauschender machen. Unser Schleppgelände (DGCN) befindet sich zwischen Roxheim und Sommerloch. Zu unserer Wiese verläuft parallel eine ca. 80 Meter hohe Kannte mit Weinbergen. Bei Südlagen versucht man natürlich immer an dieser Kante entlang zu segeln. Es kommt öfters vor, dass Flieger (ob GS oder HG) von „unseren“ Bussarden besucht und begleitet werden. Auch mir wurde schon öfter die Aufwartung gemacht. Die Vögel fliegen in einer solchen Nähe heran, dass man jede Feder einzeln erkennen kann. So scheu wie diese Tiere am Boden sind, so neugierig sind die fliegenden Mäusefänger in der Luft. Und für uns fette lahme Enten ist jeder Besuch eine Anerkennung.
Eine etwas unfreundliche Begegnung hatte ich vor etwa 5 Jahren. Ich hatte nach dem Ausklinken etwas Höhe gemacht und kreiste in ca. 700 m über Sommerloch. Ich konnte auch ausgiebig die Aussicht genießen. Als ich nach Süden zum Donnersberg blickte, sah ich einen kleinen Punkt. Ein Flugzeug in der Ferne? Der Punkt kam aber frontal auf mich zu und das immer schneller. Bevor ich schnallte, was da kam, sauste der Vogel mit angelegten Flügeln und vorwärts gerichteten Greifen unter meinem rechten Flügel durch. Ich vermutete, dass in einem der Wäldchen unter mir ein Nest war. Es war Frühsommer. Ich drehte dann (demonstrativ) in Richtung Fluggelände ab. Hatte dann den Vogel aus den Augen verloren. Außer gehörigem Respekt meinerseits war diese Begegnung aber harmlos. Aber doch ein tolles Erlebnis.
Lutz H.

Hallo Fliegerkameraden,
netter Bericht im DHV-Info ... Mit Hilfe der Bilder und Namen konnte ich meine Eintragungen näher spezifizieren.
Günter P.

Störche am Flugtag in Hassloch.

FOTO DOMINIK HANSES

Hallo DHV -Team,
letztens hattet ihr einen Bericht im DHV-Heft über das Fliegen mit Vögeln. Dazu habe ich einen Beitrag. Anlässlich des Flugtages in Hassloch in der Pfalz, am 12.08.07 sah ich kurz nach dem Ausklinken 24 Störche über mir. Dies passiert einem Gleitschirmpiloten nur einmal im Leben. Der Pressefotograf hatte die Geistesgegenwart, Schirm und Störche im Bild festzuhalten.
Robert B.

Hallo Fliegerfreunde!
Eure Veröffentlichung zu diesem Thema im Heft 149 hat etwas mitgeholfen, meine Trägheit zu überwinden, um Euch nun doch zu schreiben. Ich bin Drachenpilot aus der Südpfalz, der beim Sammeln von Flugstunden im Hangwindfliegen wesentlich erfolgreicher ist als beim Thermikfliegen. Wegen meines vielen Hangwindsegelns hatte ich daher in den letzten Jahren mehr „Luftige Begegnungen“ als mancher erfolgreicher Thermikflieger gehabt hat ...
Friedrich W.

Thermik 2007

Zu einem Publikumsmagnet hat sich die Thermikmesse entwickelt. Massen schoben sich durch die Hallen und umlagerten die zahlreichen Stände. Die Organisation war perfekt, das Team um Familie Häffner hatte gute Arbeit geleistet. Fast alle Hersteller, viele Schulen, die Fachmagazine und natürlich der DHV waren vor Ort.

Text und Fotos: Benedikt Liebermeister

Team 5 hat sich etabliert und bleibt den Farben treu. Blue heißt der aktuelle DHV 1-2er, gearbeitet wird an einem Tandem mit Reißverschluss. Silver wird der Wettbewerbsschirm heißen. Im Bild v.l. Radomir Gabric, Andre Haas, Dani Loritz

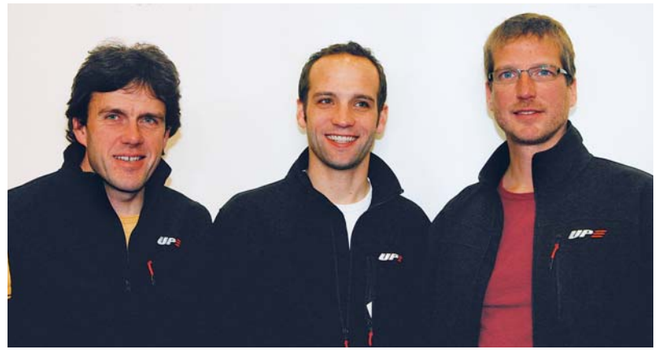
Klaus Günter Eberle freut sich über den Gesamtsieg der XC-Open World Series 2007

Tradition hat bei Skyline der Gurtzeugbau. Vollverkleidet ist das Racer, maßgeschneidert das Drachengurtzeug Zero Drag FR oder Zero Drag Racer, gleichzeitig ein Rucksack das Piz und für die Kleinen geeignet das Kid. Mit Mac Para und Niviuk hat die Firma aus Übersee zwei starke Marken im Programm, Moyes ergänzt den Drachenbereich. Litespeed RS ist deren aktuelle Rennmaschine. Im Bild v.l. Bernhard Greindl und Wolfgang Genghammer.

Im Bild Firma Swing v.re. Daniel Schmidt (Vertrieb), Manuel Croci (Entwicklung), Lars Pongs (Bereichsleiter). Einen neuen Deutschen Rekord mit 300 km hat Ewa Wisnierska am 5.12.07 in Südafrika aufgestellt. Geflogen ist sie den Stratus 7. „Ein großartiger Flug mit einem wunderbareren Schirm, unter dem ich mich wohl fühle“, schrieb die glückliche Swing Werkpilotin auf ihrer Homepage (www.ewawisnierska.com). Den gibt es in Zukunft bei Swing mit Zulassung (2-3) in den Größen 22, 23 und 24.

Neuer deutscher Musterbetreuer bei Aeros neben der Firma Ikarus ist Primoz Gricar aus Waakirchen. Neben der neuen Combat-Serie stellt der slowenische Spitzenpilot den Schulungsdrachen Target vor.

Auch A.I.R. setzt auf Einfachheit. „Mit dem Atos VQ will ich die Spaß- und Freizeitpiloten ansprechen, die Wert auf ein einfaches Start- und Landeverhalten legen und auch einfach mal schnell zum Hausberg rüberfahren“, erklärt A.I.R. Boss Felix Rühle das Entwicklungsziel.



Mit dem Summit XC (DHV 2) geht UP im DHV-XC auf Punktejagd. Pico (DHV 1) heißt der neue Leichtschirm, er soll sogar als Triple XS zu haben sein. Im Wettbewerb wird sich der Edge bewähren. Der K2 wird als Tandem den beliebten Sherpa ablösen. Übrigens, UP ist umgezogen, die Firma liegt jetzt mitten in Garmisch zu Füßen von Wank und Osterfelder. Im Bild Firma UP v.l. Martin Fischer (Vertrieb), Christian Ederer (Vertrieb), Christian Rönning (Boss).

Von links: DHV-Sicherheitsvorstand Uli Schmottermeyer, Ausbildungsvorstand Waldemar Obergfell und Geländereferent Björn Klaassen freuen sich, dass in der Gleitschirm- und Drachenszene so viel Leben ist.

Eine Menge Schulen waren auf der Messe vertreten. Ohne Gewähr auf Vollständigkeit: Chiemsee, Hotsport, Parafly Stubai, Bregenzerwald, Blue Sky, FS Salzburg, Mergenthaler, Sky Team und Hochries. Hier das Team der Flugschule Chiemsee.

Eine neue leichte Rettung bringt Turnpoint mit der InCase 2.0.

Zum Weltrekord angemeldet haben drei SOL-Piloten ihren Flug über 461,8 Km. Sie waren gemeinsam mit dem High-End Gerät Tracer in Brasilien unterwegs. In der Sportklasse des DHV-XC bringt SOL den Synergy 3 (DHV 2). Im Bild re. SOL Vertrieb Deutschland Christian Zell.

Ein Wendegurtzeug hat auch Charly entwickelt, das One verbindet geringes Gewicht mit Komfort.

Serienreif hat Uwe Renschler sein CroMo. Das „Baukasten-Vario“ kann mit steigendem Bedarf über Module wie GPS, Speedmessung etc. erweitert werden.

U-Turn ist mit Advance und Swing eine strategische Entwicklungs-Partnerschaft im Rettungsgeräte-Bereich eingegangen. Herausgekommen ist unter der Federführung von U-Turn PARATEX RS TX40, ein nur 40g/qm schweres Tuch, das sehr gute Werte in der Belastbarkeit aufweist. Positive Gefühle soll der neue DHV-1er Emotion beim Kunden wecken, in den Größen XS bis L. Im Bild v.l. Boss Thomas Vosseler, Konstrukteur Ernst Strobl

Gleitschirm-Konstrukteur Michael Nesler outet sich als Multitalent. Nestflucht nennt er sein literarisches Werk. „Es ist kein Lehrbuch für Gleitschirmflieger, sondern eine Fundgrube provokativer Denkanstöße basierend auf fundiertem Insiderwissen aus über 20 Jahren professionellem Gleitschirmfliegen“, stellt er das Buch vor. Natürlich kam auch die Schirmentwicklung nicht zu kurz. Den DHV-2er Maverick und den 1-2er Instinct hat er für Icaro entwickelt.

Der australische Drachenhersteller Airborne ist wieder auf dem deutschen Markt vertreten. Plusmax, eine Traunsteiner Firma, die sich einen guten Namen mit hochwertigen Brillen und Helmen gemacht hat, übernahm den Vertrieb in Europa. Der Hochleister C4 und der Intermediate Sting 3 XC sollen in Kürze ihre Zulassung erhalten. Im Bild Max Wiener von der Firma Plusmax.

Mit dem P11 hat Paratech einen neuen DHV-1er im Programm. „Gleitschirmfliegen ist purer Genuss“, haben sich Konstrukteur Uwe Bernholz und Vertriebsleiter Wolfi Lang zur Devise gemacht. Im Bild Firma Paratech v.l. Wolfi Lang (Vertriebsleiter) und Uwe Bernholz (Konstrukteur).

Viel Neues bei Skywalk! Für den reinen Spaß sorgen der Freerider Tequila 2 (DHV 1-2) und der Bergsteigerschirm Masala (DHV 1-2). Das Flaggschiff ist der Hochleister Poison 2 (DHV 2-3), im silbernen „Alien“-Design. Mit der Firma Aeroix entwickelte der innovative Hersteller aus dem Chiemgau ein mit Aluminium im Nanobereich bedampftes High-Tech-Tuch. Außer der edlen Optik ermöglicht es eine enorme Gewichtseinsparung, die das Extremflugverhalten deutlich positiv beeinflusst. Auch beim Masala kommt das Tuch „Aerofabrix“ zum Einsatz. Das bewährte Cult XC gibt es jetzt mit optionalem Beinsack. Im Bild v.l. Skywalk-Konstrukteur Manfred Kistler und Marketing-Leiter Reinhard Vollmert.

Das Altirando XP von Sup'Air war erste Wahl bei den Red Bull X-Alps Piloten. Mit Aerosport zur Serienreife gebracht, verbindet es Leichtigkeit mit der Bequemlichkeit eines XC-Gurtzeuges. Für den XC konzipiert hat Ozone den Addict 2 (DHV 2) und Gin den Rebel (DHV 2). Ein DHV 1-2er Leichtschirm mit überdurchschnittlicher Leistung ist der GEO, ebenfalls von Ozone. Kompromisslos auf den Wettbewerb ausgelegt ist das GZ Genie Race mit aerodynamisch aufblasbarem Rückenteil. Im Bild v.l. Aerosport-Boss Kurt Vorraber und Gurtzeug-Entwickler Hans Keim

Gut gerüstet für 2008 ist auch Advance. Der Trend geht beim Wettbewerbs/XC-Gurtzeug zur Vollverkleidung. Die schweizer Gleitschirmschmiede hat das bewährte iMPRESS weiterentwickelt und plant zum Frühjahr die DHV-Gütesiegelreife. „Umfassende Studien und Tests im Windkanal der Technischen Hochschule in Zürich bestätigten den Leistungsvorteil der aerodynamisch optimierten Gurtzeuge“, stellte Christian Geierstanger (Advance Deutschland) fest. Bis zu einer Gleitzahl mehr soll so ein „Boot“ bringen. Doch nicht jeder mag's so aufwändig. Für den, der es einfach mag, empfiehlt sich das leichtere und beweglichere Komfort-Gurtzeug Sucess 2. Auf dem Stubai-Cup wird der neue Bi-Beta in zwei Größen (38/41) präsentiert, der Sigma 7 voraussichtlich zur Free Flight. Im Bild passt Christian Geierstanger (Advance Deutschland) das iMPRESS 2 an.

ANZEIGE

Flügel der Welt
der Index 2007 / 2008

Über 1000 Gleitschirme, Schirmmotoren, Drachen, Motordrachen, Bausätze, UL´s ...

Beispielseite aus dem Gleitschirm-Bereich

direkt bestellen
zum Preis von 9,80 Euro
(Ausland + 4,50 Euro Porto) bei
Flying Pages GmbH
Postfach 100169, D-10561 Berlin,
Fax: +49 (0)30/347 09 124, Tel.: +49 (0)30/347 09 123,
E-Mail: Rosi@flying-pages.

DER LILIENTHAL - „NACHBAUER“

Ein Beitrag von Claus Gerhard

Diesen Rekord wird man Stephan Nitsch wohl nie streitig machen, denn er hat so viele originalgetreue Lilienthalgleiter gebaut wie sonst niemand auf der Welt. Und er baut sie noch immer, soeben ist die Nummer elf fertig geworden. Als ich ihn in seinem Reihenhaus in Hannover besuchte, führte er mich zum Keller, wo ich das neueste Exemplar in die Hand nehmen durfte, die exakte Kopie des Lilienthalschen Normalsegelapparates, hergestellt aus Weidenruten, straff mit Stoff bespannt und mit wenigen Handgriffen zusammenlegbar wie einst das Original.

DER FORSCHER

Stephan Nitsch hatte schon im Kindesalter großes Interesse an Otto Lilienthals Flugversuchen. Später, als Diplom-Ingenieur für Werkstofftechnik, war ihm beim Nachbau dieser Gleiter aufgefallen, dass die Biographen Lilienthals, die ja keine Mechaniker, sondern Historiker waren, die technische Seite seiner Flugkonstruktionen nicht immer verstanden und deshalb unzutreffend oder lückenhaft dargestellt hatten. Er teilte ihnen eigene Forschungsergebnisse mit und erwarb sich so den Ruf eines technischen Experten auf dem Gebiet. Anfang 1991 veröffentlichte er sein Fachwissen in einem Buch. Es hieß „Vom Sprung zum Flug“ und machte ihn in Fliegerkreisen weltbekannt.

Aber Stephan wollte nicht nur Hängegleiter nachbauen, sondern auch selbst fliegen, ein Wunsch, den man in der DDR mit großem Argwohn sah. Schon als 17-jähriger hatte er Nachbauten von Lilienthalgleitern auf ihre Flugtauglichkeit hin getestet, doch über Luftsprünge war er damit nicht hinausgekommen. Dann hörte und las er von der neuen Sportart Drachenfliegen, sah Fotos und entwarf daraus einen Bauplan. Doch es fehlte ihm an passendem Material. Sein erster flugfähiger Drachen entstand 1978, damals noch aus Weidenruten, die er mit Staubsauger-Rohren zu 6 Meter langen Holmen zusammengefügt hatte, denn Alu-Rohre gab es in der DDR nur, wenn man Beziehungen zur Dresdener Flugzeugwerft hatte. Das Trapez bildeten drei mit Armiereisen verstärkte Zeltstangen, das Segel war aus Baumwollstoffbahnen zusammengenäht, die er mit grünem Latex getränkt hatte, und als Verspannung dienten dicke Dederon-Leinen. Die Konstruktion wog kaum 18 kg, sodass er sie bequem mit dem Fahrrad zum nahe gelegnen Übungshang bei Quedlinburg am Harz transportieren konnte.

Seinen ersten Start führte Stephan damit am 24. September 1978 aus. Segellatten und ein aufrichtendes Moment (Pitch) kannte dieses urwüchsige Gerät noch nicht, deshalb kam, was irgendwann kommen musste: Bei einem

Übungsstart unterschnitt der Gleiter im Anlauf, die Drachenspitze bohrte sich mit Schwung in die Erde und Stephans Kopf schoss beim Aufprall durch das Segel. Der Schaden am Drachen war schnell behoben, doch die Fliegerfreude sollte nicht sehr lange währen. Zwar konnte er mit seinem Freund Peter Eckstein noch im August 1979 am Lauchaer Hang und sogar im tschechischen Rana starten, aber kurz danach wurde die Volkspolizei auf ihn aufmerksam und verbot das Drachenfliegen in der DDR. Das war hart, aber Stephan hielt sich an die Auflage.

DIE VERHAFTUNG

Ein halbes Jahr später, am 1. Februar 1980, wollte Stephan mit Arno Hoffmann, einem Drachenflieger aus Magdeburg, der ein Auto besaß, wieder einmal zum Fliegen nach Rana in die CSSR fahren. Es schneite an jenem Wochenende, aber flughungrig, wie die beiden waren, strebten sie trotzdem in die Luft. Den Grenzübergang Reitzenhain erreichten sie abends gegen 19 Uhr, beladen mit schwerem Gepäck und zwei Drachen auf dem Autodach. Auf die Frage der Zöllner, was sie da transportierten, behaupteten sie frech, es seien Eissegler, doch die Grenzer auf der tschechischen Seite wussten Bescheid: „Rogallo, Rogallo“ tönte es herüber, und da begriffen die DDR-Beamten, wen und was sie vor sich hatten.

Der Wartburg wurde herausgewunken und in eine große fensterlose Garage dirigiert, wo man Stephan und Arno zunächst ohne Angabe von Gründen warten ließ. Dann trennte man sie und durchsuchte zunächst ihr Gepäck, später auch sie selbst. Sie mussten sich nackt ausziehen und eine entwürdigende Leibesvisitation einschließlich der Kontrolle ihres Enddarmes über sich ergehen lassen. An den Kleidungsstücken wurden die Säume genau inspiziert, ebenso die Schuhe auf geheime Verstecke hin untersucht. Zwischenzeitlich hatten Spezialisten jeden Hohlraum ihres Wartburgs geöffnet und nach verbotenen Gegenständen und Dokumenten gefahndet. Nun ging es an die Fluggeräte, die vollständig demontiert wurden, so dass die Grenzer jedes Rohr einzeln und auch von innen betrachten konnten. Dann zwang man sie, alles wieder zusammenzusetzen und die Drachen draußen in der nächtlichen Kälte unter dem Dach der Grenzstation für eine Fotodokumentation aufzubauen. Die Aufnahmen sollten den Grenztruppen später als Lehr- und Demonstrationsmaterial dienen.

Man teilte ihnen mit, sie seien vorläufig festgenommen wegen des Verdachts der Republikflucht über die böhmische Grenze. Ihre mitgeführten „gefährlichen Gegenstände“ würden laut Paragraph 4 des Polizeigesetzes eingezogen. Das mit Schreibmaschine gefertigte Beschlagnahme-Protokoll hat Stephan aufbewahrt, es

FOTOS CLAUS GERHARD

enthält nicht etwa die Position „zwei Hängegleiter“ sondern jedes einzelne Rohr mit Angabe von Länge, Durchmesser und Material ist aufgeführt, ebenso die „Zutaten“, wie Stoff, Seile, Riemen usw.

Es folgten stundenlange getrennte Verhöre, mit Wartepausen in eisiger Kälte, womit man ihre Geständnisbereitschaft fördern wollte. Dabei wurden natürlich psychologische Tricks angewendet, wie Versprechungen und Vergünstigungen für den Fall der Willfährigkeit oder gar die Behauptung, der Freund habe den Fluchtplan soeben zugegeben, nun sei das eigene Geständnis nur noch reine Formsache. Als das alles nicht half und den Grenzern die Informationen der Heimatbehörden vorlagen, unterstellte man Stephan, er habe die Verpflichtungserklärung missachtet, nicht mehr zu fliegen. Das konnte man ihm aber nicht beweisen, und weil der Besitz eines Drachens damals noch nicht verboten war, ließ man die beiden am nächsten Tag wieder frei, allerdings mit der Auflage, sich umgehend bei der heimatlichen Polizeidienststelle zu melden. Dort wurden die Ausweise gegen ein vorläufiges Dokument, den „PM 12“, ausgetauscht. Mit dieser diskriminierenden Bescheinigung waren Stephan und Arno nun sofort als „Kriminelle“ erkennbar, außerdem berechtigte der Sonderausweis nicht mehr zum Grenzübertritt in die sozialistischen Nachbarländer.

ZU HAUSE GEFANGEN

Damit brach eine bittere Zeit über Stephans Fliegerkarriere herein. Er versuchte sich abzulenken, schrieb an einer wissenschaftlichen Arbeit über das Drachenfliegen mit seitenlangen Berechnungen, Detailzeichnungen und Erklärungen, doch er musste einfach wieder fliegen. Im März 1981 – das Drachenfliegen war jetzt samt Herstellung und Besitz von Hängegleitern offiziell verboten – fing er trotzdem mit dem Drachenbau an, denn Arno Hoffmann hatte neues Material aufgetrieben. Da er seinen Ausweis wegen eines Studienaufenthaltes in der Sowjetunion zurück erhalten hatte, konnten die Einzelteile nach und nach unbemerkt in die Tschechoslowakei gebracht werden. Am 20. August 1981 war es endlich so weit: Sein erster Start mit dem neuen Drachen in Rana! Am 5. und 6. Dezember machte er mit seinem Freund Jürgen Dehne sogar einen Ausflug nach Polen und segelte dort mit dessen sowjetischem Drachen „Krähe“ erstmals am historischen Hang von Grunau. Eine Woche später verhängte Polen das Kriegsrecht, damit war die visafreie Einreise von DDR-Bürgern nicht mehr möglich und Polen für ausländische Drachenflieger gestorben. Im Frühjahr 1982 sah man Stephan häufig an den böhmischen Hügeln von Rana, wo sich DDR-Piloten nun regelmäßig an den Wochenenden zum Fliegen trafen.

Seit 1983 ist Stephan nicht mehr im Drachen gestartet. Zu oft gab es diese abschreckenden scharfen Kontrollen an der Grenze. Er beschäftigte sich stattdessen mit anderen Fluggeräten und mit möglichst originalgetreuen Nachbauten der Lilienthalgleiter und versuchte, damit zu segeln. Die DEFA kam auf ihn zu, wollte einen Kinderfilm über Otto Lilienthal drehen und brauchte dazu Stephans Gleiter. Er war stolz und glücklich über die Anerkennung, aber die staatlichen Organe blieben misstrauisch: Für die Filmaufnahmen wurde der Gleiter nicht nur im Vorhinein auf seine Flugtauglichkeit untersucht, die DEFA musste auch versprechen, den Apparat während der Dreharbeiten so am Boden zu befestigen, dass damit Flüge ausgeschlossen waren. So konnten die Kinder in dem Film nur wenig Reales vom Traum des Fliegens erleben.

DIE WENDE

Als die Mauer fiel, war Stephan wie alle ostdeutschen Drachenflieger endlich an seinem Traumziel angelangt. Zwar hatte die DDR buchstäblich in letzter Minute beschlossen, das Drachen- und Gleitschirmfliegen unter strengsten Auflagen zu erlauben, aber die Geschichte ging darüber hinweg. Stephan nutzte die Möglichkeiten, die der DHV den DDR-Piloten bot, indem er für wenige Monate Fluglehrer des FFSV wurde. Bei einem Lehrgang im Frühjahr 1990 in Ruhpolding passierte allerdings ein schwerer Unfall: Ausgerechnet mit seinem besten Freund stieß er in der Luft zusammen. Zwar konnten beide den Rettungsschirm ziehen, aber der Freund erlitt beim Aufprall mehrere Brüche, während Stephan unverletzt blieb. Ihre Freundschaft ist dadurch nicht zerbrochen, und sein Freund wurde zum Glück wieder völlig gesund.

Beruflich ging es für Stephan nach der Wende zunächst bergab, denn er erlebte den Niedergang des ostdeutschen Schwermaschinenbaus am eigenen Leib. Erst 2000 tauchten neue Perspektiven in Form eines gut dotierten Jobs in der westdeutschen Luftfahrt-Industrie auf. Mittlerweile schreibt er wieder an einem Buch. Es ist nahezu fertig und handelt vom „Ganz einfachem Fliegen“. Kenntnisreich und unterhaltsam schildert er darin die Entwicklung der Hängegleiter und Gleitschirme. Ich durfte darin blättern und bin begeistert. Diese Arbeit war schon lange fällig, und Stephan Nitsch ist genau der richtige Autor für dieses Werk!

Teil 1 **A-K**

FOTO REGINA GLAS

Ein Beitrag von Torsten Hahne

Wetter-ABC

für Drachen- und Gleitschirmflieger

Wettervorhersagen werden immer besser. Tatsächlich ist heute eine Prognose für die kommende Woche ungefähr so zuverlässig, wie sie es vor dreißig Jahren gerade einmal für den nächsten Tag war. Die 24-Stunden-Vorhersage erreicht sogar eine Genauigkeit von fast neunzig Prozent. Die Treffsicherheit für die kommenden 3 Tage beträgt etwas mehr als 75%. Also deutlich besser als würfeln…

Aber obwohl modernste Simulationsprogramme mit ausgeklügelten Wettermodellen und Computer mit gigantischen Rechenleistungen von der modernen Meteorologie eingesetzt werden, entzieht sich das tatsächliche Wettergeschehen für einzelne Gebirgsgruppen immer noch einer für den Flugsportler hinreichend genauen Vorhersage vom Schreibtisch aus. Die verlässlichste Wetterprognose am Startplatz oder »auf Strecke« ist immer noch, und wird es wohl auch immer sein, der Blick eines geschulten Auges in den Himmel. Wolkenformen und Wetterphänomene sagen dem, der sie zu deuten weiß, oft mehr als Taupunktkurven, Adiabaten und Windvorhersagen.

Aber nicht nur der Erfolg eines Streckenfluges hängt oft von der genauen Analyse der Wetterdaten »vor unseren Augen« ab, auch drohende Gefahren lassen sich nur so wirklich zeitnah erkennen.

Torsten Hahne hat für alle meteorologisch interessierten Piloten wichtige Wettersituationen in Bildern zusammengefasst.

ABENDROT

Das Abendrot (analog: Morgenrot) wird durch ein Überwiegen des Rotanteils im Sonnenlicht hervorgerufen. Bei tiefem Sonnenstand (Sonnenaufgang oder Sonnenuntergang) wird der Weg des Sonnenlichtes durch die Atmosphäre länger. Da der kurzwellige (blau, grün) Wellenlängenbereich stärker durch Streuung an Luftmolekülen, Dunstteilchen und Aerosolen gefiltert wird, bleibt zuletzt nur noch der langwelligere rote Anteil übrig. Ein roter Abendhimmel gilt nach manchen Bauernregeln als Vorzeichen für schönes Wetter (Abendrot, Schönwetterbot analog Morgenrot Schönwettertod). Diese Regel ist aber nicht immer zutreffend. Ein rosafarbenes, schwaches Abendrot entsteht vor allem durch trockene Luft. Dann ist die Wahrscheinlichkeit, dass es regnet, eher gering. Ist der Himmel aber knallrot, ein Zeichen hoher Luftfeuchtigkeit, ist eher Regen wahrscheinlich, da Schlechtwetterzonen in aller Regel von Westen, also der Seite des Sonnenunterganges, aufziehen.

ABRISSKANTEN

Genaue Kenntnis über Stellen, an denen die Thermik bevorzugt „abreißt" und in die Höhe steigt, hilft uns bei Blauthermik oder nah am Gelände die Aufwinde zu finden.

Im Spätwinter und im zeitigen Frühjahr trifft man nicht selten auf Hochdruckwetterlagen, die bereits Streckenflüge erlauben. Die Luftmasse ist zu dieser Jahreszeit meistens recht trocken und die Thermik deswegen „blau" (siehe auch Blauthermik). Sind die höheren Bergflanken noch schneebedeckt, wird man an der Schneegrenze besonders kräftige, in Bodennähe auch turbulente, Aufwinde finden. Die über den kalten Schneeflanken talwärts fließende Kaltluft (katabatisch) trifft an der Schneegrenze auf die aufwärts strömenden (anabatisch) erwärmten Luftmassen. Die Bärte stehen an, bei diesen Wetterlagen zumeist windarmen Tagen, nicht über dem Gratverlauf oder den Gipfeln, sondern oft senkrecht über der Baum- oder Schneegrenze.

ABSINKINVERSION

Absinken ist eine abwärts gerichtete Strömung der Atmosphäre mit Geschwindigkeiten von weniger als 0,1 m/s (darüber: Abwind). Hochdruckgebiete sind gekennzeichnet durch großräumiges Absinken der - relativ zur Umgebung - kälteren Luftmassen. Die absinkende Luft wird durch den Absinkvorgang trockenadiabatisch um etwa 1°C/100 m erwärmt und kommt somit in einer bestimmten Höhe wärmer an, als die darunter liegende vom Absinken der Höhenluft nicht erfasste Luft. An dieser Grenzschicht bildet sich eine Sperrschicht, eine Inversion aus. Oberhalb der Inversion ist die Luft trocken und es herrscht meist gute Sicht, unterhalb der Inversion wird die Sichtweite durch Dunst vermindert. Die Blauthermik kann nur bis zu der Absinkinversion aufsteigen und die Arbeitshöhe ist so auf die »Dunstschicht beschränkt«.

Der gegenteilige Effekt kann bei einer Warmfront beobachtet werden. Hier spricht man von einer Feuchtinversion mit Dunst durch Feuchtigkeit in der Höhe und klarer Sicht am Boden.

ABWIND

Als Abwind wird eine abwärts gerichtete Luftströmung mit einer Geschwindigkeit von mehr als 0,1 m/s (geringer: Absinken) bezeichnet. Abwinde sind Teil der normalen Tageszirkulation im Gebirge und treten an Berghängen oder auch in schwach geneigtem Gelände durch die nächtliche Ausstrahlung auf. Es kühlt sich die Luft an den Hängen viel stärker ab, als die Luft im gleichen Niveau über dem Tal. Diese kältere bodennahe Luft fließt aufgrund ihrer Schwere die Hänge hinab (Hangabwind und Gletscherwind). Abwinde sind uns allen natürlich auch als Ausgleichswinde am Rande der Thermik (Aufwind) bekannt. Wo Luft aufsteigt, muss sie natürlich absinken. Die Abwinde sind aber in aller Regel großflächiger und weniger stark als die im Zentrum befindlichen thermischen Aufwinde.

Besonders stark treten Abwinde im Bereich von Fronten und in Schauer- und Gewitterwolken auf, wo sie ähnliche Geschwindigkeiten wie die dort herrschenden Aufwinde erreichen können. Hier können sie uns vor allem in Bodennähe gefährlich werden.

ADIABATISCH

Werden Luftmassen vertikal bewegt, findet dabei kein Wärmeaustausch mit der Umgebung statt, da die molekulare Wärmeleitung in Luft außerordentlich gering ist. Diesen Vorgang nennt man adiabatisch. Aufsteigende Luft dehnt sich aus (geringerer Luftdruck) und kühlt dabei ab, absinkende wird komprimiert (höherer Luftdruck) und erwärmt sich. Praktisch alle Vertikalbewegungen in der Lufthülle verlaufen adiabatisch, unterhalb des Kondensa-

tionsniveaus trockenadiabatisch (Temperaturänderung 1°C/100m), oberhalb feuchtadiabatisch (etwa 0,6°C/100m). Ein gutes Beispiel zur Illustration von trockenadiabatischen und feuchtadiabatischen Prozessen ist der Föhn.

ALBEDO

Die Albedo ist der Anteil an einfallender Sonnenstrahlung, die von der Erdoberfläche reflektiert wird. Somit ist die Albedo also ein Maß für die mögliche Erhitzung der Oberfläche und für die Thermikgüte. Die planetarische Albedo der gesamten Erde beträgt übrigens etwa 0,30, d.h. 30% der einfallenden Sonnenstrahlung werden in den Weltraum reflektiert. Einige Werte: frischer Schnee 85%, geschlossene Wolkendecke 60-90%, Wiesen 15-35%, Wälder 10-20%, Wasser (Meer) 5-10%. Die Albedo des Mondes beträgt etwa 12%. (Daraus resultiert die starke Erwärmung der Mondoberfläche während eines Mondtages, nachts wird es dort dafür empfindlich kalt.)
Im Allgemeinen gilt für die Thermikentwicklung: Je geringer die Albedo (geringe Reflexion) und je geringer die Feuchtigkeit des Untergrundes (Wärmespeicher, Wärmeverlust durch Kondensationsvorgänge) umso stärker und schneller ist die Überhitzung und bessere Thermikwerte sind zu erwarten. Die hohe Albedo über geschlossenen Schnee- oder Eisflächen und der Wärmeverlust lassen Thermik hier nur an trockenen und schneefreien Felswänden entstehen (niedrige Albedo).

ALPENGLÜHEN

Die Dämmerungsfarben Gelb, Orange, Rot und Purpur spiegeln sich an Bergen und auf hellen Felsen. Gibt es aber natürlich nicht nur in den Alpen.

ALTOCUMULUS

Die eigentliche »Schäfchenwolke« zeigt sich als Ballen oder Walzen in Haufenform, oft mit schmalen deutlichen Lücken (»Schafherde von oben«) in 2,5-6 km Höhe. Sie gehört zur Aufgleitbewölkung und kann als Anzeichen einer heranziehenden Warmfront gewertet werden. Unterscheidet sich von Cirrocumulus dadurch, dass die einzelnen Wolkenteile größer sind und auch Schatten (graue Stellen) aufweisen. Kein Gefährdungspotential. Die Wetteraussichten für die nächsten Tage sind in aller Regel mäßig, jedoch vom Zug und der Wetterwirksamkeit der Warmfront abhängig.

ALTOCUMULUS LENTICULARIS

Diese Linsenwolken kann man überall bei föhnartigen Wettererscheinungen beobachten. Ursächlich ist ein ausreichend großer Druckgradient, der die Luftmassen zum Überströmen einer Gebirgskette zwingt. Auf der Leeseite

des Gebirges entstehen Schwingungen mit Wellentälern und Wellenbergen. Die in den Wellenbergen angehobene Luft kondensiert und bildet die typische Wolkenform aus. Diese „Wellenwolken" bleiben trotz hoher Windgeschwindigkeit bis über 150 km/h ortsfest, solange die Welle bestehen bleibt.

AUFGLEITBEWÖLKUNG

Das Aufziehen hoher Schichtwolken (Cirrostratus) kann als Aufgleitvorgang feuchterer und wärmerer Luft auf vorhandene Kaltluftmassen betrachtet werden. In Höhen über 6.000 m entstehen die typischen Eiskristallwolken. Nicht selten ist der Aufzug von Cirren als erstes sichtbares Zeichen einer noch 1.000 Kilometer entfernten Warmfront zu werten. Im weiteren Verlauf bilden sich ausgedehnte Wolkenfelder (Cirrostratus, Altostratus, Nimbostratus) aus, die meist längere Niederschläge, den so genannten Warmfront- oder Landregen verursachen können. Dieses Wetterphänomen tritt an der »Vorderseite« der von West nach Ost wandernden Tiefdruckgebiete auf.
Auch Kondensationsstreifen von Flugzeugen die sich nicht auflösen, sondern ausbreiten, zeigen die Zufuhr feuchterer Luftmassen in der Höhe an.

AUFLIEGENDE BASIS

Besonders gefährliche Situation bei hoher relativer Luftfeuchte im Gebirgsflug. Kollisionsgefahr mit Hindernissen und anderen Luftfahrzeugen. Unbedingt vertikale, aber auch horizontale Wolkenabstände einhalten!

AUSBREITUNGSSCHICHT

Bei einer ausgeprägten Sperrschicht (Inversion) knapp oberhalb des Kondensationsniveaus der Quellwolken und ausreichender Feuchtigkeit (Taupunktsdifferenz kleiner als 5°C) der Luftmasse kommt es zu einem Auseinanderfließen der Kumulusbewölkung zu flachen Stratocumulusfeldern. Die Quellwolken können zwar bei kräftigen Aufwinden mit ihren Obergrenzen (»Tops«) zeitweise etwas in die stabile Schicht eindringen, werden aber in ihrem Auftrieb durch die Inversion ausgebremst. Je nach Höhe der Inversion bildet sich dann eine Stratocumulus oder Altocumuls-Schicht aus. Besonders im Flachland können die Ausbreitungsschichten die Sonneneinstrahlung so stark behindern, dass die Thermikbildung trotz gutem Temperaturgradienten komplett zum Erliegen kommt.

AUSLÖSETEMPERATUR

Man unterscheidet zwischen der Auslösetemperatur für die Bildung von Quellwolken und der für die Thermikentwicklung. Die Temperatur auf die ein Luftpaket am Erdboden erwärmt werden muss, um mindestens bis zum Kondensationsniveau aufzusteigen nennt man Auslösetemperatur. Das Kondensationsniveau ist dabei also die Höhe, bei der die Quellwolkenbildung (hier Cumulus humilis/Kondensationsfetzen/»Flunserl«) beginnt. Die Auslösetemperatur wird in der Regel nur erreicht, wenn in den unteren Luftschichten bzw. in Bodennähe genügend Feuchtigkeit vorhanden ist. Bei zu trockener Luftmasse steigt zwar die vom Boden her erwärmte Luft auf, es bilden sich aber keine Wolken (Blauthermik). Die so genannte Thermikauslösetemperatur ist dann erreicht, wenn die Konvektionsschicht (Umwandlung der Zustandskurve in eine adiabatische Schichtung) eine Mächtigkeit von 1.000 m über Grund erreicht hat und somit für einen Thermikflug nutzbar ist.

BEDECKUNGSGRAD/BEWÖLKUNGSGRAD

Die Bedeckung des Himmels mit Wolken wird in Achtel angegeben. Weltweit benutzen die Meteorologen den gleichen Code. Die Angaben reichen von 0/8 (wolkenlos) bis 8/8 (bedeckt). Im Wetterbericht erfolgt meist folgende Zuordnung:

deutsch	Flugwetterdienst international
0/8 = wolkenlos	0/8 'sky clear' (SKC)
1-2/8 = heiter	1-2/8 'few' (FEW)
3/8 = leicht bewölkt	3-4/8 'scattered' (SCT)
4-6/8 = wolkig	5-7/8 'broken' (BKN)
7/8 = stark bewölkt	
8/8 = bedeckt	8/8 'overcast' (OVC)

BLAUTHERMIK

Kräftige Hochdruckwetterlagen gehen oft mit Thermikentwicklung ohne Wolkenbildung einher. Die Aufwinde erreichen am Ende des Aufstieges den Taupunkt nicht. Es findet sich also Konvektion ohne Wolkenbildung. Infolge der zu trockenen Luft tritt keine Kondensation ein. Im Spätwinter und Frühjahr oft gute Streckenflugtage, im Hochsommer ist an diesen Tagen die thermische Aktivität (außer im Hochgebirge) jedoch eher schwach. Am Horizont ist deutlich die Grenze der thermikwirksamen Absinkinversion zu sehen.

BLUTREGEN

Bei kräftigen Südwestströmungen, oft auch bei Föhnlagen auf der Alpennordseite, wird feiner Staub aus der Sahara bis über die Alpen und sogar bis nach Mitteleuropa transportiert. Dieser tritt als gelblich-rötlicher Dunst, manchmal auch als rötlich gefärbter Regen (Blutregen), im Winter auch als „Blutschnee" auf.

WETTER-ABC

BÖENWALZE

Die Böenwalze (»sqall line«) tritt vor dem Herannahen einer heftigen Gewitterfront als eine besonders ausgeprägte dunkelfarbige Wolkenform in Erscheinung.
Die in der Gewitterwolke entstehenden Niederschläge in Form von Regen oder Graupel bewirken einen mächtigen Kaltluftausfluss aus der Wolke. An der Erdoberfläche breitet sich diese Kaltluft nach allen Seiten in den bodennahen Schichten aus und zwingt die auf die Gewitterwolke zuströmende feuchtwarme Luft in die Höhe, wobei es schlagartig zur Kondensation, also Wolkenbildung kommt. Es bildet sich ein so genannter Böenkragen, eine bogenförmige Wolkenwalze (»arc cloud«). Diese ist durch die verbundene Turbulenz für jedes Luftfahrzeug extrem gefährlich.
Achtung! Auch kleine Schauer können »Mini-Böenwalzen« entstehen lassen, die für Drachen und Gleitschirme im Landeanflug bereits gefährlich werden können.

BROCKENGESPENST

Hat nichts Gespenstisches an sich und tritt nicht nur am Brocken auf (dort wegen des Nebels aber recht häufig), sondern ist nur das Schattenbild des Beobachters (oder eines Flugzeugs) auf der Obergrenze einer glatten Nebel- oder Wolkenschicht. Dieses Abbild, das wie ein Dia durch das Sonnenlicht auf die Leinwand (Wolkendecke) projiziert wird, ist meist riesengroß und oft von farbigen Ringen umgeben (Halo). Das Phänomen kann bei Wolkenaufwind oder bei unterschiedlichen Basishöhen beobachtet werden.

CIRROCUMULUS

Kleine »Schäfchenwolken« aus kleinen Ballen geformt in 6-10 km Höhe. Zeichen für Zufuhr feuchter Luft in der Höhe. Oft Teil einer Aufgleitbewölkung.

CIRROSTRATUS

Dünne, meist unstrukturierte gleichförmige Wolkenschicht aus Eiskristallen in 6-10 km Höhe. Voraussetzung für Halos, Nebensonnen, Irisieren, etc.

CIRRUS

Diese federartig ausgefransten feinen Wolken bestehen aus sehr feinen Eis- und Schneekristallen in 6-10 km Höhe am blauen Himmel (lateinisch Cirrus = »Haarlocke«). Der so genannte Cirren-Schirm kann auch als der oberste Teil einer Gewitterwolke/Cumulonimbus (»Amboss«) beobachtet werden. Hier am Rauschberg im Mai trübt der Cirren-Schirm die Sonneneinstrahlung nur wenig. Ein guter Thermiktag ist also trotzdem zu erwarten. Cirrenfelder können aber die Sonneneinstrahlung so beeinträchtigen, dass die Thermik erst verzögert einsetzt oder früher endet.

CUMULUS (MEDIOCRIS)

Die klassische Haufenwolke (lateinisch: Cumulus = Haufen). Traumwolke für jeden Thermikflieger mit scharf begrenzten Rändern, deren quellende Oberteile durch die thermischen Aufwinde oft wie Blumenkohl aussehen. Die von der Sonne beschienenen Teile sind leuchtend weiß, die Untergrenze ist meist dunkler und genau horizontal (Cumulus-Kondensationsniveau). Bei starken Aufwinden sind die Untergrenzen auch manchmal kragenartig eingestülpt (Domefekt).
Die Wassertröpfchen im Inneren der Haufenwolke steigen so rasch auf, dass sie sich dabei bis auf -20°C abkühlen ohne zu gefrieren. Dann setzt schlagartig die Eisbildung der Wolke ein. Die beim Kondensieren und der Vereisung freiwerdende Wärmeenergie verstärkt den Aufwind innerhalb und auch unter der Wolke. Je nach Entwicklungsstadium unterscheidet man Cumulus humilis, mediocris und der größeren Cumulus congestus. Dieser geht bei entsprechender Labilität in einen Cumulonimbus über.

CUMULUS CASTELLANUS

Ein Wettervorbote, bei dessen Auftreten man besser zum Landen geht. Diese Altocumuluswolken mit türmchenartigen Aufquellungen, die sich bereits am Vormittag bilden, weisen auf eine feuchtlabile Schichtung hin. Eine ausreichend kräftige Sperrschicht (Inversion), die das vertikale Wachstum der Wolken begrenzen könnte, fehlt bei dieser Wetterlage. Eine Abtrocknung in der Höhe findet nicht statt. Daher sind diese Wolken relativ sichere Vorboten für Schauer oder Gewitterbildung ab dem frühen Nachmittag. Emberger Alm um 10 Uhr vormittags. Bereits um 13 Uhr heftige Gewitter mit Starkregen.

CUMULUS CONGESTUS

Die Aufwinde innerhalb der mächtigen Haufenwolke (feuchtadiabatische Hebung) haben eine schwach ausgeprägte Inversion durchstoßen. Die Luft ist mit zunehmender Höhe weiter labil geschichtet, so dass die Aufwinde im Inneren der Wolke immer weiter beschleunigt werden. Mit heftigen Niederschlägen und Gewitterbildung ist zu rechnen.
Am Boden besteht die Gefahr starker Windböen durch ausfließende Kaltluft. In der Wüste von New Mexiko dauert es wegen der gewaltigen Aufwinde keine 20 Minuten, bis aus einer Haufenwolke ein Gewitter entstanden ist.

CUMULONIMBUS

Die Gewitterwolke, abgekürzt CB, durchmisst als einzige Wolke alle Schichten der Troposphäre und somit alle »Wolkenstockwerke«. Sie erreicht in unseren Breiten Höhen von 7-12 km und kann in den Tropen, wegen der dort höher reichenden Tropopause, bis zu 17 km Höhe anwachsen. Gewitter und Niederschläge sind daher in den Tropen durchaus heftiger als vergleichsweise in Nordskandinavien. Nicht umsonst sind die Tropen auch die Wetterküche der Hurrikans und Taifune.
Die Gewitterzelle im Reifestadium wird Cumulonimbus calvus genannt; das beginnende Zerfallsstadium hat einen »Amboss« aus Eiskristallen und wird als Cumulonimbus incus bezeichnet.
Gefährlich für Textilflieger sind vor allem die Kaltluftausflüsse und Böenwalzen, die noch in 20-30 Kilometer Entfernung schwere Turbulenzen verursachen können.

CUMULUSHÖHE

Ist die Luftmasse sehr trocken und die Thermikquelle hoch gelegen, kann das Luftpaket weit aufsteigen bevor es kondensiert (den Taupunkt erreicht). Wie hier in den Dolomiten am Piz Boé. Trockener Untergrund auf weit über 3.000 m MSL und trockene Luft erlauben Basishöhen von deutlich über 4.000 m.

DOMEFFEKT

Unter einer mächtigen Haufenwolke können die Steigwerte im Zentrum leicht 5-8 m/sec erreichen. In der Wolke selbst können die Luftmassen durch feuchtadiabatischen Aufstieg noch weiter beschleunigt werden. Die Wolke „saugt". Ist dieser Effekt sehr stark ausgeprägt, ist die Wolkenuntergrenze nicht mehr flach, sondern im Zentrum, gleich der Kuppel in einem Dom, nach oben gewölbt. In Extremfällen können die Wolkenränder 200 Höhenmeter nach unten auskragen. In der Kuppel der Wolke hat man zwar noch Erdsicht, aber der Blick in Flugrichtung ist stark eingeschränkt. Höchste Kollisionsgefahr durch „Abkürzen" durch den Wolkenrand sowie Gefahr in die Wolke „gezogen" zu werden. Es empfiehlt sich ein Abflug in Richtung Wolkenrand bereits 300 bis 400 Meter unter der Basis.

DUNST

Von Dunst spricht man, wenn die Sicht durch Wasserdampf und/oder Aerosole auf 5 km oder weniger getrübt wird. Wird die Suppe noch dichter, bezeichnet man Sichtweiten unter 1000 m als Nebel. Beträgt die relative Feuchte mindestens 80%, wird die Sichtbehinderung hauptsächlich durch schwebende Wassertröpfchen oder Eiskristalle hervorgerufen; dies bezeichnet man als »feuchten Dunst« (mist). Diese Art von Dunst trifft man häufig in den Fluggebieten am Südrand der Alpen an, da hier mit der im Tagesgang aufkommenden Südströmung feuchte Luft aus der Ebene und von der Adria an die Berge geführt wird.
Die Feuchtigkeit der Luft wird durch Anlagerung von Wasserdampfmolekülen an Kondensationskeime (»Schmutz« in der Luft) sichtbar gemacht. Dunst mindert die Sicht und die Sonneneinstrahlung. Allerdings sind in der feuchten Luft, bedingt durch die feuchtadiabatische Hebung, bessere Steigwerte zu erwarten als in gleichermaßen geschichteter trockener Luft. Dieses Phänomen der genialen Thermik bei bescheidenster Sicht findet man häufig an den niedrigen Vorbergen der Alpensüdseite, bedingt durch die Nähe zum Mittelmeer mit entsprechend hoher Luftfeuchtigkeit.

FÖHN

Beiderseits der Alpen auftretendes Wetterphänomen mit ergiebigen Staunieder-schlägen auf der Luv- und trockenadiabatischer Abtrocknung auf der Leeseite. Der Druckgradient, der im Nordalpenbereich die typische Föhnwetterlage verursacht, wird normalerweise durch ein Tiefdruckgebiet über der Biskaya und einem Hoch über dem Balkan aufrechterhalten. Bei ausreichenden Windgradienten, stabiler Sperrschicht und möglichst senkrechter Anströmung Entwicklung von hochreichenden Wellen der Luftmasse auf der Leeseite. Gefahr für Textilflieger vor allem durch Windscherungen und plötzliches »Einbrechen« der Föhnströmung unter die Sperrschicht mit „Durchbrechen« der turbulenten Luftmasse bis zum Boden. Der von Norden her wehende Föhn auf der Südseite der Alpen; allgemein weniger deutlich ausgeprägt als der Südföhn, der auf der Alpennordseite von Süden her wehende Föhn. Innsbruck hat an nur durchschnittlich drei Tagen pro Jahr Nordföhn, dagegen an 53 Tagen Südföhn.

HERBSTTHERMIK

Werden die Tage immer kürzer und steht die Sonne auch bereits nur mehr relativ flach über dem Horizont, muss man, um Thermik zu finden, ins „steile Gebirge" fahren. Die senkrechten Felswände werden von der flach stehenden Sonne optimal angestrahlt und erwärmt. Die »überadiabatische« Überhitzung kann sich entlang der ganzen Wandflucht auch durch eventuell vorhandene stabile Schichtungen bis zum Gipfel oder der Schneegrenze durchsetzen. Immer die Wand lang heißt die Devise bei stabiler Luftschichtung im Herbst.

HÖHENSTRÖMUNG

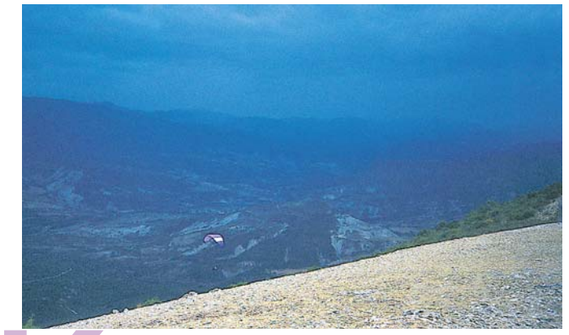
Windrichtung und Geschwindigkeit in der freien Atmosphäre oberhalb der bodennahen Reibungsschicht. In den Alpen erst oberhalb der mittleren Reliefhöhe relevant. In diesem Fall ist die deutliche Höhenströmung für die thermisch aktive Luftmasse durch eine zwischengelagerte Inversion (hier Blauthermik) nicht von Bedeutung, mahnt aber zur Vorsicht vor einem Wetterumschwung. Für die Wettervorhersage sind insbesondere die Windmuster in etwa 5 Kilometer Höhe von Bedeutung, da sich Tiefdruckzonen und ihre Niederschlagsgebiete meist mit der Windströmung in dieser Höhe weiterbewegen. Die Abdrift von Wetterballons gibt den Meteorologen Aufschluss über Richtung und Stärke der Höhenströmung.

HUNDSTAGE

Eine beständige Wetterlage durch ein kontinentales Hochdruckgebiet oder Azorenhoch, die von Mitte Juli bis Mitte August (24.7.-23.8.) mit extrem heißen Tagen auftritt. Der Name bezieht sich auf den Hundsstern (Sirius im Sternzeichen des »Großen Hund«), der um diese Zeit am Morgenhimmel sichtbar ist. Gute Flugbedingungen wegen der kontinentalen Erwärmung nur mehr im Hochgebirge. Dafür finden sich in den Zentralalpen, in Südfrankreich und im Wallis hervorragende Voraussetzungen für Streckenflüge mit hoher Basis und guten Steigwerten.
Im Wallis auf 3.800 m lässt es sich bei 10° Celsius gut aushalten. Die Nullgradgrenze liegt an diesen Tagen nicht selten auf 4.500 m MSL.

INVERSIONS-WETTERLAGE

Bei stabilen Hochdruckwetterlagen im Herbst kann die bodennahe Kaltluftschicht aufgrund zu geringer Einstrahlung nicht mehr aufgeheizt werden. Wegen der schwachen Winde kommt es zu keiner weiteren Durchmischung der Luftmassen. In den langen Nächten kühlen der Boden durch Abstrahlung und damit auch die darüber befindlichen Luftmassen ab. Wird die Taupunkttemperatur erreicht, kommt es zu Kondensation und Nebelbildung. Das Nebelmeer kann oft tagelang Bestand haben, da die darüber liegende Inversion (Temperaturumkehr) einen vertikalen Luftaustausch verhindert. Trotzdem kann man bei dieser Wettersituation oberhalb der Inversion an sonnenbeschienen Südhängen mit stundenlangen Thermikflügen rechnen. Vorausgesetzt, man hat einen sicheren Landeplatz oberhalb des Bodennebels.



KALTFRONT

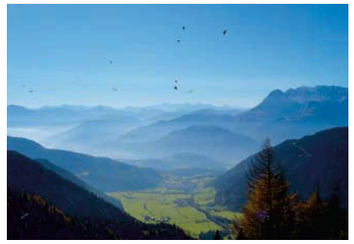
Grenzfläche zwischen warmen und kalten Luftmassen, wenn kältere Luft die wärmere Luft am Boden verdrängt. Beim Durchzug einer Kaltfront dreht der Wind« unter Auffrischen nach rechts (meist von SW auf NW), die Lufttemperatur sinkt plötzlich (Temperatursturz) und der Luftdruck beginnt zu steigen. Höchste Gefahr durch Turbulenz und Zunahme der Windgeschwindigkeit. Da Kaltfronten diese Wetterphänomene zuerst bodennah, also am Landeplatz auslösen, ist eine Flucht mit dem Wind (Flachland), im Gebirge eine kontrollierte Hanglandung, oft die letzte Möglichkeit den »Kopf aus der Schlinge« zu ziehen. Wie auf diesem Bild hilft nur unmittelbares Einlanden am Hang. Im Tal toben bereits die Böenwalzen!

KALTFRONTPASSAGE IM SÜDALPENRAUM

Im Gegensatz zur Alpensüdseite kommt es im Südalpenraum nach Durchzug einer Kaltfront nicht zu ausgeprägten Stauerscheinungen. Auf der Rückseite der Front setzt bei steigendem Luftdruck rasch Wetterbesserung in der labilen Kaltluft ein. Die Wolkentürme schrumpfen durch Abtrocknung in der Höhe in ihrer vertikalen Ausdehnung zusammen. Waren die Niederschläge nicht ergiebig, kann auf der Alpensüdseite bereits Stunden nach dem Frontdurchgang mit einer guten Thermiksituation gerechnet werden.

KALTFRONTPASSAGE IM FLACHLAND

Die bodennahe Frontlinie hat den Beobachtungsbereich passiert. Auf der Rückseite der Front strömt labile Kaltluft nach. Durch absinkende Luftbewegung (kalte Luft ist schwer und sinkt ab) kommt es zu raschem Luftdruckanstieg und Wolkenauflösung. Die Luft ist auffallend klar bei guter Sicht. Die Wetterberuhigung ist jedoch oft nur von kurzer Dauer. In der labilen Luft entstehen schnell erneut Quellwolken und Schauer. Kann sich auf der Rückseite der Font jedoch ein Hochdruckgebiet nach Passage der höhenkältesten Luft etablieren, sind hervorragende Flugbedingungen gegeben. Dies umso mehr, wenn der Frontdurchgang wenig oder gar keinen Niederschlag verursacht hat.



KALTLUFTSEE

Ansammlung von kalter Luft in Tälern, Senken und Mulden, die dort bei Windstille stagnieren. Die durch Ausstrahlung an den Hängen einer Mulde oder Talsenke entstehende kalte Luft ist schwerer als die sie umgebende und fließt in den tiefsten Teil des Tales ab. Der Kaltluftsee ist häufig durch eine Dunstschicht und die begrenzende Inversion markiert. Ist der Kaltluftsee sehr feucht oder kalt, wird also der Taupunkt erreicht, setzt Nebelbildung ein. Im Sommer können Kaltluftseen durch die kräftige Sonneneinstrahlung meist ausgeheizt werden. Aber auch wenn die Sonne Kaltluftseen wie oben im Bild im Februar nicht auflösen kann, findet man im Gebirge an den darüber liegenden südlichen Bergflanken Thermik.

KONDENSATIONSFETZEN

Sehr starke Aufwinde können auch bei trockener Luftmasse und damit verbundener Blauthermik so hoch aufsteigen, dass der Taupunkt kurzfristig erreicht wird und der Aufwind als Kondensationsfetzen markiert wird. Dieser ist allerdings nicht sehr langlebig und wird rasch durch die trockene Luftmasse »abgetrocknet«.

KONDENSATIONSNIVEAU

Die Höhe, in der aufsteigende Warmluft (Thermik) sich soweit abgekühlt hat, dass der Taupunkt (also 100% Luftfeuchtigkeit) erreicht ist, nennt man Kondensationsniveau. Der Wasserdampfanteil, der nicht mehr von der Luft gebunden werden kann, fällt in Form von Wassertröpfchen aus. Das Kondensationsniveau entspricht demnach der Höhe der Untergrenze von Quellwolken (Cumulus). Die Höhe des Kondensationsniveaus hängt also neben dem Temperaturverlauf mit der Höhe (Temperaturgradient) entscheidend von der Feuchtigkeit des aufsteigenden Luftpaketes ab. Einfach gesagt: Je feuchter die Luft, desto niedriger die Basis. Da die Luftmassen mit jedem Kilometer weiter nach inneralpin durch raschere Abtrocknung weniger feucht werden, steigt die Basis bei Flügen in Richtung Hochalpen immer weiter an. An manchen Tagen findet sich hier eine sehr unterschiedliche Höhe der Quellwolkenbildung. Oben zu sehen: feuchtere Luft im Etsch/Eisacktal, trockene Luft im Fassatal.

KONDENSSTREIFEN

Eiswolkenbildung, die hinter Flugzeugen in großer Höhe entsteht, wenn die betreffende Luftschicht bereits einen hohen Wasserdampfgehalt aufweist, wobei die bei der Treibstoffverbrennung entstehenden Abgasen (Aerosole, Schwebteilchen) die Kondensationskerne liefern. Oft ein Zeichen einer heranrückenden Wetterverschlechterung (Warmfrontaufzug, feuchte Luft in der Höhe)und damit markante Taupunktsdifferenzen aufweisen. Wie hier trocknet die feuchte Luft aber durch bodennahe Erwärmung im Vormittagsverlauf langsam ab. Erdsicht ist gegeben und Flüge möglich.lenz!

FORTSETZUNG FOLGT IM NÄCHSTEN HEFT 151.

PILOTENUMFRAGE

Jeder neue A-Schein-Pilot erhält seit 1997, zusammen mit seiner Fluglizenz und der DHV-Sicherheitsbroschüre, einen Fragebogen zur Bewertung der Ausbildung in seiner Flugschule. Jedes Jahr werden von den Piloten zwischen 500 und 700 Fragebögen an den DHV zurückgeschickt, die Datenbank ist inzwischen auf gut 6200 ausgewertete Fragebögen angewachsen.
In fünf Fragen bewertet der Pilot die Ausbildungsqualität seiner Flugschule, zwei weitere Fragen beziehen sich auf die Pilotenprüfung. Die Auswertung der Ergebnisse wird vom DHV für jede Flugschule, die einen Mindestrücklauf von 20 Fragebögen hat, einzeln aufbereitet. Für die Flugschulen ist dieses Feedback ihrer ehemaligen Flugschüler wichtig, um mögliche Schwachstellen im Flugschulbetrieb deutlich zu machen.
Für den DHV hat die Pilotenumfrage eine wichtige Kontrollfunktion. Die Ergebnisse sind beispielsweise Grundlage für die Arbeit der Ausbildungsaufsicht. Flugschulen, die auffallend schlechte Bewertungen von ihren ehemaligen Flugschülern bekommen, werden gezielt kontrolliert. Die Kontrollbesuche finden unangemeldet während des Flugschulbetriebs statt.
Karl Slezak, Sicherheitsreferent

ZUSAMMENFASSUNG DER UMFRAGEERGEBNISSE

Wie beurteilst Du den theoretischen Unterricht Deiner Flugschule ?

Zeitraum	sehr gut	gut	zufriedenstellend	verbesserungswürdig	ohne Angabe
Bis 10/2006	56%	37%	6%	1%	0%
Bis 11/2007	56%	35%	6%	3%	0%

Wie beurteilst Du den Zustand der Schulungsgeräte Deiner Flugschule ?

Zeitraum	sehr gut	gut	zufriedenstellend	verbesserungswürdig	ohne Angabe
Bis 10/2006	58%	35%	6%	1%	0%
Bis 11/2007	58,5%	34,5%	6%	1%	0%

Wie beurteilst Du die organisatorischen Fähigkeiten Deiner Flugschule ?

Zeitraum	sehr gut	gut	zufriedenstellend	verbesserungswürdig	ohne Angabe
Bis 10/2006	53%	34%	8%	5%	0%
Bis 11/2007	51%	34%	9%	6%	0%

Wie beurteilst Du das Sicherheitsbewusstsein Deiner Flugschule ?

Zeitraum	sehr gut	gut	zufriedenstellend	verbesserungswürdig	ohne Angabe
Bis 10/2006	86%	12%	1%	1%	0%
Bis 11/2007	86%	12%	1%	1%	0%

Wie beurteilst Du die pädagogischen und fachlichen Fähigkeiten der Fluglehrer Deiner Flugschule ?

Zeitraum	sehr gut	gut	zufriedenstellend	verbesserungswürdig	ohne Angabe
Bis 10/2006	66%	29%	3%	2%	0%
Bis 11/2007	67%	27%	4%	2%	0%

Wie beurteilst Du den DHV- Prüfer?
Seine Entscheidungen waren entsprechend den Prüfkriterien korrekt?

Zeitraum	Ja	Nein
Bis 10/2006	98,9%	1,1%
Bis 11/2007	98,2%	1,8%

Sein Auftreten war freundlich und kompetent ?

Zeitraum	Ja	Nein
Bis 10/2006	98,1%	1,9%
Bis 11/2007	97,7%	2,3%

FLIEGER-URLAUB

INTERNET-SURFEN MIT DEM NOTEBOOK

Willkommen in der Welt der Vorurteile: Internetsurfen im Urlaub ist teuer und kompliziert. Es ist nur was für Technikverrückte und manchmal am Rande der Legalität. Lange Zeit war es tatsächlich so. Allerdings war es noch nie so einfach und locker wie 2008 online zu gehen. Irgendwie ist es wie Fliegen: Hat man das Prinzip einmal verstanden, ist es ganz einfach und macht Spaß. Handyfachmann **Stefan Scheurer** gibt Tipps für Einsteiger.

Der Grund, das Internet auf dem Notebook mit in den Urlaub zu nehmen, ist einleuchtend – und wird zukünftig wichtiger denn je: Die Sicherheit von kaum einer anderen Sportart hängt so am Tropf des Wetters wie unsere. Die DHV-Wetter-Übersicht auf der Homepage zeigt außerdem einen anderen erfreulichen Trend: Wetterdienste bringen seit einiger Zeit im Internet auch für Wetter-Laien sehr verständliche Prognosen. Und das Internet ist der Schlüssel dazu. Als Alternative bleibt sonst nur, die „das-geht-hier-normalerweise-immer"-Profis am Startplatz zu fragen. Zwar hilfreich - aber sollte man es nicht auch selber nachkucken?

Warum eigentlich mit dem UMTS-Handy oder einer UMTS-Karte ins Internet? Eine UMTS-Internetverbindung mit Notebook ist deshalb so praktisch, weil sie von Laien bedient werden kann und (im Vergleich zu WLAN) fast völlig unabhängig vom Standort ist. Kneipe, Hotelzimmer oder Zug: UMTS funktioniert praktisch immer recht schnell und zuverlässig. Knapp die Hälfte der in Deutschland betriebenen Handys ist schon UMTS-datenfähig (meist ohne, dass es der Benutzer weiß): Diese Handys lassen sich oft einfach mit dem Notebook verbinden. Wer keins hat: Bei Ebay für ein paar Euro gibt's auch ein älteres gebrauchtes Modell. Oder man besorgt sich ebenfalls bei Ebay für ein paar Euro eine einfache UMTS-PCMCIA-Datenkarte. Wer ein Notebook mit diesem recht verbreiteten PCMCIA-Eingang hat, ist also billig bedient. Nagelneue Notebooks schlucken meist nur neue "Express"-UMTS-Karten, die nicht ganz so billig sind. Nun fehlt noch die richtige kleine SIM-Karte, um billig mobil zu surfen. Über die SIM-Karte wird abgerechnet.

KURZER BLICK NACH DEUTSCHLAND:

Heute gibt es für ein paar Cent an jedem Bildzeitungs-Kiosk oder im nächsten Aldi die kleinen Billig-SIM-Karten für's Handy. Die können nicht nur billig telefonieren, sondern auch billig surfen. In Deutschland kommt man mit einer Prepaid-Karte wie oben beschrieben gut zurecht. Im Gegensatz dazu führen Netzbetreiber die treuen Bestandskunden an der Nase herum: Die echten Fallen stecken heute in Laufzeitverträgen, bei denen man fast pauschal von einer Notebook-Internetnutzung abraten kann - erst Recht im Ausland.

ÖSTERREICH IST FEIN RAUS

Der Internet-Urlaub in Österreich ist mit Abstand der billigste. Hier bietet der Netzbetreiber „Yesss!" eine Daten-SIM-Karte für 50 Euro. Klingt nicht so billig, aber beim Kauf sind bereits 3 Gigabyte Datenvolumen inklusive, die man verbrauchen darf. Das reicht in der Regel ewig. Auch das Nachladen im Folgejahr ist mit ein paar Euro erledigt. Die kleine Yesss-SIM-Karte kommt in's UMTS-Handy oder in die Extra-Datenkarte (siehe oben). Dann an's Notebook anstöpseln. Die mitgelieferte Verbindungssoftware des Handys oder der Datenkarte starten. Fertig. In Österreich ist es also so einfach wie bei Billigkarten in Deutschland. Gott sei Dank gibt's in Österreich schöne Flugberge – mit dem extrem billigen Internet fährt man da ja doppelt gerne hin ;-)

ITALIEN: FÜR PILOTEN MIT SPRACHKENNTNISSEN

Eine ähnliche SIM-Karte gibt es vom Netzbetreiber WIND in Italien. Diese Karte konnte bis Anfang 2007 sogar europaweit fast zum Nulltarif high speed surfen, das waren schöne Zeiten – jetzt geht das nur noch innerhalb von Italien zum Spottpreis. Die Karte bekommt man in italienischen WIND-Geschäften – allerdings erfordert die Inbetriebnahme zwangsläufig Italienischkenntnisse. Danach kann man pro Monat die Datenoption einfach an- und ausschalten. Alles recht einfach, wenn man Italienisch kann oder jemanden kennt, der jemanden kennt, der Italienisch kann. Die Anfangshürde lohnt sich unterm Strich also nur für Leute, die oft nach Italien fahren.

GANZ EUROPA AM EINFACHSTEN MIT VODAFONE

Vodafone ist der Vorreiter mobiler Daten- und Telefondienste in Europa (Akronym für Voice Data Fax Over Net). Kein Wunder, dass es für Vodafonekunden am einfachsten ist, europaweit ins Internet zu kommen oder billig zu telefonieren. Und da gibt's sogar gleich mehrere Möglichkeiten: Vertragskunden, die ein Datenpaket auch zu Hause nutzen, buchen einfach das „Reiseversprechen" dazu. Und schon kostet das europaweite Surfen und Telefonieren fast genauso viel oder wenig wie zu Hause. Sogar die neutrale Schweiz ist mit dabei. Noch einfacher ist es allerdings, mit der Vodafone-Option „Websessions" ins Netz zu gehen, die auch über die gratis Vodafone-Computersoftware angeboten wird. 14,95 Euro kostet es hierbei in fast jedem Ausland, für 24 Stunden ins Web zu gehen. Wenn man diese Option also abends um 21:00 Uhr einschaltet, kann man fast 2 Tage am Stück Wetter schauen und durchs Web surfen. Hört sich teuer an - allerdings ist es kaum einfacher ins Web zu kommen und zwar fast weltweit. Mehr noch: Man hat volle Kostenkontrolle und das Internet genau da, wo man gerade ist.

WER KEIN VODAFONE-KUNDE IST …

…kann für 20 Euro einfach einer werden. Im nächsten Vodafone-Shop gibt's die CallYa-Daten-SIM-Karte inklusive Web-Session. Mit der kostenlosen Vodafone-Software geht es am einfachsten weltweit per "Websessions" ins Netz, da die Software alle Einstellungen übernimmt.

WLAN – DIE ALTERNATIVE ZU UMTS

Ist ein WLAN-Hotspot in der Nähe, klappt das Internetsurfen ebenfalls gut und billig - meistens ist eher das Problem, einen zu finden. Viele Menschen buchen ihren Urlaub allerdings in Hotels, die in der Lobby einen WLAN-HotSpot haben, den man für ein paar Euro mitbenutzen kann. Besonders vorbildlich ist beispielsweise das Fliegercamp in Greifenburg, das praktisch alle Zimmer mit WLAN versorgt hat – wenngleich es in der Hauptsaison schwer sein kann, über die Rezeption das eigene Notebook anzumelden. Trotzdem: Die WLAN-Idee ist klasse und wird inzwischen auch von vielen kleinen Hotels unterstützt. Einfach vor der Buchung mal nach WLAN fragen und genießen. Oder ab zum nächsten McDonald's, einen fettigen Kaffee trinken und lossurfen, denn viele McDonalds in Zentral-Europa haben bereits HotSpots im Restaurant.

SONDERFALL SCHWEIZ

Die Schweiz hat irgendwann einmal begonnen, nicht nur viele Hotels, sondern auch manche Plätze oder Telefonzellen mit WLAN-Hotspots auszurüsten. Das ist bis heute vor allem für Kunden spannend, die zu Hause in Deutschland über T-Online ins Internet gehen. Denn wer seine T-Online-Mailadresse mitnimmt, kann sich für ein paar Cent einfach an einem Swisscom-Hotspot an der Telefonzelle oder im Hotel einbuchen. Ähnliches gilt auch für T-Mobile-Kunden und wieder für McDonalds. Das funktioniert übrigens in ganz vielen Ländern mit kommerziellen HotSpots, aber in der Schweiz klappt's besonders gut (obwohl die Schweizer es nicht mal erfunden haben, ist halt kein Hustenbonbon). Achtung: Zu Hause im T-Online-Konfigurationscenter im Internet unbedingt das mobile Surfen freischalten. Kostet nichts, aber freischalten muss man es. Ein Anruf bei der T-Online-Hotline hilft hier (ausnahmsweise tatsächlich) weiter.

FONERA ALS WLAN-ZUKUNFT AUCH IM AUSLAND!

Wusstet Ihr eigentlich: Das Internet wurde einmal als freier Zusammenschluss verschiedener Computer geboren, 1993 kam was Web dazu (dieses Mal war's tatsächlich mal eine schweizer Erfindung). Es funktionierte früher einmal aus einem unkommerziellen Idealismus heraus: Jeder trägt etwas dazu bei, dass es einfach und billig läuft. Frage also: Warum nicht den privaten WLAN-HotSpot zu Hause (nahezu) kostenlos allen anderen Menschen anbieten? Und hier kommt Fonera ins Spiel: Die spanische Firma vertreibt für ein paar Euro spezielle WLAN-Hotspots, die sich jeder zu Hause hinstellen kann. Jeder darf also privat mitsurfen. Wer sich bei Daraus entstand das Wort „Wardriving", das schon nahe legt, dass es in vielen Ländern der Welt illegal ist, sich in private WLAN-Hotspots einzuklinken, nur weil der Privatmann vergessen hat, ihn abzusichern. Und selbst abgesicherte WLANs sind meistens keine echte Hürde für die Freaks. Deshalb heissen sie ja auch Freaks.

WAS, WENN ICH EINFACH ZU REICH BIN?

Wenn's auf's Geld nicht ankommt oder wer in etwas abgelegeneren Gegenden als Neureicher unterwegs ist, dem empfehle ich für knapp 2.000 Euro die Anschaffung eines BGAN-Inmarsat-Satelliten-Internet-Telefons, das sogar den EMP einer Atombombe aushält. Wenn im Tal außer

Für ein paar Euro bei Ebay: Die UMTS-Datenkarte (rot) bekommt eine SIM-Karte und wird ins Notebook eingelegt. Eine Software hilft beim einfachen surfen.

Fonera mal angemeldet hat, kann an jedem privaten Fonera-HotSpot für ein paar Cent surfen, weltweit. Wer also in den Urlaub fährt, kann vorher bei Fonera nachsehen, wo in diesem Ort einer der billigen Fonera-Hotspots steht. Dann vorbeifahren und surfen. So einfach und liberal kann der Gedanke des mobilen Internetsurfens sein.

WIE MACHEN ES EIGENTLICH DIE TECHNIK-FREAKS?

Dieser Artikel ist ja für Internet-Einsteiger - die anderen (ihr wisst schon, die verrückten Netzadministratoren, Webmaster und Online-Chefs) schmunzeln sicher schon, da sie oft ein paar tausend Tricks mehr auf Lager haben, um ins Internet zu kommen. Dabei suchen sie mit spezieller Software (zum Beispiel dem "Netstumbler") offene WLAN-Hotspots von Privatanwendern. Thermik schon lange nichts mehr geht, dann geht dieses Tupperdosen-große robuste Teufelchen immer noch. Es eignet sich also ideal zum Biwakfliegen. Einmal von Tasmanien und den Polkappen abgesehen läuft das Internet praktisch überall auf der Welt zum selben Preis. Knapp 5,- Euro pro MB, die Internetgeschwindigkeit erreicht DSL, die Einrichtung ist sehr einfach. Solche Dinger kann man übrigens auch für ein paar Euro ausleihen. Und man fühlt sich dann beim Surfen wie der CNN-Reporter in Afghanistan (und dort kann man ja schließlich auch fliegen, wenn man sich nur traut).

WO BEKOMME ICH DAS ZEUG NUN HER?

Alle Infos, Bezugsquellen und weitere Links auf www.Schwarzwaldgeier.de

Für die englische Ausgabe des Thermikbuches von Burkhard Martens schrieb der aktuelle Gleitschirmweltmeister **Bruce Goldsmith** ein äußerst interessantes Kapitel über Tipps und Tricks zum Thermikfliegen. Dieses Extrakapitel wurde für die 2. Auflage ins Deutsche übersetzt, die vielfältigen Flugerfahrungen des Weltmeisters sind sehr lehrreich!
Wir bringen hier im Info einen Auszug.

WANN IST EIN LEE NICHT WIRKLICH EIN LEE?

Das Thermikbuch – die zweite Auflage

FOTOS BURKHARD MARTENS

Auszug aus "Das Termikbuch für Gleitschirm- und Drachenflieger von Burkhard Martens, erhältlich im DHV-Shop.

Man sollte niemals in ein Leegebiet fliegen, wenn der Wind stärker als 20 km/h weht. Im Flachland kann man zwar ungefährdet bei 20 km/h fliegen, aber auch hier niemals tief über einen Kamm oder einen kleinen Bergrücken ins Lee fliegen. In den Bergen wird aber trotzdem oft bei mehr als 20 km/h Wind geflogen und dort hat es immer viele Leegebiete. Warum ist das so? Wann ist es sicher und wann unsicher? Das sind schwierig zu beantwortende Fragen. Ich kann einige Ratschläge aus meiner Erfahrung von Flügen auf der ganzen Welt geben. In jeder Flugschule erhält der Schüler den Rat niemals im Lee zu fliegen. Fliegen im Lee ist wegen der Rotoren und Turbulenzen offensichtlich gefährlich, sie führen zu Klappern und Unfällen. Es könnte sogar passieren, dass die Rettung aufgrund der Turbulenzen nicht funktioniert. Ein Meteorologe hat mir mal erzählt, dass alle Thermiken im Lee beginnen. *(Anmerkung des Übersetzers: Dort ist die Aufheizung der Luft weniger vom Wind gestört und sie erhitzt sich dort stärker, was wiederum eine stärkere Thermik ergibt.)* Wenn du in großen Wettbewerben mitfliegst, siehst du, dass viele Piloten im Lee bei einer regelmäßig geformten Wolkenbasis fliegen. Was ist mit geschützten Fluggebieten wie Greolieres (F), wo oft im Lee geflogen wird? Wie kann das Fliegen im Lee manchmal sicher und manchmal unsicher sein? Wer kann das sagen? Wie ist die Konvergenz um einen konischen Berg herum beschaffen? Keine dieser Fragen ist leicht zu beantworten. Ich hoffe, dass meine Ausführungen dazu helfen, die eine oder andere Frage zu beantworten.

JEDE THERMIK BEGINNT ALS ROTOR

Thermik entsteht, wenn die Sonne die Luft ungleichmäßig erwärmt. Wenn der Wind über den Boden gleichmäßig und konstant weht, ist das nicht ideal für die Bildung von Thermik. Was wir für Thermik benötigen, sind Temperaturunterschiede. Sobald ein Hindernis im Luftstrom steht, wie z.B. ein Haus, ein Zaun oder ein Hügel, erhält man einen Turbulenzbereich hinter dem Hindernis. Manchmal wird dadurch die Luft über einen bestimmten Zeitraum in Ruhe gelassen und die Luft kann sich gut erwärmen. Dann wird sie durch die nächste Turbulenz vom Boden getrennt und die Thermikblase kann sich vom Boden lösen und steigt auf. Das Gleiche kann im Kleinen wie im Großen passieren. Das heißt, im Lee kann es ruhig oder turbulent sein. Die Lehre daraus? Ein Rotor kann dein Freund sein, wenn er dir die Thermik ablöst oder dein Feind, wenn er dich zerlegt.

Flug auf der windgeschützten Seite von Teneriffa, Kanarische Inseln, Fluggebiet Taucho.

Hinter der Hohen Munde weht der Bayerische Wind (Talwind 2) ins Inntal (Talwind 1). Im blauen Bereich ist ein Turbulenzgebiet, im roten Bereich ist man vor dem Bayerischen Wind geschützt. Die Bergkette ist hoch genug dafür, über Pässe oder niedrigere Berge weht er drüber.

Genau wie auf Teneriffa wird auf La Palma im großräumigen Lee der Vulkane thermisch geflogen

Wilderness in Südafrika

DIE GRÖSSE MACHT DEN UNTERSCHIED

Es ist schwierig zu sagen, wann es im Lee gefährlich wird und wann nicht. Im Zweifelsfall flieg dort nicht. Das erzählt dir jede Flugschule oder steht in jedem Lehrbuch. Allerdings löst das nicht unser Problem, es ist aber die sichere Antwort. Aus meiner Erfahrung kann ich sagen, dass das Wichtigste die Größe des Berges ist. In meiner früheren Heimat Großbritannien würde ich niemals ins Lee fliegen, dort sind die Berge selten höher als 500 m. Auf der anderen Seite nehmen wir Teneriffa, dort wird fast nur im Lee geflogen. Der Teide ist über 3.000 m hoch und verursacht ein riesiges Leegebiet am Hauptfluggebiet Taucho. Auch wenn der Wind seitlich um die Insel mit mehr als 50 km/h bläst, kann man im Lee fliegen, sogar mit starker Thermik kannst du rechnen. Aber bleibe im Schutz des Teide.

WINDSTÄRKE

Je weniger Wind, umso ungefährlicher ist es im Lee. Die Windgeschwindigkeit ist überaus wichtig bei der Entscheidung, ob man im Lee fliegt oder nicht. Bei 5 km/ h Wind ist ein Lee kein wirkliches Problem, aber wenn es mehr als 20 km/h sind, kann es extrem anspruchsvoll und gefährlich werden.

DIE SONNENEINSTRAHLUNG

Die Aufheizung des Lees hilft enorm. Wenn die Sonne direkt ins Leegebiet scheint, entsteht ein Aufwind, der das Lee entschärft. Das ist auf Teneriffa am Taucho so, das Gelände ist SW ausgerichtet und die Nachmittagssonne kann dort voll reinscheinen. Ähnlich ist es in Greolieres und Monaco, wo die Sonneneinstrahlung das Lee entschärfen kann.

DIE SEEBRISE

Wenn die Aufheizung mit einem Seewind oder Talwindsystem verbunden ist, ist der Schutz vom überregionalem Wind deutlich größer. Der Seewind kann großräumig die Luft ans Land führen und so einen guten Schutz vor Turbulenzen darstellen.

DIE KONVERGENZ UM EINEN KONISCH GEFORMTEN BERG.

Wenn die Luft um einen konisch geformten Berg fließt, teilt sie sich im vorderen Bereich (dem windzugewandten Teil) und im hinteren Bereich kommen diese Luftströme wieder zusammen. Der Bereich vor dem Berg ist eine Divergenz

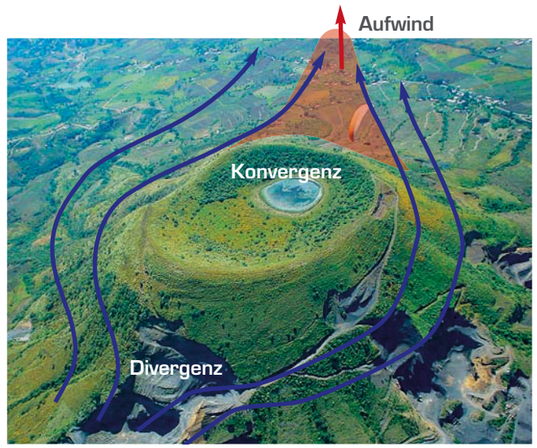


Diagramm 1

Diagramm 2

FOTO MADS SYNDERGAARD

(Auseinanderströmen, es gibt evtl. großflächige Sinkbereiche) und hinter dem Berg entsteht eine Konvergenz. Wenn auf der Konvergenzseite thermische Aktivität vorhanden ist, können dort sogar sehr gute Steigwerte vorkommen. Scheint die Sonne dort nicht hin, kann es auch sehr turbulent sein und große Sinkwerte vorkommen. Im Diagramm 1 sieht man, wie die konische Bergkonvergenz funktioniert. Man sieht, wie es nach oben gehen kann oder im Diagramm 2, wie es turbulent ist.

Folgende Faktoren helfen, dass es auf der Konvergenzseite nach oben geht:

1. Die Größe des Berges, je größer umso besser.
2. Sonneneinstrahlung auf der Konvergenzseite
3. Die Stabilität der Luftmasse. Wenn die Luft sehr labil ist, strömt sie vielleicht über den Berg statt drum herum. Was wiederum bedeuten würde, dass es auf der Leeseite des Berges keine Konvergenz hat, sondern nur ein Lee. Eine stabilisierende Luftschicht über dem Berg wäre also gut.
4. Die genaue Form des Berges.

ZUSAMMENFASSUNG:

Die wichtigsten Faktoren beim Fliegen im Lee sind:

1. Windstärke
2. Größe des leeverursachenden Berges
3. Sonneneinstrahlung auf der Leeseite
4. Luftstabilität
5. Form des Berges
6. See- oder Talwindeinfluss

Es gibt keine harten Faktoren und Regeln, wann es im Lee sicher ist und wann nicht. Jeder muss aufgrund seines Könnens seine eigenen Entscheidungen treffen. Und wenn man den Schutzbereich verlässt, muss das fliegerische Können groß genug sein, um mit den Turbulenzen klar zu kommen.

An der Kante des Lees ist es meistens am turbulentesten und auch gefährlichsten. Wenn du komplett im Lee bist, könntest du gut geschützt sein. Kommst du aber an den Rand, kann dich die maximale Turbulenz erwischen. Wenn du überlegst ins Lee zu fliegen, dann ist das Antesten der Turbulenz an der Seite des Leegebietes oft gefährlicher als voll hinein zu fliegen.

Ein finales Wort: Das Fliegen im Lee ist nur für sehr erfahrene Piloten oder unter Aufsicht eines Profis in kontrollierten Bedingungen zu verantworten. Bitte prüfe daher sehr genau und wäge alle Bedingungen ab, ob du ins Lee einfliegst oder vielleicht doch besser nicht.

NACHRÜSTBARE SEITENPROTEKTOREN

Ein Beitrag von Gerry Büttner

Ein Bericht über Spezialschaum-Seitenprotektoren für Gleitschirmgurtzeuge im DHV-Info war bei vielen Piloten auf großes Interesse gestoßen.

Der Hersteller der Protektoren hat nun bekannt gegeben, dass sein Schutzsystem als Nachrüstset für viele Gleitschirmgurtzeuge eingesetzt werden kann.

Hier die Mitteilung des Herstellers:

Modernste Schaumstoffe erlauben seit einiger Zeit den Einsatz recht geringer Protektorenstärken mit einem dennoch hohem Maß an Dämpfung. Besonders bei Seitenprotektoren ist man auf geringe Bauhöhe angewiesen, damit die Gurtzeuge nicht über die Maßen voluminös werden. Bisher gab es diese modernen Seitenprotektoren, welche von Gerhard Büttner, selbst Gleitschirmpilot, entwickelt wurden und von seiner Firma Protexxx vertrieben werden, nur in Verbindung mit einem einzigen Gurtzeug, dem skywalk CULT 2.

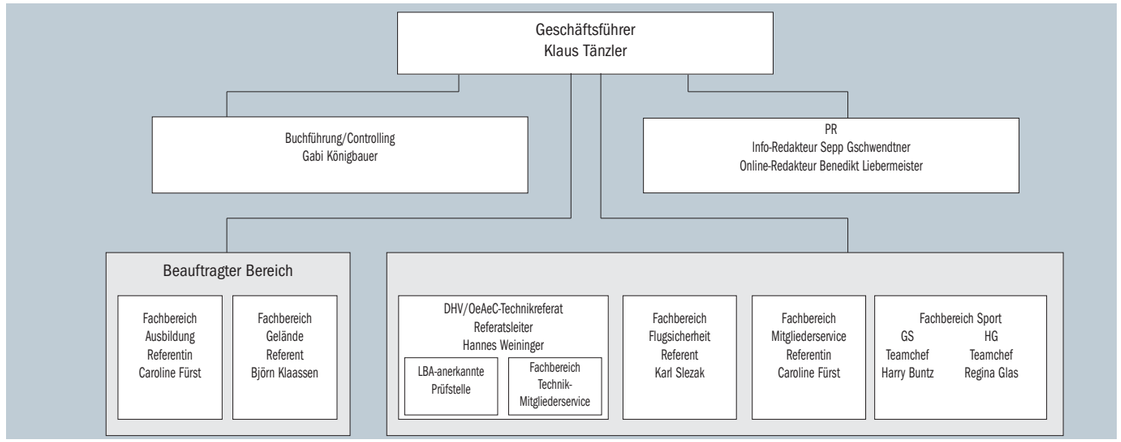
Damit nun auch Piloten anderer Gurtzeuge dieses Schutzsysteme nutzen können, hat die Firma Protexx ein patentrechtlich geschütztes Haltesystem entwickelt, das den nachträglichen Einbau von Seitenprotektoren in vorhandene Gurtzeuge gestattet.

Dieses Protektorenhaltesystem ermöglicht einen leichten Einbau der Protektoren in Gurtzeuge mit doppelwandigen Seitenflächen (Taschen) und, wenn diese nicht vorhanden sind, den Einbau auf der Innenseite des Gurtzeugs. Dabei fungiert ein intelligentes System aus Klett, Stretchverbindern und Druckknopfanschlüssen als multifunktionales Tool um sehr viele Gurtzeuge nachzurüsten.

- Die Protektoren erfüllen die Anforderung der Norm für Motorradschutzbekleidung schon bei einer sehr geringe Bauhöhe von nur 22 mm und einem außergewöhnlich niedrigen Gewicht von nur ca. 200 g je Protektor.
- Die Absorbierung der Aufprallenergie erfolgt über ein Zeitfenster von 4,5 ms. Dabei werden ca. 80 % der Energie absorbiert.
- Gleichbleibende Dämpfungseigenschaften in einem großen Temperaturbereich. Wichtig für den Einsatz im Sommer wie im Winter.
- Formstabilität und Rückstellvermögen auch nach längerer Deformation. Das ist entscheidend für die Funktion nach dem doch recht engen Zusammenpacken im Packsack.
- Permanentschutz, keine Aktivierung erforderlich, d.h. die volle Schutzwirkung ist sofort am Start gegeben.
- Kraftschlüssiger Übergang zum Rückenprotektor durch Überlappung, somit ideale Schutzwirkung
- Geringes Packvolumen, feuchtigkeitsunempfindlich
- Ein Protektoren-Haltesystem ermöglicht den Einbau der Spezialschaum-Seitenprotektoren in viele Gurtzeugmodelle.

Informationen über die nachrüstbaren Gurtzeuge und die Nachrüstzentren, gibt es auf der Website der Firma Protex www.protexx.eu, E-Mail: Protexx-info@online.de

ANZEIGE



Geschäftsführung

Klaus Tänzler
Geschäftsführer

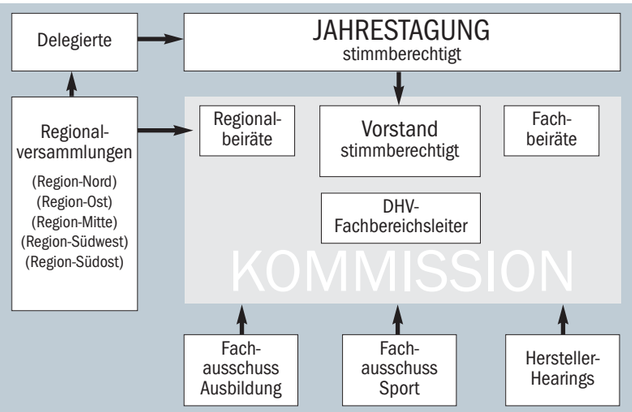
Petra Aichele
Assistentin

Gabi Königbauer
Buchhaltung

Barbara Lacrouts
Buchhaltung

Die Gewährleistung eines guten und möglichst umfassenden Mitgliederservices ist zentrale Aufgabe der Geschäftsführung. Ein Augenmerk liegt dabei auf dem fortlaufenden Ausbau der Internet-Dienstleistung des DHV.
Die vom Verkehrsministerium übertragenen hoheitlichen Aufgaben bilden einen weiteren Schwerpunkt der DHV-Geschäfts-tätigkeit (Beauftragtenbereich). Die fortlaufende Überprüfung durch das Luftfahrtbundesamt bescheinigte dem DHV eine beispielhafte Organisation und Abwicklung.
Die buchhalterische Abwicklung mit modernem Controlling System (7 Profitcenter und 180 Kostenstellen) trug dazu bei, dass die Vorgaben des Wirtschaftsplanes im Wesentlichen eingehalten und in einigen Bereichen übertroffen werden konnten.
Die Geschäftsleitung hat zudem für die erfolgreiche Vertretung der Interessen der Mitglieder in der Öffentlichkeit und gegenüber den Behörden Sorge zu tragen. Im Europäischen Rahmen geschieht dies durch starkes Engagement in den Europaverbänden „European Hang Gliding and Paragliding Union" (EHPU) und Europe Airsports (Dachverband aller Luftsportarten). Die Arbeit der EHPU ist transparent dargestellt bei www.ehpu.org. Im Weltverband FAI ist der DHV in den Arbeitsgruppen Hang Gliding und Paragliding sowie im Subcommittee Safety and Training vertreten. Die Stimmenverteilung in der FAI und EHPU erschwert allerdings die internationale Arbeit. Große Flugnationen haben kein größeres Stimmgewicht als kleine, wie etwa Island.
Wichtigstes Gremium für die Interessensvertretung auf nationaler Ebene ist das Kuratorium Sport und Natur. Hier sind 3 Millionen Natursportler organisiert. Der DHV ist durch seinen Ehrenvorsitzenden Peter Janssen im Vorstand vertreten.

- Grundsatzfragen
- Personal: 22 Angestellte, 13 freie Mitarbeiter
- Finanzwesen: ca. 80.000 Buchungssätze und 750 Konten
- Büroorganisation
- Rechtsangelegenheiten
- Verhandlungen mit BMV, LBA, Flugsicherung und Luftfahrtbehörden
- Vorstandsarbeit im Kuratorium Sport und Natur
- Verhandlungen mit Umweltministern des Bundes und der Länder
- Abstimmung mit anderen vom BMV beauftragten Verbänden
- Kontakt zu Abgeordneten des Europäischen Parlaments
- Gespräche mit ausländischen Verbänden
- Mitarbeit bei Europe Airsports und EHPU
- Verhandlungen mit Eurocontrol und EASA
- Mitarbeit bei FAI/CIVL



Entscheidungsfindung im DHV

In der Kommissionssitzung berät der stimmberechtigte DHV-Vorstand zusammen mit den Regional- und Fachbeiräten und den Fachbereichsleitern der DHV-Geschäftsstelle die anstehenden Entscheidungen. An den Beratungen der Kommission nahmen auch je ein gewählter Vertreter der Hersteller und Flugschulen teil. Ausbildungsfragen werden vorbereitet vom Fachausschuss Ausbildung, bestehend aus Lehrteam, Vertretern der Flugschulen und der Pilotenprüfer. Fachfragen des Sportes werden im Sportausschuss vorbereitet; diesem Ausschuss gehören Vertreter der Ligen, der Deutschen Streckenflugmeisterschaft, des DAeC sowie die Teamchefs an. Im Bereich Technik werden vor grundsätzlichen Entscheidungen Hersteller-Hearings abgehalten. Den Regionalversammlungen vorgeschaltet, hatten die Vereinsvorstände in jeder Region Gelegenheit zur Beratung mit der Verbandsführung.

Mitgliederservice

Iris Mayer
Sachbearbeitung

Caroline Fürst
Referentin

Christina Leidgschwendner
Sachbearbeitung

Margit Wohlrab
Sachbearbeitung bis August '07

Horst Barthelmes
Informationsbüro Schlepp

Mehrere Tausend Neuaufnahmen, Wohnortwechsel, Versicherungsumstellungen und Kündigungen waren zu bearbeiten. Fragen der Mitglieder wurden auch mit Unterstützung der Mitarbeiter aus den anderen Fachbereichen per Telefon, Fax, Post, E-Mail und im Internet-Forum „Fragen an den DHV" beantwortet.

- Mitgliederverwaltung: 2.131 Austritte, 2.477 Neuaufnahmen; (2006: 2.118 Austritte, 2.182 Neuaufnahmen)
- Auskünfte und Beratung für Mitglieder (Sommer: ca. 450 Anrufe + 200 E-Mails / Tag;
  Winter: ca. 180 Anrufe + 150 E-Mails / Tag plus schriftliche Anfragen)
- Abwicklung der Gruppenversicherungen mit 264 Schadensfällen (2006: 217)
- Wareneinkauf, Warenverkauf
- Organisation von 8 Rettungsschirm-Seminaren für Rettungsgeräte (2006: 8)
- Durchführung von 2 Groundhandling-Seminaren für Vereinstrainer (2006: 2)
- Durchführung von 8 Windenschlepp-Informationsveranstaltungen (2006: 6)
- Durchführung von 1 Seminar für erfahrene Windenführer (2006: 2)

Flugbetrieb / Gelände

Björn Klaassen
Referent Fluggelände, Naturschutz

Bettina Mensing
Sachbearbeiterin

Karsten Kirchhoff
Freier Mitarbeiter

Der Erhalt und die Zulassung von Fluggeländen ist nach wie vor eine der zentralen Aufgaben des DHV für seine Piloten. Die Zahl der Neuzulassungen ist auch im Jahr 2007 nicht rückläufig. Insbesondere in den Mittelgebirgen und im Flachland besteht weiterhin Bedarf an Startplätzen, um unseren Sport voranzubringen. Behörden-Bürokratie und gestiegene Ansprüche des Naturschutzes erschweren die Zulassungsverfahren. Zusammen mit den Vereinen und Flugschulen vor Ort müssen häufig individuelle Lösungen erarbeitet werden.
Im Vergleich zu vielen anderen Ländern der EU genießen Gleitschirmflieger und Drachenflieger in Deutschland größere Freiheit im Luftraum. Dies ist auch den erfolgreichen Verhandlungen des DHV mit dem BMV und der DFS zu danken. Allerdings ist aufgrund der ständigen Zunahme des zivilen Luftverkehrs in Zukunft mit Einschränkungen zu rechnen. Bei den Verhandlungen mit der Deutschen Flugsicherung setzt der DHV auf Partnerschaft und praktikable Lösungen vor Ort (z.B. Sektorenregelungen).

- Erteilung von 22 neuen Erlaubnissen (2006: 21)
- 36 Kurzzeiterlaubnisse, z.B. für Veranstaltungen (2006: 37)
- 61 Erweiterungen, Verlängerungen und Änderungen von Geländeerlaubnissen (2006: 40)
- Sitzungen und Besprechungen zu Luftraummaßnahmen (AUL, DFS)
- Fachtagungen, Vorträge, Weiterbildungsseminare
- Luftaufsicht auf Fluggeländen
- Unterstützung von Vereinen bei Veranstaltungen
- Beratung, Unterstützung und Information für Mitglieder
- Aktualisierung von Geländedaten
- Ortstermine bei Zulassungsverfahren
- Wetternetz
- Geländeinformation
- Entwicklung und Vorbereitung der Gelände Onlinedatenbank
- Ausbildungsunterlagen Naturschutz / Umweltschutz
- Stellungnahmen zu Naturschutzproblematiken
- Gerichtstermine
- Warsteiner Montgolfiade

Ausbildung

Caroline Fürst
Referentin

Trotz der wettermäßig eher ungünstigen Sommermonate konnten die Vorjahreszahlen der erteilten Lizenzen übertroffen werden. Neben der Kontrolle der Ausbildungsunterlagen und der Ausstellung der Neulizenzen ist die Beratung der Flugschüler und Piloten per Telefon und E-Mail ein Tätigkeitsschwerpunkt. Wegen der großen Nachfrage wurden in diesem Jahr zwei Fluglehrerassistentenlehrgänge und ein Fluglehrerlehrgang organisiert und durchgeführt. Die Betreuung der Flugschulen und Fluglehrer, u.a. mit einer eigenen Internetseite, die Organisation von Fluglehrerfortbildungen, Befähigungsprüfungen für Ausbildungsleiter sowie Qualitätsaudits für DHV Performance- und Sicherheitstrainingscenter waren zu bewältigen. Bei 497 (2006: 495) Pilotenprüferminen wurden insgesamt 2.564 (2006: 2.543) Erlaubnisse und Berechtigungen erteilt:

- 87 HG-A, davon 84 mit Startart Hang, 15 mit Startart Schlepp, 8 mit Startart UL-Schlepp (2006: 123)
- 1.660 GS-A, davon 1.646 mit Startart Hang, 420 mit Startart Schlepp (2006: 1.488)
- 55 HG-B, davon 54 mit Startart Hang, 22 mit Startart Schlepp, 17 mit Startart UL-Schlepp (2006: 83)
- 569 GS-B, davon 568 mit Startart Hang, 213 mit Startart Schlepp (2006: 599)
- 56 GS-Passagier, davon 55 mit Startart Hang, 14 mit Startart Schlepp (2006: 48)
- 10 HG-Passagier, davon 2 mit Startart Hang, 5 mit Startart Schlepp, 9 mit Startart UL-Schlepp (2006: 2)
- 127 Windenführer (2006: 129)
- 36 Flugfunk (2006: 44)
- 2 DHV/ÖAeC-Fluglehrerlehrgänge für GS und HG (2006: 1)
- 2 Groundhandling-Seminare (2006: 2)
- 1 Fachlehrer-Lehrgang (2006: 2)

TÄTIGKEITSBERICHT

Klaus Tänzler verantwortlicher Redakteur

Sepp Gschwendtner Info-Redakteur

Benedikt Liebermeister PR-Referent, online-Redakteur, Webmaster

Regina Glas Assistentin

Renate Miller Grafikerin

Öffentlichkeitsarbeit

Positionierung des Gleitschirm- und Drachenfliegens in der Öffentlichkeit als einen faszinierenden, sicheren und professionellen Luftsport, der dem Menschen den uralten Traum vom Fliegen ermöglicht. Der Sport ist leicht zu erlernen und beschert ein unbeschreibliches Glücksgefühl in enger Verbindung mit der Natur. Fliegen als Ausdruck eines Lebensgefühls, einer Lebenseinstellung.
Umfassende Information der Pilotinnen und Piloten mit dem Schwerpunkt der Erhöhung der Flugsicherheit und Transparenz der Verbandsarbeit, Gewinnung neuer Piloten und Mitglieder, Bindung der aktiven Piloten an den Verband, Stärkung unserer Lobby.

- Internet: www.dhv.de: Online Redaktion und Webmaster. Aufbau des Portals DHV-XC – www.xc.dhv.de - , der Deutschen Streckenflugmeisterschaft auf der Basis von Leonardo. In der Saison 2007 haben 2.200 Piloten über 17.000 Flüge eingegeben, der DHV-XC ist die weltweit größte Online-Streckenflugmeisterschaft. Pro Woche verzeichnet der DHV-XC im Durchschnitt 8.250 Besucher ("Unique Users") und 173.000 Klicks („Hits").
- Bereitstellung von RSS-Feeds für Sicherheitsmitteilungen, DHV-News, DHV-XC, neueste Musterzulassungen etc.
- Ausbau des Newsletters über Aktuelles aus der Gleitschirm- und Drachenszene. Implementierung einer neuen Wettbewerbsverwaltung und Anmeldung.
- Vermittlung der Faszination des lautlosen Fliegens, z.B. DHV-TV (Video-streaming), Fotogallery.
- Steigerung der Zahl der Zugriffe auf dhv.de 2007 im Vergleich zu 2006 (Vergleichszeitraum August-September): Besucherzahlen ("Unique Users") pro Woche plus 29% (Durchschnitt 2007: 47.500, Durchschnitt 2006: 36.800). Klickzahlen ("Hits") pro Woche plus 47% (Durchschnitt 2007: 1.050.000, 2006: 715.000).
- Unterstützung der Vereine bei der Öffentlichkeitsarbeit und bei Veranstaltungen.
- Überregionale Pressearbeit, spezielle regionale Pressemitteilungen bei Deutscher Streckenflugmeisterschaft (DHV-XC)
- Redaktion und Gestaltung des DHV-Infos, bisher 148 Ausgaben
- Erweiterung und ständige Pflege der Pressekontakte zu Printmedien, TV und Hörfunk
- Betreuung der Journalisten bei Schnupperkursen, Tandemflügen
- Betreuung und Auswertung von WM, EM, PWC, Deutsche und Streckenflug-Meisterschaft als "Events" des Drachen- und Gleitschirmfliegens
- Vermarktung von selbstproduziertem Filmmaterial an Fernsehsender deutschlandweit
- Erfassen und Archivieren der TV-Berichterstattung über Drachen- und Gleitschirmfliegen
- Organisation des Flight Festivals auf der Warsteiner Internationalen Montgolfiade
- Präsenz auf wichtigsten Fachmessen und Events: Thermik, Bregenzer Wald Cup, Aero-Friedrichshafen
- Erstellung eines Pressespiegels
- Breite Streuung von Infomaterial
- Ansprechpartner für alle Fragen zum Drachen- und Gleitschirmfliegen

Jugend

Matthias von Necker

Ziel der Jugendarbeit ist es, einerseits Fortbildungsangebote für junge PilotInnen zu gestalten und andererseits junge (Noch-)Nichtflieger mit unserem Sport in Kontakt zu bringen. Drehscheibe der Arbeit ist dabei die ständig im Ausbau begriffene Homepage www.dhv-jugend.de, über die wir unsere Veranstaltungen kommunizieren, Kontakte anbieten und die zugleich mit Forum und Chat Treffpunkt für junge PilotInnen und Interessierte ist.
Die Events der DHV-Jugend sind aus dem Terminkalender der jungen PilotInnen nicht mehr wegzudenken und waren auch 2007 ein großer Erfolg.
Schwerpunkte 2007 waren: Unterstützung und Durchführung von Aktionen, die auf Nachwuchswerbung zielen; Aus- und Umbau der Homepage; Veranstaltung von eigenen Events zur Förderung der jungen PilotInnen im DHV; Arbeit in der DHV-Jugendkommission; Grundlagenarbeit zur Nachwuchsförderung; Öffentlichkeitsarbeit bei Jugendlichen; Beantwortung von Anfragen per E-Mail und Telefon; Förderung der jüngsten XC-Piloten.

- 7 Events für junge Flieger
- Events, bei denen die jungen Piloten verschiedene Fluggebiete kennen lernen
- Sicherheitstraining
- Unterstützung junger „Nichtflieger" mit einem von der Jugend geförderten Grundkurs für Drachen und Gleitschirm
- Homepage www.dhv-jugend.de
- Chat & Forum
- Gleitschirmfliegen & Erlebnispädagogik
- Ski & fly
- XC – fly for money
- Beitrag in der Jugendsendung, Südwild des bayrischen Fernsehens
- Material wie T-Shirts und Aufkleber für Öffentlichkeitsarbeit
- Werbung und Unterstützung junger Flieger und Nichtflieger mit dem Tandem der DHV-Jugend.
- Presse und Öffentlichkeitsarbeit, Aufbau von Kontakten zu Jugendmedien

Flugsicherheit

Karl Slezak Sicherheitsreferent

Der Sicherheitsreferent arbeitet fachübergreifend. Im Bereich Ausbildung liegen die Schwerpunkte bei der Ausbildung und Fortbildung der Fluglehrer sowie der Kontrolle der Flugschulen. Zusammen mit dem Technikreferat werden Ergänzungen und Änderungen der Bauvorschriften vorbereitet, Unfallgeräte begutachtet und Sicherheitsmitteilungen/Lufttüchtigkeitsanweisungen bei Gerätemängeln erarbeitet. Ein weiterer Tätigkeitsschwerpunkt ist die Beratung der Mitglieder in Fragen zur Sicherheit und Ausbildung per Telefon und E-Mail. Die Erkenntnisse der Unfallanalyse werden unmittelbar über das Internet, über das DHV-Info und in Informationsveranstaltungen veröffentlicht. Grundlage bildet die detaillierte Erstellung der Jahresunfallanalysen.
Sieben Flugschulüberprüfungen nach § 36 LuftVZO, zwei Audits für das DHV-Sicherheitstraining sowie zwei Audits für das DHV-Performancetraining wurden durchgeführt. An fünf Terminen fanden praktische Eingangstests für Fluglehreranwärter und Passagierfluganwärter statt. Das DHV-Groundhandlingseminar für Vereinstrainer und Fluglehrer wurde im abgelaufenen Jahr veranstaltet. Zwei Fluglehrerassistentenlehrgänge sowie ein Fluglehrerlehrgang wurden organisiert und durchgeführt, je ein Fluglehrerassistenten- und Fluglehrerlehrgang in Österreich wurden fachlich mit betreut.

- Erfassung und Bearbeitung von 141 GS-Unfällen (2006: 134) und 24 HG Unfällen (2005: 21)
- Erstellen der jährlichen Unfallstatistiken
- Fachartikel zur Sicherheit im DHV-Info und im Internet
- Unangekündigte Flugschulüberprüfungen
- Fortbildungen für Fluglehrer und bei Vereinen
- Lehrteamsitzungen

Wettbewerbssport

Beim Drachenflugsport betreut Dieter Kamml die Liga, Regina Glas ist Teamchefin der 3 Nationalmannschaften: Flexible, Starrflügler und Damen. In der DHV-Geschäftsstelle ist sie neue Ansprechpartnerin für die Angelegenheiten des Drachenflug-Wettkampfsports. Beim Gleitschirmflugsport ist im Laufe des Jahres 2007 ein neues Konzept entstanden: Achim Joos betreut den GS-Wettkampfnachwuchs über die Junior und Ladies Challenge hinaus. Das neue Trainingskonzept soll dazu dienen, die entstandene Nachwuchslücke zu beheben. Dieter Münchmeyer ist neuer Liga-Chef und Harry Buntz neuer Teamchef. Er ist zudem neuer Ansprechpartner in der DHV-Geschäftsstelle für die Angelegenheiten des Gleitschirm-Wettkampfsports.

Peter Wild Leiter DHV XC

Dieter Münchmeyer Ligachef (seit September '07)

Harry Buntz Teamchef (Ligachef von April bis September '07)

Achim Joos GS-Nachwuchstrainer

Stefan Mast Teamchef/Sportmanagement bis April '07

Margit Wohlrab Sachbearbeitung bis August '07

Regina Glas Teamchefin Drachenflug Nationalmannschaft

Dieter Kamml HG-Ligachef

- Planung und Durchführung des DHV XC der Drachen- und Gleitschirmflieger
- Organisation und Durchführung der Junior- & Ladies-Challenge
- Organisation und Auswertung des German Cup GS
- Mitorganisation und Ausrichtung der Landesmeisterschaften
- Auswertung der Flüge von 1.400 Teilnehmern an der Deutschen Streckenflugmeisterschaft 2007
- Betreuung und Überwachung von ca. 17.000 Flügen im DHV XC
- Initiierung, Mitorganisation und Durchführung internationaler FAI-II Wettbewerbe
- Planung, Organisation und Durchführung der Deutschen Meisterschaft
- A-Kadertraining mit Betreuung und Selektion der Nationalmannschaften
- Führung und Betreuung der Nationalmannschaften auf internationalen Einsätzen
- Koordination der notärztlichen Betreuung bei Auslandseinsätzen
- Aufstellung und Überwachung der monatlichen Trainingspläne sowie Freistellungsanträge für die Piloten der Sportförderkompanie (Bundeswehr)
- Bereitstellung aller Wettbewerbsunterlagen wie Musterausschreibungen und Formulare
- Aktualisierung der Termine, Ausschreibungen und Ergebnislisten im Internet
- Ansprechpartner für Auswertungsprogramm RACE und Wettbewerbsorganisation sowie GPS-Auswertungsprogramm CompeGPS
- Durchführung der GPS-Dokumentation bei allen zentralen Wettbewerben
- Aktualisierung der nationalen Wettbewerbsordnung
- Planung und Verwaltung des Sportetats
- Vorstandsarbeit im World Cup Komitee
- Auswertung von deutschen Rekorden und Weltrekorden
- Mitarbeit bei der CIVL

Technik

Im Bereich Musterprüfung der Gleitsegel ist wieder der hohe Stand des Jahres 2006 erreicht worden, bei den Gleitsegel-Gurten und Gleitsegel-Rettungsgeräten ist sogar eine deutliche Steigerung zu verzeichnen. Bei den Hängegleitern wurden 6 Fluggeräte neu mustergeprüft, 5 weitere sind derzeit im Verfahren. Weil das LBA eine zweite Prüfstelle für den Bereich Gleitsegel anerkannt hat, muss sich die DHV-Technik auf eine neue Konkurrenzsituation einstellen, wobei der DHV keinesfalls Zugeständnisse bei der Gerätesicherheit machen wird. Neben der Musterprüfarbeit war die Entwicklung des Gütesiegels 2008 und das Testen und die Entwicklung neuer Messgeräte für die Aufzeichnung und die Auswertung von Gleitsegeltestflügen die Haupttätigkeit im Testbetrieb. Das Technikreferat hat bei der German-Open der Hängegleiter in Ruhpolding die Vermessung der Geräte durchgeführt und dabei sehr positive Erfahrungen gewonnen, die auch an die FAI weitergegeben werden, wo gerade eine Regelung für alle internationalen Wettbewerbe ausgearbeitet wird. Kerstin Liebert ist nach ihrem Erziehungsurlaub wieder als Teilzeitkraft in unser Team zurückgekehrt und teilt sich den Arbeitsplatz mit Cindy Laufer. Nach der Anerkennung einer zweiten Prüfstelle für den Bereich Gleitsegel durch das LBA muss sich die DHV-Technik für diesen Bereich auf eine Konkurrenzsituation einstellen, die aber auf keinen Fall mit Zugeständnissen bei der Gerätesicherheit beantwortet werden wird.

- 35 DHV anerkannte Herstellerbetriebe (2006: 31)
- 6 Musterprüfbestätigungen für Hängegleiter (2006: 8)
- 146 Musterprüfbestätigungen für Gleitsegel (2006: 113)
- 0 Musterprüfbestätigungen für Hängegleiter-Rettungsgeräte (2006: 0)
- 14 Musterprüfbestätigungen für Gleitsegel-Rettungsgeräte (2006: 6)
- 0 Musterprüfbestätigungen für Hängegleiter-Gurtzeuge (2006: 1)
- 22 Musterprüfbestätigungen für Gleitsegel-Gurtzeuge (2006: 14)
- 0 Musterprüfbestätigungen für Gleitsegelgurtzeug-Protektoren (2006: 1)
- 0 Musterprüfbestätigungen für Gleitsegelschlepphilfen (2006: 0)
- 0 Musterprüfbestätigungen für Schleppklinken (2006: 0)
- 0 Musterprüfbestätigungen für Schleppwinden (2006: 0)
- 13.756 Musterprüfplaketten (2006: 17.901)
- 7 Änderungsverfahren (2006: 13)
- 81 Breitenerprobungsfreigaben (Geräte) (2006: 67)
- 59 Erprobungsausweise (Piloten) (2006: 48)
- 9 Erteilungen von Kennzeichen (2006: 6)
- 2 Lufttüchtigkeitsanweisungen (2006: 2)
- 5 Sicherheitsmitteilungen (2006: 2)
- 0 Warnungen (2006: 0)

Hannes Weininger Referatsleiter

Kerstin Liebert Verwaltungsleiterin

Cindy Laufer Verwaltung

Harry Buntz Prüfer für GS, GS-Gurte

Reiner Brunn Prüfer für GS, GS-Gurte und GS-Rettungssysteme

Christof Kratzner Prüfer für HG, HG-Gurte und HG-Rettungssysteme

Horst Barthelmes Informationsbüro Schlepp, Prüfer für Schleppgeräte

Ines Sattler Prüferin für GS

Bernhard Stocker Prüfer für GS

Mike Küng Prüfer für GS

Christian Amon Prüfer für GS

Peter Wild Messtechnik - Systemadministrator

DHV-VORSTAND

Charlie Jöst
Vorsitzender, 56, Filmemacher, Modellflug, Segelflug und Motorsegler bis 1989, Drachenflugleh-rer und Gleitschirmpilot, DHV-Lehrteam

Frank Herr
Stellvertr. Vorsitzender 46, Dipl.Betriebswirt und Verkaufsleiter, Gleitschirmpilot

Dirk Aue
Finanzvorstand, 49, Leiter Versicherungs-Gene-ralagentur, Präsident DAeC Landesverband Bremen, Gleitschirmpilot

Ulrich Schmottermeyer
Sicherheitsvorstand, 49, Richter am Arbeitsgericht Gleitschirm- und Segelflie-ger, Motorpilot (PPL)

Waldemar Obergfell
Ausbildungsvorstand, 62, Lehrer, Fluglehrer und Prüfer für Drachen- und Gleit-schirmflieger

Axel Stuckenberger
Sportvorstand, 41, IT-Systemberater, Gleitschirm- und Gleit-schirm-Tandempilot

Jürgen Rüdinger
Technikvorstand, 41, Projektleiter Drachen- und Gleitschirm-pilot, UL-Pilot

Protokoll der 28. Jahrestagung am 24.11.2007

in Warstein

Beginn: 14:00 Uhr, Ende: 20:40 Uhr

1. Begrüßung und Regularien

Charlie Jöst, Vorsitzender des DHV, eröffnet als Versammlungsleiter die Sitzung. Es wird festgestellt, dass die Versammlung mit dem DHV-Info Nr. 147 vom August/September 2007 ordnungsgemäß eingeladen wurde und beschlussfähig ist. Es sind 150 stimmberechtigte Delegierte anwesend. Es folgt die Vorstellung der Vorstandsmitglieder, der Regionalbeiräte und der anwesenden DHV Mitarbeiter.
Beschlüsse: Petra Aichele wird zur Protokollführerin gewählt (offene Abstimmung, einstimmig). Als Stimmenzähler werden die DHV Mitarbeiter gewählt, die nicht Delegierte sind (offene Abstimmung, einstimmig).
Die Tagesordnung wird angenommen (offene Abstimmung, einstimmig).
Das Protokoll der Jahrestagung 2006 wird in der im DHV-Info Nr. 144 veröffentlichten Fassung genehmigt (offene Abstimmung, einstimmig).

2. Bericht des Vorstandes

Vor der Tagung wurde den Delegierten ein schriftlicher Tätigkeitsbericht zugeschickt, die mündlichen Berichte der Vorstände bieten eine Ergänzung.
Der erste Vorsitzende Charlie Jöst berichtet über einen Arbeitskreis zur Veränderungen der Struktur des DAeC, spricht die kontinuierliche Entwicklung hin zu sicheren Fluggeräten an, unser Sport soll nicht als Risikosportart gelten. Weiterhin spricht Charlie Jöst an, dass er sich persönlich vom positiven Verlauf der nationalen Wettkämpfe 2007 überzeugt hat. Er erläutert die Arbeit des DHV Ehrenvorsitzenden Peter Janssen, der für den DHV im Kuratorium Sport und Natur mitwirkt und als dessen Vorstandsmitglied mit dem Bundesumweltminister verhandelt um die Stellung des Sports im neuen Umweltgesetzbuch zu verbessern.
Geschäftsführer Klaus Tänzler berichtet von seiner ehrenamtlichen Tätigkeit in den Europäischen Gremien. Die Intervention der europäischen Luftsportverbände hat dazu geführt, dass Eurocontrol die Harmonisierung des unteren Luftraumes zu nur mehr zwei Arten known/unknown aufgegeben hat, sie hätte zum Verlust wichtiger Lufträume für den Luftsport geführt. Die Gestaltung des unteren Luftraums bleibt in der Zuständigkeit der nationalen Behörden. Zum Abschluss berichtet er über die Geschäftsstellenarbeit und die positive Mitgliederentwicklung.
Ausbildungsvorstand Waldemar Obergfell erläutert, dass “Ohren anlegen” mit Beschleuniger, bei der Gleitschirm A-Schein Ausbildung Pflicht wird. Es wurden 2 Fluglehrerassistentenlehrgänge vom DHV durchgeführt, 1 vom ÖAeC. Die Nachfrage nach DHV anerkannten Sicherheitstrainings steigt weiter. Bei den Flugschulen gab es keine tödlichen Unfälle, es fanden 6 Flugschulüberprüfungen statt. Der neue Lehrfilm Starten, Steuern, Landen ist fertiggestellt.
Sportvorstand Axel Stuckenberger stellt die neue Struktur im DHV Sport vor. Regina Glas bleibt Teamchefin bei den Drachen, Dieter Kamml Ligachef. Neuer Teamchef der GS Nationalmannschaft ist Harry Buntz, neuer GS Ligachef ist Dieter Münchmeyer, die neu geschaffene Position des GS Nachwuchstrainers hat Achim Joos inne. Weiterhin berichtet Axel Stuckenberger über den gelungenen Start des DHV XC, der sich inzwischen zur erfolgreichsten online Streckenflugmeisterschaft entwickelt hat.
Uli Schmottermeyer, Vorstand für Sicherheit und Flugbetrieb, berichtet über die Zunahme der zivilen Luftfahrt und die Konsequenzen für den Luftraum. Der DHV arbeitet mit der DFS zusammen, um Einschränkungen zu minimieren. Es gilt Luftraumverletzungen zu vermeiden, um fliegerische Freiheit zu erhalten. Der DHV unterstützte Geländehalter in Rechtsangelegenheiten und trug zu einem Vogelgutachten bei. Elektroantrieb als mögliche neue Startart wird geprüft. Aus dem Bereich Sicherheit berichtet Uli Schmottermeyer über 7 tödliche HG Unfälle, sie hatten unterschiedliche Pilotenfehler als Ursache. Ein neues HG Fortbildungsangebot des DHV für Vereine und das neue HG-Performancetraining soll dazu beitragen, den Trainingszustand der Drachenflieger zu verbessern. Beim Gleitschirmfliegen zeigt die DHV Unfallforschung, dass Unfälle bei Steilspiralen und großflächigen Klappern auffallen. Konsequenz: Einführung zusätzlicher Testmethoden beim Gütesiegel 2008.
Technikvorstand Jürgen Rüdinger berichtet über die weiterhin hohen Zulassungszahlen im Gleitschirmbereich, besonders in den Kategorien 1 und 1-2. Auch im Drachenbereich ist die Zahl in diesem Jahr mit 13 relativ hoch. Weiterhin berichtet er über die Überprüfung der Flugdrachen bei der German Open. Jürgen Rüdinger erläutert die GS EN-Norm und die Ziele des DHV mit dem Gütesiegel 2008. Er betont das Verständnis des DHV als Pilotenverband, der primär Pilotenin-teressen und nicht Herstellerinteressen vertritt. Intensive Aussprache zum Gütesiegel 2008 schließt sich an. Peter Werner stellt Antrag auf Schluss der Debatte.
Gegenrede von Stefan Mast: Sicherheit zu wichtiges Thema für Ende der Debatte.
Beschluss (offene Abstimmung): Antrag auf Schluss der Debatte wird mehrheitlich abgelehnt.
Weitere Diskussion. Toni Bender bietet Mitarbeit am neuen DHV Gütesiegel an.
Einholung eines Meinungsbildes durch DHV Vorstand Charlie Jöst: „Wer ist dafür, dass der DHV weitere Gespräche mit den Herstellern führt und den Zeitrahmen für die Einführung des Gütesiegels 2008 erweitert?“ Meinungsbild (offene Abstimmung): Die große Mehrheit ist dafür.

3. Finanzbericht / Bericht der Kassenprüfer

Finanzvorstand Lothar Schweizer gibt den Finanzbericht. Er präsentiert einen Überblick über das positive Ergebnis 2006. Lothar Schweizer stellt sich nach seiner Amtszeit von 9 Jahren nicht wieder als Finanzvorstand zur Wahl.
Kassenprüfer Engelbert Kohler erläutert den von Sascha Schlösser und Engelbert Kohler erstellten und zuvor versandten Kassenprüfbericht 2006. Eine Aussprache über den Finanzbericht und den Kassenprüfbericht schließt sich an.

4. Entlastung des Vorstands

Engelbert Kohler stellt Antrag auf Entlastung des Vorstandes (offene Abstimmung):
Die Vorstandschaft wird einstimmig entlastet.

5. Wirtschaftsplan 2008

Der Finanzvorstand Lothar Schweizer stellt den im Geschäftsbericht veröffentlichten Wirtschaftsplan 2008 vor.
Beschluss (offene Abstimmung): Wirtschaftsplan 2008 wird einstimmig angenommen.

6. Wahlen

Wahl des Sicherheitsvorstandes. Kandidat: Ulrich Schmottermeyer. Wahl (offene Abstimmung): Ulrich Schmottermeyer wird einstimmig gewählt. Er nimmt die Wahl an.
Wahl des Ausbildungsvorstandes. Kandidat: Waldemar Obergfell. Wahl (offene Abstimmung): Waldemar Obergfell wird einstimmig gewählt. Er nimmt die Wahl an.
Wahl des Finanzvorstandes. Kandidaten: Dirk Aue, Henry Maek. Wahl (geheime Abstimmung): Dirk Aue erhält 85 Stimmen, Henry Maek erhält 58 Stimmen. Dirk Aue nimmt die Wahl an.
Wahl der Kassenprüfer. Kandidaten: Engelbert Kohler, Udo Reimann, Olaf Peglow, Luise Christmann. Wahl (geheime Abstimmung): Zum ersten Kassenprüfer wird Engelbert Kohler mit 112 Stimmen gewählt, als zweite Kassenprüferin wird Luise Christmann mit 85 Stimmen gewählt. Olaf Peglow erhält 55 Stimmen, Udo Reimann erhält 26 Stimmen. Die Kassenprüfer nehmen die Wahl an.

7. Anträge

Antrag von Markus Haubt zu Referenzmustern von Gleitschirmen
„Der DHV und das Technikreferat sollen auf den Verbandswebseiten begründen, warum in der Vergangenheit mehrfach Referenzmuster von Gleitschirmen aus den Gütesiegeltestflügen an Mitarbeiter des DHV (auch Nicht-Testpiloten) für gewöhnliche Freizeitflüge, wie zum Beispiel Streckenflüge für den OLC herausgegeben wurden. Sollte der Grund hierfür ein weiteres Testen der Geräte im Normalbetrieb sein wie vom Technikreferat angeführt, so ist zu begründen warum dies nicht mit identischen Kopien oder Seriengeräten des gleichen Typs erfolgen kann. Weiters ist zu begründen, wie das Technikreferat den Erkenntnisgewinn aus solcherlei Praxistest gegenüber den unvermeidlichen Verfälschungen des Musterzustandes zum Originalzustand gewichtet. Es soll sowohl eine detaillierte Aufstellung über die bisher gewonnenen Erkenntnisse aus diesen Praxistests als auch eine Benennung der generellen Erwartungen seitens des Technikreferats bzgl. dieser Tests erfolgen. Darüber hinaus soll eine detaillierte und neutrale juristische Analyse der möglichen Probleme erfolgen, die aus einem Verfälschen des Referenzmusterzustandes gegenüber dem Originalzustand während der Gütesiegeltests durch diese weiteren Praxistests resultieren können. Es sollen die Ergebnisse dieser Analyse den Vorteilen in Form von Erkenntnisgewinn aus diesen Tests gegenübergestellt und abgewägt werden.“
Der Antrag wird ausführlich erläutert und diskutiert. Die DHV-Vorstandschaft weist darauf hin, dass bereits eine neue Verfahrensanweisung den Einsatz der Referenzmuster einschränkt, wobei nun höhere Kosten bei der Breitenerprobung entstehen. Da die Referenzmuster nicht beschädigt worden sind, ist eine juristische Analyse nicht erforderlich.
Antrag zur Geschäftsordnung von Tommaso Santostasi auf Ende der Debatte.
Keine Gegenrede. Abstimmung: Beschluss (offene Abstimmung): Antrag auf Ende der Debatte einstimmig angenommen. Abstimmung Antrag: Beschluss (offene Abstimmung): Antrag mehrheitlich abgelehnt.
Antrag von Axel Neidlein zu Störungsmeldungen
„Störungsmeldungen sollen, erweitert um Analyse und Beschreibung der Ursachen aus Pilotensicht und mit Pilotenempfehlung wie der Unfall hätte vermieden werden können, veröffentlicht werden. Pilot kann seinen Bericht den Pilotenkollegen/DHV Mitgliedern freiwillig/anonymisiert in Unfalldatenbank zugänglich machen.“ Der Antrag wird ausführlich erläutert und diskutiert. Antrag zur Geschäftsordnung von Tommaso Santostasi auf Ende der Debatte. Gegenrede von Axel Neidlein auf Fortführung der Debatte. Abstimmung: Beschluss (offene Abstimmung): Antrag auf Ende der Debatte mehrheitlich angenommen.
Abstimmung Antrag: Beschluss (offene Abstimmung): Antrag mehrheitlich abgelehnt.
Antrag von Hans Gsinn auf Kennzeichnung von Flugschülern als Pflicht
„Flugschüler sollen bis zur bestandenen A-Schein Prüfung eine Markierung am Fluggerät fixieren. Dieses kann z.B. ein rot-weißes Signalband mit ca. 1m Länge sein.
Begründung: In stark frequentierten Fluggebieten sind Flugschüler mit der Situation oft überfordert. Durch ein Signalband können die erfahrenen Piloten den Flugschüler als solchen erkennen und besondere Rücksicht darauf nehmen. In anderen Ländern gibt es diese Regelung und es wurden damit gute Erfahrungen gemacht. Das Signalband kann beim Drachen am Turm oder beim Gleitschirm am Flügel-Ende befestigt werden. Das Abtrennen des Bandes kann nach bestandener Prüfung als eine Art Zeremonie dargestellt werden.“ Der Antrag wir ausführlich erläutert und diskutiert.
Abstimmung: Beschluss (offene Abstimmung): Antrag wird mit großer Mehrheit abgelehnt.
Modifizierter Antrag von Uwe Apel: „Antrag auf Kennzeichnung soll als Empfehlung nicht als Pflicht gelten“. Abstimmung modifizierter Antrag: Beschluss (offene Abstimmung): Antrag wird mehrheitlich angenommen.

8. Bewerbung für die Ausrichtung der Jahrestagung 2008

Vorstellung der Bewerbungen von Franz Merl (Gleitschirmclub Kraichtal) für Kraichgau und Rudl Bürger (DFC Hochries-Samerberg) für Samerberg. Beschluss (geheime Abstimmung): Samerberg wird mit 83 Stimmen gewählt, Kraichgau erhält 56 Stimmen.
Anmerkung der Redaktion: Inzwischen hat sich die Vorstandschaft des DFC Hochries-Samerberg gegen die Ausrichtung entschieden und will die Jahrestagung 2009 an die Hochries holen. Die Jahrestagung 2008 wird daher in Kraichgau sein.
Gmund, 28.11.2007

Petra Aichele
Protokollführerin

Charlie Jöst
1. Vorsitzender

Protokoll der DHV Regionalversammlungen 2007

Datum und Ort:
Regionalversammlung Nord in Hamburg am 6.10.2007
Regionalversammlung Ost in Leipzig am 7.10.2007
Regionalversammlung Mitte in Neuss am 13.10.2007
Regionalversammlung Südost in Fürstenfeldbruck am 20.10.2007
Regionalversammlung Südwest in Bretzfeld am 21.10.2007

Teilnehmer:
Region Nord: 52 Anwesende + 81 Vollmachten = 133 Stimmen
Region Ost: 28 Anwesende + 42 Vollmachten = 70 Stimmen
Region Mitte: 105 Anwesende + 131 Vollmachten = 236 Stimmen
Region Südost: 113 Anwesende + 214 Vollmachten = 327 Stimmen
Region Südwest: 130 Anwesende + 179Vollmachten = 309 Stimmen

Begrüßung und Regularien :
Die Regionalbeiräte, die örtlichen Vereinsvorsitzenden und der DHV Vorsitzende Charlie Jöst begrüßen die Versammlungen . Björn Klaassen wird in allen Regionen einstimmig zum Protokollführer gewählt. Das Protokoll der Regionalversammlungen 2006 wird jeweils einstimmig genehmigt.

Vorträge:
Andy Frötscher berichtet über den X-Alps Wettbewerb mit Bildern und Videobeiträgen.
Wolf Schneider erläutert eine neue Konzeption für den Drachenflugsport. Insbesondere stellt er ein Performance Training für Drachenflieger vor.
Karl Slezak begründet und erläutert die neuen Anforderungen des Gütesiegels 2008 für Gleitschirme. In den Klassen 1 und 1-2 sollen die Sicherheitsanforderungen erhöht werden.

Wahl der Delegierten:
Region Nord (10 Delegierte): Dengler Eberhard, Dettmer Frank, Benecke Johannes, Aue Dirk, Eckardt Axel, Theophile Wulf, Apel Uwe, Schwiegershausen Dieter, Tollmien Gabriela, Werner Peter
Region Ost (12 Delegierte): Post Thomas, Ebeling Bettina, Buddee Hans-Christoph, Prietz Siegfried, Müller Christian, Reimann Udo, Maek Henry, Kirsch Ingo, Neubert Michael, Bilke Uwe, Andreas Reiner, Cario Lutz
Region Mitte (46 Delegierte): Vogel Andrea, Stang Bettina, Schlegel Hartmut, Speckenheuer Klaus, Johe Peter, Nitsche Peter, Mostert – Ostermann Monika, Speckenheuer Rebekka, Bürger Rainer, Sylla Karl-Heinz, Kilberth Klaus, Rodener Marie-Luise, Wihl Peter, Hohl Friedrich, Neidlein Axel, Zimmer Susanne, Soboll Dirk-Michael, Bonertz Helmut, Meyer Stephan, Bürger Mara, Gensert René, Schulte Burkhard, Vogel Michael, Bajewski Jörg, Greefrath Tobias, Bonertz Alexander, Ida Christian, Ostermann Norbert, Stang Ralf, Zimmer Dirk, Bude Erwin, Freisen Udo, Schultz Werner, Oswald Winfried, Venzke Burkhard, Kern Theo, Meier Eckard, Baumgarten Daniela, Schürholz Theodor, Seidel Klaus, Miller Christine, Hofmann Christian, Wimmer Hartwig, Adams Renate, Adams Peter, Fankhauser Josef
Region Südost (51 Delegierte): Klaassen Björn, Schlöffel Ralph, Gschwendtner Sepp, Schmid Arnold, Glas Regina, Mast Stefan, Schmottermeyer Ulrich, Rieck Andreas, Strasser Uli, Schwiegershausen Corinna, Kiefinger Hans, Schröter Eckhart, Liebermeister Benedikt, Rummel Peter, Rauscher Georg, Mühlich Hagen, Stuckenberger Axel, Bender Toni, Kamml Dieter, Rothmüller Rupert, Kohn Andreas, Osowski Benno, Kohler Engelbert, Schölzel Uwe, Dilger Friedrich, Kratzner Christof, Dachs Angela, Mayer Helene, Gsinn Hans, Heider Roland, Müller Lars, Brüggemann Andrea, Brandl Richard, Heumann Daniel, Steidl Franz Xaver, Beggel Hans-Peter, Bürger Rudolf, Haertl Wolfgang, von Necker Matthias, Wild Peter, Lode Kristine, Teubert Oliver, Niederreuther Robert, Muth Carsten, Börschel Roland, Schmidtler Bernd, Broschart Michael, Haupt Markus, Peter Manfred, Schmidtlein Peter, Wohlrab Margit
Region Südwest (44 Delegierte): Jöst Karl, Schweizer Lothar, Kienzle Klaus, Rüdinger Jürgen,

REGIONALBEIRÄTE

Frank Dettmer
Regionalbeirat Nord

Frank Herr
Regionalbeirat Mitte

Dieter Münchmeyer
Regionalbeirat Ost

Martin Lohse
Regionalbeirat Südwest

Noldi Schmid
Regionalbeirat Südost

Heidler Sonja, Butzke Klaus, Oberle Eugen, Kotscharnik Florian, Wilming Klaus Peter, Obergfell Waldemar, Werner Traute, Müller Jürgen, Schuster Martina, Probst Ulrich, Prinz Ulrich, Axtmann Werner, Christmann Luise, Lohse Martin, Berlin Katja, Seiler Siegfried, Meyer Wolfgang, Abel Reinhard, Peglow Olaf, Lische Dieter, Santostasi Tommaso, Hellwig Peter, Arnold Wolfgang, Sattler Torsten, Hummel Jakob, Hertling Cosima, Kotscharnik Norbert, Merl Franz, Weist Bernd, Porst Herbert, Bauer Raimund, Schüler Stefan, Trenkle Ralph, Hübner Ingo, Kleiner Bernd, Grau Michael, Leicht Bernd, Schreiber Bernhard, Braun Reiner, Baisch Andreas

Wahl von Regionalbeiräten:
Region Nord: Frank Dettmer wird einstimmig für 3 Jahre gewählt.
Region Ost: Dieter Münchmeyer wird einstimmig für 2 Jahre gewählt.
Region Mitte: keine Wahl.
Region Südost: Arnold Schmid wird einstimmig für 2 Jahre gewählt.
Region Südwest: Klaus Kienzle und Martin Lohse stellen sich zur Wahl. Martin Lohse wird mit 173 Stimmen für 2 Jahre gewählt.

Regionale Themen:
In allen Regionen erläutert Björn Klaassen die jeweilige Luftraumsituation und appelliert, die Luftraumbestimmungen zu beachten.
Region Nord: Jugendschleppwochenende 2008, Elektroantrieb für Gleitschirme und Hängegleiter.
Region Ost: Startwagen und Räder für Hängegleiter, Neue Klasse im DHV – XC für 1 er Schirme?
Region Mitte: Antrag von Axel Neidlein zum Thema Sicherheitsveröffentlichungen und Unfallberichten (die Mehrheit der Anwesenden unterstützt seinen Antrag). Der Austragungsort der Landesmeisterschaften ist noch offen.
Region Südost: Anträge von Markus Haubt hinsichtlich der beim DHV eingelagerten Testgeräte (ca. 50% der Anwesenden unterstützen den Antrag) sowie zur Online Forumsrubrik „Verbandspolitik" (Antrag findet bei den Anwesenden keine Unterstützung).
Region Südwest: Der Antrag von Axel Neidlein zum Thema Sicherheitsveröffentlichungen und Unfallberichten wird durch Bernd Kleiner vorgestellt (der Antrag findet nur geringe Unterstützung); Klaus Kienzle und Björn Klaassen berichten über die Anforderungen des Naturschutzes im Schwarzwald (Auerhuhnschutzgebiete).

Orte der nächsten Regionalversammlungen:
Region Nord: Bremen (GSC Weser e.V. / DFC Weser e.V.)
Region Ost: Berlin Altes Lager (DCB Berlin e.V.)
Region Mitte: Niederzissen (Rhein- Mosel – Lahn e.V.)
Region Südost: Fürstenfeldbruck (Drachenflugfreunde Fürstenfeldbruck e.V.)
Region Südwest: Baden-Baden (GSV Baden – Schwarzwaldgeier e.V.)

Björn Klaassen
Protokollführer

Charlie Jöst
DHV Vorsitzender

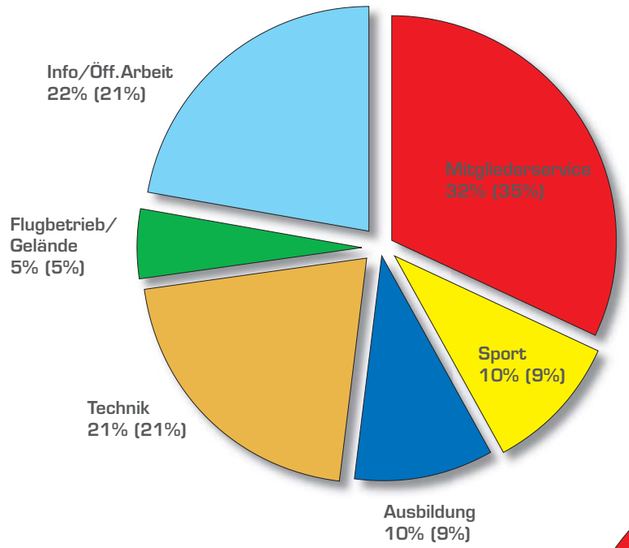
WIRTSCHAFTSPLAN 2008 (in Euro)

(Vorschau für 2008 im Vergleich mit dem Jahresergebnis 2006 und der Hochrechnung 2007)

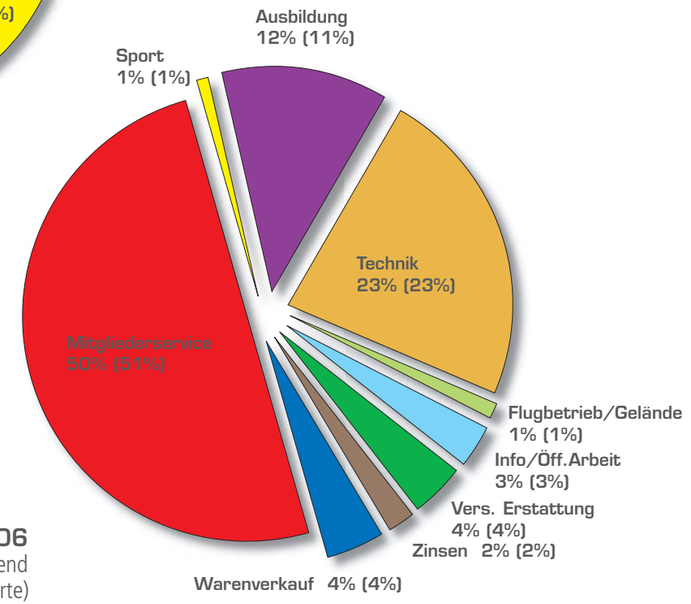
Erträge	**2006**	**2007**	**2008**
Beiträge	1.586.633,85	1.596.050,00	1.600.000,00
DHV-Shop	134.539,55	120.000,00	110.000,00
Inserate und Abos, Homepage + DHV-Info	97.490,06	90.000,00	90.000,00
Kostenerstattung Versicherung	133.400,00	170.000,00	170.000,00
Zinsen und ähnliche Erträge	71.129,16	114.000,00	115.000,00
Referat Wettkampfsport	28.364,85	22.900,00	25.000,00
Referat Ausbildung	372.562,85	355.850,00	330.000,00
Referat Technik	714.668,06	640.000,00	450.000,00
Uneinbringliche Forderungen Technik	-34.053,88	-5.000,00	-5.000,00
Referat Flugbetrieb/Gelände	9.882,22	9.050,00	7.000,00
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	140,85	0,00	0,00
Anlagenverk., Auflösung Wertberichtigungen	25.100,00	0,00	0,00
Summe	**3.139.857,57**	**3.112.850,00**	**2.892.000,00**

Aufwendungen	2006	2007	2008
Wareneinsatz	79.698,32	80.000,00	75.000,00
Jugendförderung	12.762,31	15.000,00	18.000,00
Vereinszuschüsse, Packerlehrgänge	37.316,10	30.000,00	45.000,00
DHV-Versammlungen + Sitzungen	44.334,21	55.000,00	50.000,00
Nicht abzugsfähige Vorsteuer	73.508,50	74.000,00	75.000,00
Uneinbringliche Forderungen Beiträge	36.403,58	15.000,00	15.000,00
Sport	212.675,11	207.000,00	172.000,00
Ausbildung	157.194,26	163.250,00	140.000,00
Technik	170.471,39	143.500,00	150.000,00
Flugbetrieb, Gelände	41.570,33	19.100,00	15.000,00
*Angestelltes Personal	1.076.845,81	1.195.000,00	1.230.000,00
Fachübergreifende freie Mitarbeiter	105.925,01	105.950,00	105.000,00
DHV-Info (incl. Travel und Training)	344.310,39	327.000,00	335.000,00
Kommission	21.078,80	20.000,00	20.000,00
Porto, Telefon etc.	97.149,19	88.150,00	90.000,00
Büromaterial, Fachliteratur, EDV, etc.	99.004,47	95.350,00	85.000,00
Raumkosten	61.763,25	63.000,00	65.000,00
Gebühren und Beiträge	13.632,77	16.000,00	15.000,00
Prüfungs- und Beratungskosten	39.968,76	40.000,00	40.000,00
Versicherungen	52.272,49	60.100,00	60.000,00
DAeC-Beiträge	73.769,76	75.000,00	75.000,00
Messen, Öffentlichkeitsarbeit	155.779,08	140.000,00	120.000,00
Beitrag Förderpool	0,00	0,00	0,00
Abschreibungen	76.512,04	75.750,00	75.000,00
Gesetzliche und freie Rücklagen	45.000,00	0,00	0,00
Projekt Wetternetz	4.164,16	4.200,00	4.000,00
Rückstellung Naturschutzgutachten und Technik	3.600,00	0,00	0,00
Einstellung in die Pauschalwertberichtigung	0,00	5.000,00	5.000,00
Summe	**3.136.710,09**	**3.112.350,00**	**3.079.000,00**
Gewinn/Verlust	3.147,48	500,00	**-187.000,00

* inlusive ca. 22 % Arbeitgeberanteil zur Sozialversicherung, zusätzlich Berufsgenossenschaft + Reisekosten + sonstige Lohnnebenkosten.
** Bereits für die Jahre 2006 + 2007 war ein Fehlbetrag eingeplant worden, was zum teilweisen Abbau der Rücklagen geführt hätte. Beide Jahre endeten dann dennoch mit positiven Ergebnis.

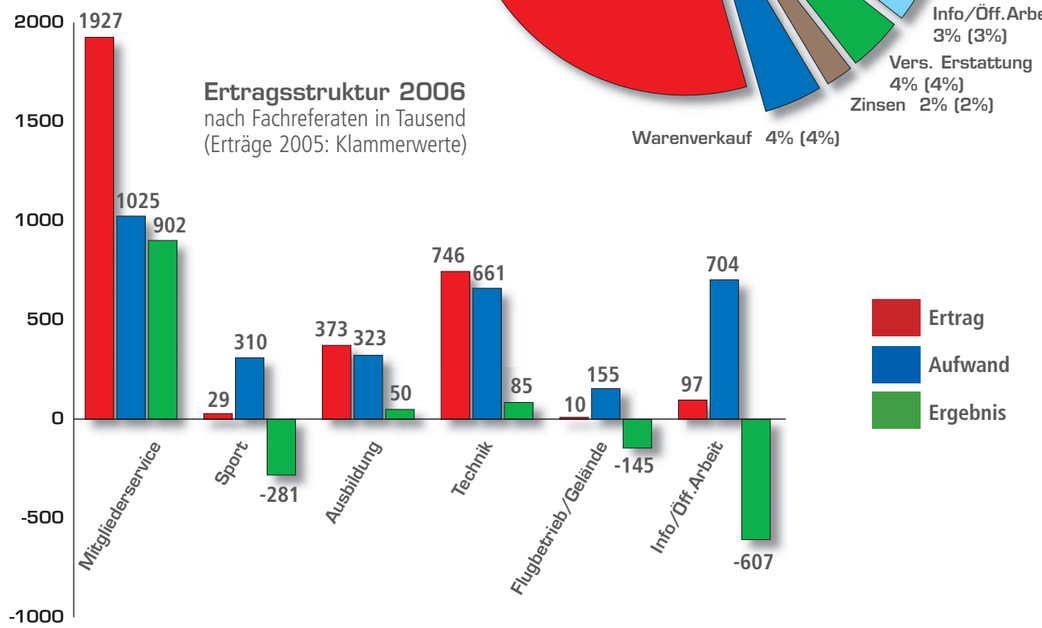


Aufwandsstruktur 2006
Aufwandsanteile der Referate in %
(Aufwand 2005:Klammerwerte)



Ertragsstruktur 2006

Ertragsstruktur 2006
nach Fachreferaten in Tausend
(Erträge 2005: Klammerwerte)



www.dhv.de

ORTENAUER DRACHEN & GLEITSCHIRMFLIEGER MIT ERFOLGREICHEM JAHR

Die Ortenauer hatten auch 2007 wieder viele Termine. Da gab es Fallschirmpacken, die Ausfahrt nach Kärnten, das große Ortenau Pokalfliegen mit vielen Hundert begeisterten Zuschauern. Dank einer Windenschleppstrecke von 800 Meter haben es doch Einige geschafft Mitte September über der Festwiese schön Thermik zu fliegen und so den Wettbewerb spannend zu machen. Der besondere Höhepunkt war aber in diesem Jahr wieder der Vereinsausflug nach Schruns im Montafon. Dort haben wir mit Jürgen Brandl einen begeisterten Gleitschirmflieger mit eigener Berghütte gefunden. 15 Mann können auf der Hütte gut übernachten. Der Rest war im Tal. Morgens wird der Flieger 50 Meter den Hang hochgetragen und wenn die Thermik einsetzt, steht einem stundenlangen Fliegen nichts mehr im Wege. Ideal für einen Vereinsausflug. Feiern und Fliegen, alles zusammen. Am Samstagabend Grillen ist auf Jürgens Terrasse mit rundum Blick auf die Berge im Montafon ein absolutes Traumerlebnis. Leider ist ein Wochenende fast zu wenig. Sollten jedoch andere Vereine auch mal ein neues Ziel suchen, geben wir die Adresse gerne weiter. Voraussichtlich wird in diesem Jahr die Genehmigung für unser Fluggelände verlängert, so dass wir 800 m Seil auslegen können und sicherlich dadurch der Einstieg in die Thermik auch für Gleitschirme regelmäßig möglich wird. Wir hoffen dadurch mehr Gleitschirmpiloten für das Schleppen zu Interessieren.
Ortenauer Drachen- und Gleitschirmflieger e.V.
Klaus Kienzle

GLEITSCHIRMVEREIN „OSTWINDFREUNDE“ HAT NEUE FLIEGERISCHE HEIMAT

Der Kölner Gleitschirmverein „Ostwindfreunde“ hat ein neues Fluggelände zugelassen. Nachdem dem Verein im Frühjahr 2007 seitens RWE Power der Pachtvertrag für die Sophienhöhe (Fluggelände im Kreis Düren) gekündigt worden war, ist es jetzt gelungen, das Fluggelände Obermaubach / Kreuzau in der Eifel zuzulassen. Durch die Zusammenarbeit mit der Forstbehörde und den Umweltverbänden gelang es dem Verein, dass an diesem Ort die Natursportart Gleitschirmfliegen betrieben werden kann. Der Flugbetrieb in diesem landschaftlich einmaligen Gelände wird erstmalig im Frühjahr 2008 beginnen. Das Jahr 2008 steht für die Ostwindfreunde aber auch wieder unter dem Zeichen vieler gemeinsamer Aktivitäten wie Vereinsfahrten, Workshops, Fachvorträge, etc. Im Mittelpunkt steht dabei die Jugendarbeit. So können Jugendliche bzw. junge Erwachsene bis 21 Jahren ab sofort kostenlos den Ostwindfreunden beitreten, sofern fliegende Eltern im Verein Mitglied sind. Nähere Informationen findet man im Internet unter:
http://www.ostwindfreunde.de

EINWEISUNG WINDENSCHLEPPSTART IM NORDEN

Dass Weltrekorde im Flachland erflogen werden, hat sich herumgesprochen. Nun, das Streben nach Weltrekorden muss nicht gleich am Anfang stehen, wichtig ist es, im Flachland überhaupt in die Luft zu kommen. Dazu bieten wir eine Einweisung in den Windenschleppstart für Drachenflieger an. Mit Axel Eckardt aus Hamburg haben wir einen Berechtigten und erfahrenen Drachenpiloten, der Euch mit einem Doppelsitzer das Starten am Seil beibringt. Geplant ist eine 2- Tageseinweisung mit 20 Schleppstarts. Termin ist der 19. und 20. April 2008 von morgens bis Sonnenuntergang, als Ausweichtermin ist der 26. und 27. April 2007 vorgesehen. Vor Ort auf dem Segelflugplatz Holste-Hellingst bestehen Campingmöglichkeiten, die Infrastruktur für die Ver- und Entsorgung ist vorhanden. Das Wetter können wir noch nicht prognostizieren, sondern nur hoffen, also hoffen wir auf super Wetter. Wir sind der Drachenfliegerclub Weser e.V., in dem selbstverständlich auch Gleitschirmflieger fliegen. Infos und mehr über das Seminar unter 0172-4476862 und über unseren Verein und Standort unter www.drachenfliegen-im-norden.de oder www.dfcweser.de.
Drachenfliegerclub Weser e.V.
Eberhard Dengler

MIT 74 JAHREN NOCH TOPFIT

Bei der Vereinsmeisterschaft des Albatros GSC Aschaffenburg wurde auch 2007 der Pokal für den längsten Flug am Schleppgelände an unser ältestes aktives Mitglied Werner Schwab verliehen. Bei einer vorgeschriebenen Maximalhöhe von 3.500 ft MSL muss man, um den Anschluss nicht zu verpassen, die Thermikquellen unseres Schleppgeländes in Aschaffenburg-Nilkheim schon gut kennen. Mit nun beachtlichen 74 Lebensjahren hat Werner es geschafft, diesen Wettbewerb zum drittenmal in Folge (91 min. / 102 / min. / 95 min.) zu gewinnen! Aber nicht nur beim Fliegen, sondern auch wenn es darum geht anzufassen, fällt Werner durch hervorragende Leistung auf. Als Gerätewart leistet Werner einen professionellen und unverzichtbaren Beitrag zur Vereinsarbeit. Wir möchten uns an dieser Stelle bei Werner im Namen aller Vereinsmitglieder herzlich bedanken und wünschen ihm noch viele schöne Flüge!
Albatros GSC Aschaffenburg e.V.
Sonja & Helmut Baden

JUGENDSCHLEPP IM NORDEN

Zwei GS-und acht HG-Piloten im Alter von 16 bis 27 Jahren haben sich in der Saison 2007 um die Vereinsflugschule der Hamburger Drachen- und Gleitschirmflieger gruppiert. Diese positive Entwicklung möchten wir nutzen und alle jugendlichen Piloten zu einem Fliegerlager ins DHV-Schleppzentrum Nord einladen.
In unserem Fluggelände gibt es Winden- und UL-Schlepp in Nord/Süd und West/Ost Richtung. Camping, Wohnmobil und Übernachtung am Flugplatz ist möglich. Windenfahrer, UL- Schlepppiloten und Fluglehrer werden sich in der zweiten Jahreshälfte für eine Woche in den Dienst der guten Sache stellen. Umrahmt von der wunderschönen Landschaft der Mecklenburger Seenplatte. Termin, Rahmenprogramm und weitere Details erscheinen im nächsten DHV-Info.
DHV-Schleppzentrum Nord
Hamburger Drachen- und Gleitschirmflieger

GLEITSCHIRMSERVICE ROTH

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

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

SCHULWETTBEWERB AM WATLES IN SÜDTIROL

Der diesjährige Schulwettbewerb der Flugschule Drachensport Brodbeck fand Anfang November 2007 am Watles in Südtirol statt. Der Schulwettbewerb wurde an zwei Tagen mit unterschiedlichen Aufgaben ausgetragen. Leider konnten wir am ersten Tag nicht wie geplant am Watles starten, da der Nordwind vom Reschenpass hereindrückte und ein Fliegen unmöglich machte. Als Ausweichberg sind wir dann nach Sulden gefahren.

Vom Startplatz hatten wir einen herrlichen Blick auf den Ortler, der oben schneebedeckt war, und bei strahlenden Sonnenschein und blauem Himmel beeindruckend aussah. Der erste Durchgang des Schulwettbewerbs war ein Schätzflug, bei dem die Flugzeit möglichst genau geschätzt werden musste. Am zweiten Tag wurde dann vom Watles gestartet. Die Teilnehmer konnten ihren zweiten Wertungsflug absolvieren und dann noch zwei Freiflüge genießen. Der zweite Wertungsflug war ein Zeitflug, die Teilnehmer mussten so lange oben bleiben wie möglich. Durch die schwache Thermik hielten sich die Flugzeiten in Grenzen.

Selbstverständlich musste bei den zwei Wertungsflügen der Landepunkt getroffen werden, das gab Zusatzpunkte! Der Wettbewerb blieb spannend bis zum Schluss. Die ersten Plätze belegten: Matthias Kaiser mit Nova Mentor M, Conny Turzo mit Nova Prima XS und den dritten Platz belegte Markus Mack mit Nova Tatoo M. Zur Siegerehrung gab es Pokale für die Plätze eins bis sechs und einmal freie Auswahl (Sturmhaube oder Helmsack). Zusätzlich erhielt jeder Teilnehmer ein T-Shirt der Flugschule. Insgesamt nahmen am Schulwettbewerb 34 Piloten teil. Trotz der nicht optimalen Flugbedingungen und des Ausweichens auf einen anderen Flugberg wurden bei dieser Ausfahrt über 200 Flüge absolviert.

Robert Wahl

FLY Tirol
www.para.at – flugschule@para.at
NOVA TESTZENTRUM
Tandemflüge – Aus- u. Fortbildung – Reisen – Handel – Verleih
FLUGSCHULE WESTENDORF
Bergliftstr. 18 A-6363, Westendorf, mobil +43 6767 847617100

www.jenair.de
Saalbahnhofstraße 10
07743 Jena
Tel.: D-(0)3641-825900
Fly & Smile
Vereinsschulung vor Ort
Fliegershop online
Finanzierung ab 0%
JEN AIR
Paragliding

POSITIVES FEEDBACK DER PRESSEARBEIT

Im DHV-Info 146 hatte ich mit dem Artikel „Luftaufnahmen zum Schnäppchenpreis" über die simple technische Umsetzung einer Kamerabefestigung am Hängegleiter berichtet. Mit dieser Befestigung und vor allem durch die einfache und schnelle Montage der Kamera habe ich seitdem keinen einzigen Flug mehr ohne Kamera gemacht und kann so für die Saison 2007 auf über 1.500 Luftaufnahmen zurückgreifen. Die Fotos wurden hauptsächlich vom Flügelende aus, aber auch von einem Ausleger am Kielrohr von schräg hinten, gemacht.

Diese Bilder sollten nicht Selbstzweck sein, sondern nur auf Plakaten und Visitenkarten für unsere FlyRanch Hinterweiler werben.

Wir haben in Hinterweiler unsere Hände 2007 nicht in den Schoß gelegt. Es wurden annähernd dreihundert Plakate und Tausende von Flyern verteilt. Unsere Homepage ist mit allen umliegenden Fremdenverkehrsämter verlinkt. Wir haben es sogar geschafft, als Link auf den Web-Seiten einiger Städte im Einzugsgebiet zu erscheinen. Deshalb hat es uns auch nicht verwundert, dass der Besucherstrom auf dem Flugplatz im Laufe des Jahres stetig zugenommen hat. Dies gilt vor allem für die jeweiligen Sonntage. Aus sicherheitsrechtlichen Gründen sind die Zufahrtswege bei Flugbetrieb in Hinterweiler mit Schranken gesichert. Dann tummeln sich die Schaulustigen vor der Schranke.

Wir Flieger von Hinterweiler wollen diese Menschen aber nicht von unserem Sport ausschließen. Im Gegenteil – wir wollen sie für unsere Sache gewinnen und so ist es eine Selbstverständlichkeit für uns, diese Besucher auf den Flugplatz zu holen und ihnen persönlich das Drachenfliegen allgemein, aber auch das Besondere des Drachenfliegens auf einer FlyRanch, zu erklären. Dort stehen ihnen Doppelsitzerdrachen und Trike aufgebaut direkt zur Verfügung und etwa jeder Vierte hat die Gelegenheit zum Mitfliegen dann auch spontan genutzt. Kann es eine bessere Werbung für unseren Sport geben? Die allgemeine positive Entwicklung in Hinterweiler hat es uns schließlich erleichtert, für die kommende Saison einen Sponsor für die neuen Visitenkarten zu finden. Nur bei einer Visitenkarte in Verbindung mit einem Taschenkalender 2008 konnte ich die Verteilung von 10.000 Stück zusagen. Also stand fest: Auf der Vorderseite etwas Werbung für uns und auf der Rückseite dann halt der Kalender. Unser Sponsor wollte aber auch auf die Vorderseite. Also zwei Bilder auf die Vorderseite, eins vom Sponsor, eins von uns. Und nun schaut Euch mal das Ergebnis an: Unser Schlepppilot Günter hat 2007 so viele Passagierflüge gemacht, dass er bereit war, die neuen Visitenkarten zu sponsern und es wird sich bestimmt für beide Seiten rechnen! Übrigens sind die Visitenkarten noch im November 2007 in die Verteilung gegangen, weil sie eben als Taschenkalender 2008 zu dem Zeitpunkt besonders begehrt waren. Die Materialverwaltungen großer Institute im Bonner Bereich waren dankbare Abnehmer. Wären welche übrig geblieben, so wären sie an den Kassen großer Heim- und Supermärkte von uns platziert worden. Aber sie gingen ja weg wie warme Semmeln. Wenn es nichts kostet! Und das Beste zum Schluss: Jetzt tragen Tausende von Frauen ein Bild von mir an ihrem Herzen.

Flyranch Hinterweiler

Hans Koch

flugpark-olymp.de

SELBSTPACKERLEHRGANG

Wieder geht ein Fliegerjahr dem Ende zu. Das Wetter und die Flüge waren gut und keine negativen Ereignisse zu verzeichnen. Wieder mal Glück gehabt? Im äußersten Notfall wäre der Rettungsschirm gezogen worden! Rettungsschirm? Auch ja, das gute Stück schlummert dunkel zusammengepresst im Gurtzeug. Wann hat der Rettungsschirm das letzte Mal frische Luft und Tageslicht gesehen? Kein Kommentar! Auf zum Rettungssystem-Selbstpackerlehrgang! In unserer weiteren Umgebung findet vom DHV ein Selbstpackerlehrgang statt. Freudig fahre ich dort hin und hoffe, den Einen oder Anderen aus der Szene zu treffen. 29 Kameraden aus der Luft sind außer mir eingetroffen. Keiner aus dem Dinosaurierbereich = Drachenflieger anwesend. Bin ich denn schon sooo alt? Klaus Hirsch und Rolf Nachtigall begrüßen uns. Erklären, wie der Tagesablauf sein wird und sagen ein paar eindringliche Worte zur Wartung und Pflege unserer Rettungsgeräte. Schon geht es los. Das Rettungsgerät mit einem kräftigen Zug an dem zuständigen Griff aus seinem Gefängnis geholt. Oh, welche Überraschung, das geht nicht mit Samthandschuhen, ein wenig Kraft benötigt man schon dazu. Da liegt das gute Stück Stoff in seiner ganzen Länge vor jedem der Teilnehmer. Das soll wieder in den Rettungscontainer? Drinnen war es ja, aber schafft man das, es wieder vorschriftsmäßig in den jetzt so klein vorkommenden Container zu bekommen? Rolf und Klaus zeigen uns, wie es gemacht wird. Dann geht es richtig los. Mit stramm Ziehen des Schirms, Leinen Sortieren, Schirmbahnen Legen, S-Schlag Legen ….aber wie war das noch? Mancher schaut in der jeweiligen Rettungssystem-Betriebsanleitung nach. Klaus und Rolf geben unermüdlich Hinweise. Zeigen uns den ein und anderen Trick. Muntern uns auf, wenn die Stoffbahnen oder Leinen nicht liegen, wie wir es möchten. Packen, wenn es notwendig ist, mit an und haben viel Geduld mit uns. Trotz des konzentrierten Schaffens werden scherzende Worte gewechselt. Dann ist es geschafft! Der Rettungsschirm ist, trotz anfänglicher Skepsis, wieder im Container. Die wohlverdiente Mittagspause ist da. Beide, Klaus und auch Rolf führen diese Rettungslehrgänge im Auftrag des DHV seit ca. 20 Jahren durch. Hochgerechnet haben ca. 7.000 Teilnehmer an diesen Lehrgängen teilgenommen. Bei ca. 30.000 DHV-Mitgliedern bleibt für Beide noch einiges zu tun! Danach, zur Vertiefung des Gelernten, nochmal den Rettungsschirm ziehen. Schau an, jetzt mit etwas mehr Schwung und gestrecktem Arm geht es, so kommt es einem wenigstens vor, viel leichter. Zum Demonstrationszweck wird in der Turnhalle, der Rettungsschirm ausgelegt. Heinz läuft los und nach ein paar Metern bremst der geöffnete Schirm seinen Lauf. Nochmal wird der Schirm gepackt. Das Legen der Leinen in Achten fällt unseren ungeschickten Händen nicht leicht. Aber auch das klappt mit ein paar zusätzlichen Übungen und der nötigen Ruhe. Und weil's so schön war, das Ganze nochmal. Bei diesem letzten Mal achten Rolf und Klaus penibel genau bei jedem Einzelnen auf das Packen des Rettungssystems. Erstaunlich, wie zügig jetzt der Rettungsschirm zusammengelegt wird und in seinen Container passt. Zum Abschluss ein paar ermahnende Worte, das Rettungssystem schonend zu behandeln, dann wird es uns in der Not helfen. Bei aller Packersorgfalt hoffe ich, dass ich das Rettungssystem nicht benötigen werde. Sollte ich mal in die Situation kommen, werde ich nicht lange warten, sondern den Rettungsschirm sofort ziehen! In diesem Sinne, bis zum nächsten DHV-Selbstpackerlehrgang.

Manfred Blankenburg

Bei erneuerbaren Energien sind wir in unserem Element.

Für die sichere und umweltfreundliche Energieversorgung von morgen werden erneuerbare Ressourcen immer wichtiger. Weil sie unerschöpflich sind. Deshalb setzen wir bereits seit Jahren alle unsere Energie daran, Wind, Wasser, Sonne und auch Biomasse effektiv zu nutzen. Allein in Deutschland können wir mit unseren modernen Wasserkraftwerken, Windparks oder Bio-Gasanlagen bereits jetzt so viel Strom aus erneuerbaren Energien erzeugen, dass eine Millionenstadt wie Berlin damit versorgt werden könnte. Und in Zukunft wollen wir noch viel mehr in alternative Ideen investieren. Damit Ihre Energie auf Dauer gesichert ist.

Mehr zu unserem Engagement für erneuerbare Energien erfahren Sie unter www.eon.com

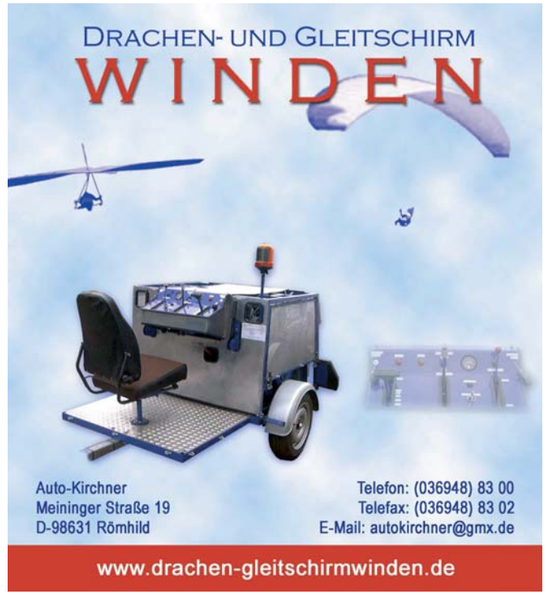
e·on Neue Energie

STARTPLATZSANIERUNG AM LABER IN OBERAMMERGAU

In der Flugsaison 2008 wird der Gleitschirmstartplatz am Laber, der im feuchten Sommer 2007 stark in Mitleidenschaft gezogen wurde, wieder begrünt werden. Die Maßnahme erfordert die Sperrung des Hauptstartplatzes und ein Ausweichen auf einen Nebenstartplatz. Dadurch wird es zu Verzögerungen im Startablauf kommen. Voraussichtliche Dauer: gesamte Saison 2008. Wir hoffen auf Euer Verständnis
Die Ammergauer Drachen- und Gleitschirmflieger
Ralf Gellendin

XC-CUP 2007 SIEGEREHRUNGEN UND PARTY

Bei der XCCup Party waren die Programmpunkte Vorträge von Teilnehmern zur Saison 2007, eine Präsentation zu den Daten des Wettbewerbs 2007 und die Siegerehrungen. Der Höhepunkt der Party war die Paratech XCCup Herausforderung, bei dem 4 Teilnehmer die Chance hatten einen neuen Gleitschirm zu gewinnen. Wolf Löhr machte den Anfang mit einem Bericht über seine schönen Streckenflüge 2007. Alexander Bonertz folgte mit einer interessanten Präsentation zum Thema Drachenfliegen lernen und erste Streckenflüge eines Youngsters. Simon Kirsch hielt einen Vortrag über die 1. Mosel Open. Nach einer Pause, in der uns das Schinderhannes Team mit einem guten Abendessen versorgte, folgte die Präsentation der XCCup 2007 Daten und Statistiken. In den letzten Jahren hat sich der XCCup zu einem der großen regionalen Wettbewerbe in Deutschland entwickelt.
Es haben sich 13 Vereine aus der Region angemeldet und damit 1.351 Mitgliedern die Teilnahme am XCCup ermöglicht. Mittlerweile sind in der Datenbank 207 Piloten angemeldet, die Streckenflüge einreichen möchten. In dieser Saison haben es 81 Piloten erreicht in die Einzelwertung aufgenommen zu werden und haben dabei 316 Flüge eingereicht. Für den Wettbewerb 2008 haben sich bereits die ersten Vereine angemeldet, DFC Vulkaneifel, DFC Saar und die Moselfalken haben bereits zugesagt. Zwei Vereine haben sich angemeldet, die bisher nicht teilgenommen haben, GC Neckar Odenwald und die Fliegerfreunde Niederrhein. Anschließend wurden die interessantesten und besten Flüge der unterschiedlichen Geräteklassen vorgestellt. Dann die Siegerehrungen: In der Vereinswertung haben die Moselfalken den ersten Platz erreicht. 30 Mitglieder in der Wertung erreichten 6.041 Wertungspunkte. In der Offenen Klasse (DHV 2 und höher) gewann Wolf Löhr vor Jürgen Kiesenbauer und Siegfried Bender. In der Sportklasse (DHV 1 und 1-2) kam Michael Müller auf Platz 1. Platz 2 ging an Ralf Böhm vor Jean-Paul Siuda. In der Klasse der GS Tandems belegte Daniel Menet vor Rainer Bürger den ersten Platz. Drittplatzierter ist Axel Kalenborn. In der Geräteklasse Starrflügler (HG FAI-5) konnte sich Josef Lichter durchsetzen, gefolgt von Patrick Jung und Fredi Huber. In der Geräteklasse HG mit Turm (HG FAI-1) gewann Astrid Roski vor Frank Mauer und Udo Eckard. Bei den HG ohne Turm erreichten Lukas Etz, Harald Lang und Jürgen Bummer die ersten Plätze. Claudia Franken, Astrid Roski und Marita Willems erhielten Preise als beste Damen. Desweiteren wurden Preisgelder an die bestplatzierten Teams vergeben. Die Einzelwertung gewann Lukas Etz, gefolgt von Wolf Löhr und Jürgen Kiesenbauer. Lukas Etz konnte in diesem Jahr die drei punktbesten Flüge einreichen. Wolf erreichte Platz 2 mit einem Gleitschirm Dreieck über 61 km und einem JoJo-Flug von 97 km. Jürgen reichte den einzigen GS Flug über mehr als 100 km ein. Die Verlosung der Sachpreise, gestiftet von den Sponsoren des XCCup 2007, stand als nächster Programmpunkt an. Der XCCup bedankt sich bei allen Sponsoren die den Wettbewerb nach Kräften unterstützen. Hierbei ist besonders Paratech zu erwähnen, die den sensationellen Hauptpreis zur Verfügung stellten, der später vergeben wurde. Bräuniger und Aircotec stellten uns Gutscheine zur Verfügung. Finsterwalder&Charly sowie Bautek, die uns ebenfalls mit Gutscheinen unterstützten. AIR, Powertrike, Henry Hauck, Swing, Aiwave, Skywalk und Independence, die es durch eine große Anzahl von Sachpreisen ermöglichten, dass viele Teilnehmer Preise erhalten haben. Moselglider und UP International, die einen großen Teil der T-Shirtkosten übernahmen. Fly-APCO.de, die als Hauptpreis der Verlosung ein neues GS Gurtzeug stifteten. Advance, die uns einen Overall zur Verfügung stellten. Zum Abschluss und als Highlight der XCCup Party wurde die Paratech Herausforderung durchgeführt, bei der es einen neuen Paratech Gleitschirm zu gewinnen gab. PARATECH sponsert einen Solo-Schirm. Aus den anwesenden Teilnehmern wurden per Los 4 Kandidaten gefunden. Gegen ihre Konkurrenten konnte sich Claudia Franken durchsetzen. Ihr wurde der neue Paratech Gleitschirm symbolisch überreicht. Nähere Infos unter www.xccup.net



FLUGGEBIET FISS - ERGÄNZUNG ZU INFO 144

Aufgrund der starken Nachfrage haben wir noch aktuelle Infos zum Fluggebiet Fiss. Das Gebiet war bis jetzt eher unbekannt, weil es keine einheimischen Piloten gab. Im Frühjahr 2008 wird es als offizielles Fluggebiet vom österreichischen Aeroclub anerkannt. Es eignet sich für alle Flieger, wobei die Anfänger eher den Vormittag zum Abgleiten nutzen sollten. Im Sommer können diese schon um 8.30.Uhr hoch aufs Schönjoch. Da der Startplatz sich direkt auf dem Gradbereich befindet, ist fast immer in einer Startrichtung ein wenig Aufwind. Ist jedoch der Wind einmal zu stark, kann man problemlos von Steinegg (Mittelstation) starten und bis nach Ried abgleiten. Dies ist auch im Winter möglich, wenn man am Pistenrand bzw. außerhalb der Piste startet.

Info-Flyer sind in Bearbeitung und liegen Sommer wie Winter am Eingang auf.Start bzw. Landegebühren gibt es keine. Nach der Landung bzw. bei Außenlandungen im Sommer muss man unverzüglich seinen Schirm zum gemähten Teil der Landewiese tragen und dort zusammenlegen. Am Landeplatz Ried gilt dasselbe. Drachen werden auch transportiert, diese müssen aber vor den bzw. nach den Fahrtbetriebszeiten hochgebracht werden!
Startrichtungen: Süd, Südost, Südwest, West am Vormittag. Nord, Nordost, Nordwest, Ost.
Im ORF Teletext unter 613 findet man eine gute Wetterauskunft. Unter www.fiss.at kann man immer auf die aktuelle Webcam schauen. Der Wind wird alle 15 Minuten aktualisiert . Infos auch auf unserer Webseite unter www.tandemfliegen-tirol.com oder www.flugschule-fiss.at .
Im Frühling 2008 wir auch die Flugschule High and Fun den Betrieb in Fiss aufnehmen. Fiss ist sehr familienfreundlich. Papa macht einen Flug und der Rest der Familie versucht es mit dem Fisser Flizzer oder gar dem Fisser Flieger.
Roli Patsch

„AIR“LEBNISTAG IM KINDERFERIENPROGRAMM

Im Rahmen des diesjährigen Kinderferienprogramms der Stadt Pfreimd und der Gemeinde Fensterbach sorgte der „Fensterbachtaler Deltaclub“ für einen Ferientag der ganz besonderen Art. 46 Kinder im Alter bis zu 14 Jahren konnten sich ausgiebig einen ganzen Tag lang über das Drachen- und Gleitschirmfliegen informieren. Zwar machte Petrus der Veranstaltung einen Strich durch die Rechnung, weil er statt Sonnenschein den Himmel über dem Vereinsgelände in Dürnsricht überwiegend mit Wolken versah und auch noch seine Schleusen öffnete, so dass aus der geplanten Outdoorveranstaltung mit Tandemflügen kurzerhand ein Indoor-Flugtag wurde. Für diesen Fall war dem Verein bereits im Vorhinein freundlicherweise von der Stadt Pfreimd die kostenlose Nutzung der Landgraf-Ulrich-Halle zugesagt worden und so wurde das Spektakel in die Halle verlegt. Nach einer kurzen Einführung mit dem DHV-Lehrfilm „Fliegen wie ein Vogel“ zur Vermittlung der Grundlagen konnten die Kinder an vier Stationen schon mal die ersten Erfahrungen mit dem Gleitschirm und Drachen samt dem benötigten Zubehör sammeln. An der ersten Station fand praktische Gerätekunde an einem ausgebreiteten echten Gleitschirm und aufgestellten Drachen statt. Danach konnten die Kinder und Begleiter zum einen die Funktion der Vereinswinde als auch das „kleinste Flugzeug der Welt“, einen Gleitschirm mit Rucksackmotor bestaunen. An der dritten Station durften die Kinder an einem Gleitschirm-Simulator üben, den das Vereinsmitglied Karl Ruhland in aufwändiger Arbeit in Verbindung mit einem Computerprogramm erstellt hatte. Durch die Umleitung der Bremsleinen des Gleitschirms über verschiedene Rollen an einen Joystick wurden realistische Flugbedingungen nachgestellt und die Funktion der Leinen getestet, was sogar soweit ging, dass selbst durch Gewichtsverlagerung im Gurtzeug Richtungsänderungen erzeugt werden konnten.

An der letzten Station schließlich war noch Sportlichkeit gefragt. Dafür hatte die Firma. Skywalk dem Verein den Groundhandlingsschirm Taco zur Verfügung gestellt, der für die Benutzung in der Halle bestens geeignet war. Damit konnten die Teilnehmer abwechselnd nach Anlegen des Gurtzeugs loslaufen und mit Zugunterstützung der anderen Kinder den Gleitschirm füllen, um so ein Gefühl für einen Gleitschirmstart zu bekommen. Zum Abschluss wurden im Rahmen eines Quiz, dessen Fragen sich auf die verschiedenen Stationen bezogen, drei Tandemflüge verlost. Viel Freude bereitete den Kindern auch der Zusammenbau von kleinen Styroporfliegern, die am Ende von der Tribüne der Halle gestartet wurden. Die drei weitesten Flüge wurden am Ende noch mit Preisen belohnt, wobei der erste Preis ein ferngesteuerter Helikopter war.

Trotz der Wetterkapriolen war die Veranstaltung ein derart großer Erfolg, dass die Organisatoren des Ferienprogramms am Ende auf den Vereinsvorsitzenden Scheibl des Fensterbachtaler Deltaclubs zukamen und sich die Genehmigung erholten, diesen „Air“lebnistag auch im Ferienprogramm 2008 wiederum anzubieten zu dürfen. Aufgrund der großartigen Resonanz kann eine derartige Veranstaltung im Rahmen der erforderlichen Nachwuchsarbeit allen Vereinen zur Nachahmung nur empfohlen werden.

Fensterbachtaler Deltaclub
Albert Bruckner

PARAFLY CLUB SCHWABEN MIT ATTRAKTIVEM JUBILÄUMSPROGRAMM

Mit über 50 Ausfahrten und Veranstaltungen hat der 1. Parafly Club Schwaben Club für seine Mitglieder und interessierte Gäste (bzw. Gastflieger) wieder ein dickes Programmpaket geschnürt: Neben Fluggebieten „vor der Haustür“ und diversen Zielen im Allgäu und in den Alpen stehen Dolomiten und Vogesen auf dem Programm. Wem das noch nicht weit genug ist, der wird in Italien (Bassano, Rom/Norma), Slowenien, Frankreich (z.B. nach Annecy oder ab zum Soaring in den „großen Sandkasten“ an der Dune de Pyla), Schottland, Griechenland oder der Türkei (Ölüdeniz) sicher fündig. Neben diesen Reisen liegt ein weiterer Schwerpunkt auf Wissensvermittlung und – vertiefung. Vom Groundhandling über das Packen und Auslösen des Rettungsfallschirms, bis zur Auffrischung der Erste-Hilfe-Kenntnisse ist alles geboten. Ausbildungsmöglichkeiten im Windenschlepp sowie zum Windenfahrer dürfen auch nicht fehlen. Und wen das kalt lässt, den wird vielleicht der Schnupperkurs in Speedflying reizen. Die jährlichen Clubmeisterschaften und monatliche Clubabende mit wechselnden Themenschwerpunkten runden das Programm ab, welches über die Website des Parafly Club Schwaben unter www.1pcs.de heruntergeladen werden kann. Dort finden sich auch Kontaktadressen für den Bezug des Druckexemplars.

Der 1. Parafly Club Schwaben wurde im Mai 1988 von 18 Flugbegeisterten gegründet. Heute gehören ihm rund 400 Mitglieder aus der Region Stuttgart an.

Parafly Club Schwaben e.V.
Oliver Arnold

INFO 149 - LUFTIGE BEGEGNUNGEN

Der Artikel hat mir sehr gut gefallen. Für 2008 hab ich auch etwas auf geschrieben:
Wir standen vor einigen Jahren auf der riesigen Gipfelkalotte der „Loma Lissa“ in Venezuela. Ein paar Anden-Condors standen ziemlich mürrisch rum. Wahrscheinlich wegen der morgentlichen Kälte. Da sagte Don Kilowattio: Wenn der erste Condor seine Flügel ausschüttelt, müsst ihr euch einhängen. So war es dann auch. Ich bin einfach hinter dem Ersten nach und so drehten wir bis fast an die Basis auf. Er war manchmal nur wenige Meter neben mir. Irgendwann wurde es ihm dann zu dumm und er kippte über die linke Schulter ab. Ich glaube, er hat kurz vorher noch mit dem rechten Auge gezwinkert, aber ich bin mir nicht ganz sicher.
Don Kilowattio ist der Presidente der nur knapp 50 HG-Pioten in Venezuela. Den Spitznamen hat er einem Lichtbogen an einer Hochspannungsleitung zu verdanken. Nun hinkt er auf einem Bein. Aber fliegen tut er wie der Teufel.
Willy Plodeck

DHV INFO 149 - STARRFLÜGELSZENE QUO VADIS

Es ist schade, dass Felix im Interview mit Klaus Irschik nicht sagt, bei wem er das Starrflügelbauen gelernt hat.
Die beiden Vorläufer des heutigen Starrflügels, Experience und Pegasus waren meine Projekte und es wäre vermessen, sie als gemeinsame Projekte zu bezeichnen. Durch die Optimierung der Rippen, im Rahmen seiner Diplomarbeit, hat Felix den Pegasus unterstützt. Er hat sich auch um die Fertigung der ersten drei Segel gekümmert. Dass der Name „Pegasus“ für meinen Starrflügel von seiner Freundin stammt, möchte ich nicht verschweigen.
Felix scheint nicht zu seinen Wurzeln zu stehen! Sonst würde er nicht den Carbon-Explorer, der außer dem Steuerungsprinzip nichts mit den heutigen Starren gemeinsam hat, als Vorläufer bezeichnen. Den charakteristischen D-Holm und die Klapprippen findet man nicht am Explorer.
Mit freundlichem Fliegergruß
Jürgen Lutz, der Entwickler des 1. Serienstarrflügels.

REDAKTIONSSCHLUSS
FÜR INFO 151 = 15.2.08
FÜR INFO 152 = 15.4.08

Weshalb Flugbetrieb mit Einweisung?

Attraktive Fluggelände gibt es überall in Deutschland. Viele sind unproblematisch und einfach. Andererseits sind einige Gelände, und das betrifft vor allem die Hanggelände, recht anspruchsvoll. Im Schwarzwald sind es zum Teil die Landeplätze in engen V-Tälern, im Odenwald die Startplätze in knapp bemessenen Waldschneisen oder an der Mosel die Landeplätze unmittelbar am Fluss, um nur ein paar Beispiele zu nennen. Zudem gibt es immer wieder Stromleitungen, Straßen oder ungünstige Strömungsverhältnisse, die zu berücksichtigen sind. Neben diesen technischen Dingen sind Kleinräumigkeit, Eigentumsverhältnisse, Naturschutz und manchmal auch die emotionalen Bedenken der Bürger vor Ort weitere Hürden. Alles in allem eine nicht immer leichte Aufgabe für Geländehalter und DHV. Dennoch konnten eine Menge Gelände zugelassen werden. Über 900 Gelände sind derzeit im Datenbestand. Nach Möglichkeit sollen die Gelände möglichst auch frei für Gäste nutzbar sein. Um letzteres möglich zu machen und um gleichzeitig die Gelände nicht durch Unfälle oder das Nichteinhalten von Auflagen zu gefährden, wird in vielen Geländen eine Einweisung vorgeschrieben. Es hat sich bewährt, dass die örtlichen Vereine mit Engagement die Piloten einweisen. Da gibt es dann gleichzeitig gute Tipps für Thermik, Sicherheit und Streckenflüge. Fazit: Gute Infos und Erhalt der Gelände auch in anspruchsvollen Gebieten machen die Einweisung sinnvoll! Björn Klaassen, DHV Flugbetrieb

FOTO MIRJAM KLAASSEN

Startplatz Böhming im Altmühltal

Taunusstein / Hessen

Die Gleitschirmfreunde Taunusstein haben ein neues Windenschleppgelände. Zwei Ortstermine mit Gemeinde, Naturschutz, Verein und dem DHV waren notwendig, um eine Zulassung zu erreichen. Zunächst soll erst nach der Erntezeit auf einem Feldweg in Taunusstein / Orlen geschleppt werden. Infos unter: www.gleitschirmfreunde-taunusstein.com

Triebenberg / Sachsen

Der Übungshang „Triebenberg“ wurde aufgegeben, da mit dem Grundeigentümer leider keine Einigung erzielt werden konnte. Die ehemalige Wiese wird inzwischen als Acker genutzt. Der Ostsächsische Fliegerclub ist nun auf dem Segelflugplatz Riesa - Canitz zu Hause. Infos zum Flugbetrieb unter: www.elbtalflieger.de.

Neue Flugregeln in Erlau/Odenwald

Das Fluggelände Erlau wird inzwischen von sehr vielen Piloten genutzt. Leider kam es in letzter Zeit zu Problemen im Fluggelände (z.B. Parksituation) und dem stark zugenommenen Flugbetrieb im begrenzten Aufwindband. Vor allem aus Sicherheitsgründen wird der Betrieb jetzt eingeschränkt. Zwischen dem 1. Oktober und dem 31. März dürfen nur Vereinsmitglieder oder die Mitglieder der Nachbarvereine das Gelände nutzen. Weitere Details und Infos unter www.ersterodc.de
Jürgen Kiesenbauer
1. ODC

Stohl / Ostseeküste

Nach jahrelangem Ringen hat der Gleitschirm- und Drachenfliegerverein Milan in Schleswig-Holstein endlich die Zulassung für ein Küstenfluggelände an der Ostsee durchgebracht. Keine leichte Aufgabe die sich Wulf Theophile, sein Team und der DHV Regionalbeirat Nord Frank Dettmer gestellt haben. Herausgekommen ist ein Küstenfluggelände an der Ostsee mit Startrichtung Nordost. Die wichtigste Einschränkung gleich vorweg: Das Gelände darf aus Naturschutzgründen nur zwischen dem 1. Oktober bis Mitte April beflogen werden. Danach geht der Luftraum an die dort brütenden Uferschwalben, welche aus Afrika zurückkommen. Alle Piloten benötigen vor dem Start eine Einweisung durch den Verein. Eine gute Schirmbeherrschung ist in jedem Fall erforderlich. Infos und Kontakt über: www.fliegen-sh.de

Wetterstation Kalmitturm

In die letzte Ausgabe hat sich leider ein Fehler eingeschlichen. Die richtige Nummer ist folgende: 06237 / 306 400.

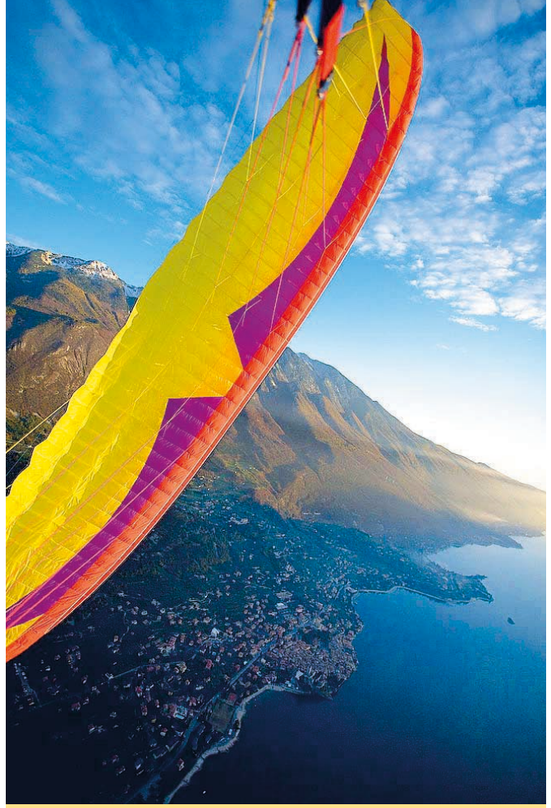


FOTO MANFRED KASTL

Neue DHV-Musterprüfbescheinigungen für Gurtzeuge und Rettungsgeräte und DHV-anerkannte Betriebe

GLEITSEGEL-GURTZEUGE

Musterprüfnummer: DHV GS-03-0367-07
Muster: UP Everest 2
Inhaber der Musterprüfung: UP International GmbH
Anhängelast: max.100 kg

GLEITSEGEL-RETTUNGSGERÄTE

MusterprüfNr: DHV GS-02-0152-07
Muster: Protect II RIS L
Inhaber der Musterprüfung: U-Turn GmbH
Anhängelast max.: 120 kg

MusterprüfNr: DHV GS-02-0153-07
Muster: Protect II RIS XL
Inhaber der Musterprüfung: U-Turn GmbH
Anhängelast max.: 140 kg

DHV/ÖAEC- ANERKANNTE BETRIEBE FÜR LUFTSPORTGERÄT

Name: Primoz Gricar Sportgerätehandel
Adresse: DE 83666 Waakirchen Riedern 63, fon 08021 504796, fax 08021 504796, g-primoz@hotmail.com
Anerkennung für: Instandhaltung von HG, Gurtzeugen, Rettungsgeräten

TESTFLÜGE IM INFO

Das Testberichtschema für Gleitschirme und Hängegleiter

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

Gleitschirme		
1		Gleitschirme mit einfachem, weitgehend fehlerverzeihendem Flugverhalten.
1-2		Gleitschirme mit gutmütigem Flugverhalten.
2		Gleitschirme mit anspruchsvollem Flugverhalten und dynamischen Reaktionen auf Störungen und Pilotenfehler. Für Piloten mit regelmäßiger Flugpraxis.
2-3		Gleitschirme mit sehr anspruchsvollem Flugverhalten und heftigen Reaktionen auf Störungen und geringem Spielraum für Pilotenfehler. Für Piloten mit um fassender 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/OeAeC-zugelassenen Gurtzeuge an)
	GX	Gurtzeuge mit festen Kreuzgurten - Alle Gurtzeuge, die der Gurtzeuggruppe GX angehören, sind mit diesem Gleitsegel zugelassen
	Biplace	Der Schirm ist für doppelsitzigen Betrieb zugelassen
	Y	Hängegurtzeug (frühere Konstruktion)
	S	Spezialgurtzeug
Drachen		
1		für Piloten, die an einem einfachen Flugverhalten interessiert sind, z.B. weil sie selten fliegen
2		für Piloten, die den Ausbildungsstand Beschränkter Luftfahrerschein (A-Lizenz) haben, und genußvolles Fliegen vorziehen
3		für Piloten, die den Ausbildungsstand Unbeschränkter Luftfahrerschein (B-Lizenz) haben und regelmäßig und in kurzen Zeitabständen fliegen
	E	Spezielle Einweisung erforderlich. z.B. wegen ungewöhnlicher Steuerung
	G	Spezielles Gurtzeug erforderlich
		Zwischenwerte 1-2 und 2-3 sind möglich

DHV GS-01-1719-07

NOVA MENTOR M

Testbericht DHV 03 NOVA Mentor M
Zertifikatinhaber: NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.
Hersteller: NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.
Klassifizierung: 1-2 GH, W-Schlepp: Ja, Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max : 1 / 1
Beschleuniger: Ja. Trimmer: Nein

Verhalten bei min. Fluggewicht(95 Kg)		max. Fluggewicht(110 Kg)
Start	**1-2**	**1-2**
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt verzögert über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	durchschnittlich	durchschnittlich
Geradeausflug	**1-2**	**1-2**
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandling	**1-2**	**1-2**
Trudeltendenz	durchschnittlich	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Überziehen	**1-2**	**1-2**
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Frontales Einklappen	**1-2**	**1-2**
Vorbeschleunigung	gering	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen	**1-2**	**1-2**
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen und Gegenst.	**1-2**	**1-2**
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Fullstall, symm. Ausleitung	**1-2**	**1-2**
Trudeln aus Trimmgeschw.	**1-2**	**1-2**
Trudeln aus stat. Kurvenflug	**1-2**	**1-2**
Steilspirale	**1-2**	**1-2**
Einleitung	einfach	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s]	12	10
B-Stall	**1**	**1**
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	**1**	**1**
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	**1-2**	**1-2**
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Frontales Einklappen (beschleunigt)	**1-2**	**1-2**
Vorbeschleunigung	gering	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	**1-2**	**1-2**
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig verzögert
Ohren anlegen, beschleunigt	**1**	**1**
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zur Flugsicherheit		

DHV GS-01-1720-07

WINDTECH ZEPHYR L

Testbericht DHV 03 Windtech Zephyr L
Zertifikatinhaber: NORTEC, S.L. - WINDTECH
Hersteller: NORTEC, S.L. - WINDTECH
Klassifizierung: 1-2 GH, W-Schlepp: Ja, Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max : 1 / 1
Beschleuniger: Ja. Trimmer: Nein

Verhalten bei	min. Fluggewicht(100 Kg)	max. Fluggewicht(130 Kg)
Start	**1**	**1**
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Geradeausflug	**1**	**1**
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandling	**1-2**	**1-2**
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Überziehen	**1-2**	**1-2**
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	spät > 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
Frontales Einklappen	**1**	**1**
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen	**1**	**1**
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen und Gegenst.	**1-2**	**1**
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Fullstall, symm. Ausleitung	**1-2**	**1-2**
Trudeln aus Trimmgeschw.	**1-2**	**1-2**
Trudeln aus stat. Kurvenflug	**1-2**	**1-2**
Steilspirale	**1-2**	**1-2**
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s]	9	9
B-Stall	**1-2**	**1-2**
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek
Ohren anlegen	**1**	**1**
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	**1**	**1**
Landeverhalten	einfach	einfach
Frontales Einklappen (beschleunigt)	**1-2**	**1-2**
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	**1-2**	**1-2**
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt	**1**	**1**
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zur Flugsicherheit		

DHV GS-01-1721-07

WINDTECH ZEPHYR M

Testbericht DHV 03 Windtech Zephyr M
Zertifikatinhaber: NORTEC, S.L. - WINDTECH
Hersteller: NORTEC, S.L. - WINDTECH
Klassifizierung: 1-2 GH, W-Schlepp: Ja, Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max: 1 / 1
Beschleuniger: Ja. Trimmer: Nein

Verhalten bei	min. Fluggewicht(90 Kg)	max. Fluggewicht(110 Kg)
Start	**1**	**1**
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Geradeausflug	**1**	**1**
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandling	**1-2**	**1-2**
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Überziehen	**1-2**	**1-2**
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
Frontales Einklappen	**1**	**1**
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen	**1**	**1**
Wegdrehen	< 90 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	< 90 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	gering
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen und Gegenst.	**1-2**	**1-2**
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Fullstall, symm. Ausleitung	**1-2**	**1-2**
Trudeln aus Trimmgeschw.	**1**	**1-2**
Trudeln aus stat. Kurvenflug	**1**	**1-2**
Steilspirale	**1-2**	**1-2**
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s]	9	9
B-Stall	**1-2**	**1-2**
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek
Ohren anlegen	**1**	**1**
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	**1**	**1**
Landeverhalten	einfach	einfach
Frontales Einklappen (beschleunigt)	**1-2**	**1-2**
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	**1-2**	**1-2**
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	< 90 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt	**1**	**1**
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zur Flugsicherheit		

DHV GS-01-1722-07

WINDTECH ZEPHYR S

Testbericht DHV 03 Windtech Zephyr S
Zertifikatinhaber: NORTEC, S.L. - WINDTECH
Hersteller: NORTEC, S.L. - WINDTECH
Klassifizierung: 1-2 GH, W-Schlepp: Ja, Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max: 1 / 1
Beschleuniger: Ja. Trimmer: Nein

Verhalten bei	min. Fluggewicht(75 Kg)	max. Fluggewicht(95 Kg)
Start	**1**	**1-2**
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Geradeausflug	**1**	**1-2**
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandling	**1-2**	**1-2**
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Überziehen	**1-2**	**1-2**
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	durchschnittlich
Frontales Einklappen	**1**	**1**
Vorbeschleunigung	gering	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen	**1**	**1-2**
Wegdrehen	90 - 180 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	durchschnittlich mit Verlangsamung
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen und Gegenst.	**1-2**	**1**
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
Fullstall, symm. Ausleitung	**1-2**	**1**
Trudeln aus Trimmgeschw.	**1-2**	**1-2**
Trudeln aus stat. Kurvenflug	**1-2**	**1**
Steilspirale	**1-2**	**1-2**
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s]	9	12
B-Stall	**1-2**	**1**
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek	selbständig
Ohren anlegen	**1**	**1**
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	**1**	**1-2**
Landeverhalten	einfach	einfach
Frontales Einklappen (beschleunigt)	**1-2**	**1-2**
Vorbeschleunigung	gering	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	**1-2**	**1-2**
Wegdrehen	90 - 180 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt	**1**	**1-2**
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek
Ergänzungen zur Flugsicherheit		

DHV GS-01-1723-08

OZONE ADDICT 2 L

Testbericht DHV 03 Ozone Addict 2 L
Zertifikatinhaber: OZONE Gliders Ltd.
Hersteller: OZONE Gliders Ltd.
Klassifizierung: 2 GH, W-Schlepp: Ja, Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max: 1 / 1
Beschleuniger: Ja. Trimmer: Nein

Verhalten bei	min. Fluggewicht(95 Kg)	max. Fluggewicht(115 Kg)
Start	1-2	1-2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt verzögert über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	durchschnittlich	durchschnittlich
Geradeausflug	1-2	1-2
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandling	1-2	1-2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Überziehen	2	1-2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	spät > 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	hoch
Frontales Einklappen	2	2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen	2	2
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen und Gegenst.	2	1-2
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Fullstall, symm. Ausleitung	2	2
Trudeln aus Trimmgeschw.	1-2	1-2
Trudeln aus stat. Kurvenflug	1-2	2
Steilspirale	2	2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s]	12	12
B-Stall	1-2	1-2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	1-2	1-2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	1-2	1-2
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Frontales Einklappen (beschleunigt)	2	2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	2	2
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt	1-2	1-2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zur Flugsicherheit		

DHV GS-01-1724-08

OZONE ADDICT 2M

Testbericht DHV 03 Ozone Addict 2M
Zertifikatinhaber: OZONE Gliders Ltd.
Hersteller: OZONE Gliders Ltd., Klassifizierung: 2 GH, W-Schlepp: Ja
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max: 1 / 1
Beschleuniger: Ja. Trimmer: Nein

Verhalten bei min. Fluggewicht(80 Kg)	Verhalten bei max. Fluggewicht(100 Kg)	
Start	1-2	1-2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt verzögert über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	durchschnittlich	durchschnittlich
Geradeausflug	1-2	1-2
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandling	1-2	1-2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Überziehen	1-2	1-2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Frontales Einklappen	2	2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen	2	2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen und Gegenst.	1-2	1-2
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Fullstall, symm. Ausleitung	2	2
Trudeln aus Trimmgeschw.	1-2	1-2
Trudeln aus stat. Kurvenflug	1-2	1-2
Steilspirale	1-2	1-2
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s]	12	12
B-Stall	1-2	1-2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	1-2	1-2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	nicht selbständig	nicht selbständig
Landung	1-2	1-2
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Frontales Einklappen (beschleunigt)	2	2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	2	2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt	1-2	1-2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	nicht selbständig	nicht selbständig
Ergänzungen zur Flugsicherheit		

DHV GS-01-1725-08

OZONE ADDICT 2 S

Testbericht DHV 03 Ozone Addict 2 S
Zertifikatinhaber: OZONE Gliders Ltd.
Hersteller: OZONE Gliders Ltd.
Klassifizierung: 2 GH, W-Schlepp: Ja, Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max: 1 / 1
Beschleuniger: Ja. Trimmer: Nein

Verhalten bei	min. Fluggewicht(65 Kg)	max. Fluggewicht(85 Kg)
Start	1-2	1-2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt verzögert über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	durchschnittlich	durchschnittlich
Geradeausflug	1-2	1-2
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandling	1-2	1-2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Überziehen	1-2	1-2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
Frontales Einklappen	2	2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen	2	2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen und Gegenst.	1-2	1-2
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Fullstall, symm. Ausleitung	2	2
Trudeln aus Trimmgeschw.	1-2	1-2
Trudeln aus stat. Kurvenflug	1-2	1-2
Steilspirale	1-2	1-2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s]	11	11
B-Stall	1-2	1-2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	1-2	1-2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek
Landung	1-2	1-2
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Frontales Einklappen (beschleunigt)	2	2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	2	2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt	1-2	1-2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek
Ergänzungen zur Flugsicherheit		

DHV GS-01-1726-08

TEAM 5 BLUE L

Testbericht DHV 03 TEAM 5 Blue L
Zertifikatinhaber: AIRsport 2000 GmbH
Hersteller: AIRsport 2000 GmbH
Klassifizierung: 1-2 GH, W-Schlepp: Ja, Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max: 1 / 1
Beschleuniger: Ja. Trimmer: Nein

Verhalten bei	min. Fluggewicht(100 Kg)	max. Fluggewicht(130 Kg)
Start	1-2	1-2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	durchschnittlich	durchschnittlich
Geradeausflug	1-2	1-2
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandling	1-2	1-2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Überziehen	1-2	1-2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	durchschnittlich
Frontales Einklappen	1-2	1-2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen	1-2	1-2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen und Gegenst.	1-2	1-2
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Fullstall, symm. Ausleitung	1-2	1-2
Trudeln aus Trimmgeschw.	1-2	1-2
Trudeln aus stat. Kurvenflug	1-2	1-2
Steilspirale	1-2	1-2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s]	11	11
B-Stall	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	1-2	1-2
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Frontales Einklappen (beschleunigt)	1-2	1-2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	1-2	1-2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zur Flugsicherheit		

DHV GS-01-1727-08

TEAM 5 BLUE M

Testbericht DHV 03 TEAM 5 Blue M
Zertifikatinhaber: AIRsport 2000 GmbH
Hersteller: AIRsport 2000 GmbH
Klassifizierung: 1-2 GH, W-Schlepp: Ja, Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max : 1 / 1
Beschleuniger: Ja. Trimmer: Nein

Verhalten bei	min. Fluggewicht(85 Kg)	max. Fluggewicht(110 Kg)
Start	1-2	1-2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	gering
Starthandling	einfach	einfach
Geradeausflug	1-2	1-2
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandling	1-2	1-2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Überziehen	1-2	1-2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Frontales Einklappen	1-2	1-2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen	1-2	1-2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen und Gegenst.	1-2	1-2
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Fullstall, symm. Ausleitung	1-2	1-2
Trudeln aus Trimmgeschw.	1-2	1-2
Trudeln aus stat. Kurvenflug	1-2	1-2
Steilspirale	1-2	1-2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s]	11	11
B-Stall	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	1-2	1-2
Landeverhalten	einfach	einfach
Frontales Einklappen (beschleunigt)	1-2	1-2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	1-2	1-2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zur Flugsicherheit		

DHV GS-01-1728-08

TEAM 5 BLUE S

Testbericht DHV 03 TEAM 5 Blue S
Zertifikatinhaber: AIRsport 2000 GmbH
Hersteller: AIRsport 2000 GmbH
Klassifizierung: 1-2 GH, W-Schlepp: Ja, Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max: 1 / 1
Beschleuniger: Ja. Trimmer: Nein

Verhalten bei	min. Fluggewicht(70 Kg)	max. Fluggewicht(95 Kg)
Start	1-2	1-2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	durchschnittlich
Geradeausflug	1-2	1-2
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandling	1-2	1-2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Überziehen	1-2	1-2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	durchschnittlich
Frontales Einklappen	1-2	1-2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen	1-2	1-2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich mit Verlangsamung
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen und Gegenst.	1-2	1-2
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Fullstall, symm. Ausleitung	1-2	1-2
Trudeln aus Trimmgeschw.	1-2	1-2
Trudeln aus stat. Kurvenflug	1-2	1-2
Steilspirale	1-2	1-2
Einleitung	einfach	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s]	10	12
B-Stall	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	1-2	1-2
Landeverhalten	einfach	durchschnittlich
Frontales Einklappen (beschleunigt)	1-2	1-2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	1-2	1-2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich mit Verlangsamung
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zur Flugsicherheit		

DHV GS-01-1729-08

U-TURN EMOTION L

Testbericht DHV 03 U-Turn Emotion L
Zertifikatinhaber: U-Turn GmbH
Hersteller: U-Turn GmbH
Klassifizierung: 1 GH, W-Schlepp: Ja, Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max: 1 / 1
Beschleuniger: Ja. Trimmer: Nein

Verhalten bei	min. Fluggewicht(100 Kg)	max. Fluggewicht(130 Kg)
Start	1	1
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	gering	gering
Starthandling	einfach	einfach
Geradeausflug	1	1
Rolldämpfung	hoch	hoch
Kurvenhandling	1	1
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Überziehen	1	1
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	spät > 80 cm	spät > 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
Frontales Einklappen	1	1
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen	1	1
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen und Gegenst.	1	1
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Fullstall, symm. Ausleitung	1	1
Trudeln aus Trimmgeschw.	1	1
Trudeln aus stat. Kurvenflug	1	1
Steilspirale	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s]	11	11
B-Stall	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach
Frontales Einklappen (beschleunigt)	1	1
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	1	1
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zur Flugsicherheit		

DHV GS-01-1730-08

U-TURN EMOTION M

Testbericht DHV 03 U-Turn Emotion M
Zertifikatinhaber: U-Turn GmbH
Hersteller: U-Turn GmbH
Klassifizierung: 1 GH, W-Schlepp: Ja, Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max: 1 / 1
Beschleuniger: Ja. Trimmer: Nein

Verhalten bei	min. Fluggewicht(85 Kg)	max. Fluggewicht(110 Kg)
Start	1	1
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	gering	gering
Starthandling	einfach	einfach
Geradeausflug	1	1
Rolldämpfung	hoch	hoch
Kurvenhandling	1	1
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Überziehen	1	1
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	spät > 80 cm	spät > 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
Frontales Einklappen	1	1
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen	1	1
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen und Gegenst.	1	1
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Fullstall, symm. Ausleitung	1	1
Trudeln aus Trimmgeschw.	1	1
Trudeln aus stat. Kurvenflug	1	1
Steilspirale	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s]	11	11
B-Stall	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach
Frontales Einklappen (beschleunigt)	1	1
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	1	1
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zur Flugsicherheit		

DHV GS-01-1731-08

U-TURN EMOTION S

Testbericht DHV 03 U-Turn Emotion S
Zertifikatinhaber: U-Turn GmbH
Hersteller: U-Turn GmbH
Klassifizierung: 1 GH, W-Schlepp: Ja, Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max: 1 / 1
Beschleuniger: Ja. Trimmer: Nein

Verhalten bei min. Fluggewicht(70 Kg)	max. Fluggewicht(90 Kg)	
Start	1	1
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	gering	gering
Starthandling	einfach	einfach
Geradeausflug	1	1
Rolldämpfung	hoch	hoch
Kurvenhandling	1	1
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Überziehen	1	1
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	spät > 80 cm	spät > 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
Frontales Einklappen	1	1
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen	1	1
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen und Gegenst.	1	1
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Fullstall, symm. Ausleitung	1	1
Trudeln aus Trimmgeschw.	1	1
Trudeln aus stat. Kurvenflug	1	1
Steilspirale	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s]	9	11
B-Stall	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach
Frontales Einklappen (beschleunigt)	1	1
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	1	1
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zur Flugsicherheit		

DHV GS-01-1732-08

SKYWALK TEQUILAÇ M

Testbericht DHV 03 Skywalk TequilaÇ M
Zertifikatinhaber: Skywalk GmbH & Co. KG
Hersteller: Skywalk GmbH & Co. KG
Klassifizierung: 1-2 GH, W-Schlepp: Ja, Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max: 1 / 1
Beschleuniger: Ja. Trimmer: Nein

Verhalten bei	min. Fluggewicht(85 Kg)	max. Fluggewicht(105 Kg)
Start	1	1
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	gering	gering
Starthandling	einfach	einfach
Geradeausflug	1	1
Rolldämpfung	hoch	hoch
Kurvenhandling	1	1
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Überziehen	1	1
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	spät > 80 cm	spät > 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	durchschnittlich
Frontales Einklappen	1	1
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen	1	1
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen und Gegenst.	1	1
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Fullstall, symm. Ausleitung	1	1
Trudeln aus Trimmgeschw.	1	1
Trudeln aus stat. Kurvenflug	1	1
Steilspirale	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s]	12	12
B-Stall	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach
Frontales Einklappen (beschleunigt)	1-2	1-2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	1-2	1-2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zur Flugsicherheit		

DHV GS-01-1733-08

UP SUMMIT XC SM

Testbericht DHV 03 UP Summit XC SM
Zertifikatinhaber: UP International GmbH
Hersteller: UP International GmbH
Klassifizierung: 2 GH, W-Schlepp: Ja, Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max: 1 / 1
Beschleuniger: Ja. Trimmer: Nein

Verhalten bei	min. Fluggewicht(75 Kg)	max. Fluggewicht(95 Kg)
Start	1-2	1-2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt verzögert über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	durchschnittlich	durchschnittlich
Geradeausflug	1-2	1-2
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandling	1-2	1-2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Überziehen	2	1-2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
Frontales Einklappen	2	2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen	2	2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	hoch	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen und Gegenst.	1-2	1-2
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Fullstall, symm. Ausleitung	1-2	1-2
Trudeln aus Trimmgeschw.	1-2	2
Trudeln aus stat. Kurvenflug	1-2	1-2
Steilspirale	1-2	1-2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s]	10	10
B-Stall	1-2	1-2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	2	2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	nicht selbständig	nicht selbständig
Landung	1-2	1-2
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Frontales Einklappen (beschleunigt)	2	2
Vorbeschleunigung	gering	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	2	2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	hoch	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Ohren anlegen, beschleunigt	2	2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	nicht selbständig	nicht selbständig
Ergänzungen zur Flugsicherheit		

high & fun

Flugschule Silvretta Galtür

Serfaus Fiss Ladis / Tirol

Berg - Power im Hochgebirge

HOTEL UND FLUGSCHULE UNTER EINEM DACH !
SOMMER HIT 2008
Flug- Pauschale
all - inklusive - Woche

7 Tage Silbertaler's feine Halbpension
mit grossem Frühstücksbuffet und Wahl zwischen 3 Menüs am Abend, tägliches Salatbuffet
jeden Freitag Galamenü - täglich: Fliegersuppentopf.
Individueller Flugservice: Beratung und Betreuung, Funkeinweisung, Starthilfe , hochalpine Einweisung , Transfer und Gebühren für Start und Landeplatz

SOMMER HIT 2008
für "NICHTFLIEGER", Familie und Freunde
Alternative Sportarten: Hauseigene Mountainbikes mit Streckenplan, Nordic-Walking, Tennis, Reiten, Naturerlebnis Hüttenwandern, Kletterkurse, Indoor Kletterwand im Alpinarium ...
Sie geniessen die selbe Dienstleistung in der feinen Halbpension und haben in Tirols 1. Höhen-Luftkurort viele Möglichkeiten einer Freizeitgestaltung. Ohne Flugservice !
Grösstes Aus.- , Weiterbildung- und Prüfungszentrum in Westtirol

- 33 jährige Professionalität u. Flugerfahrung
- Höhenflüge für Auszubildende
- DHV / AERO- CLUB anerkannt
- A-Schein Prüfung nach terminlicher Absprache
- Tandemflüge mit den besten Piloten

* In Kooperation mit umliegenden Fluggebieten (Südtirol - Serfaus-Fiss-Ladis)

Die runde Sache: Silbertaler's Fliegerstammtisch

Slowenien - Krvavec 17.5. 24.5. 2008

KOSTENLOS:
Der beliebte Fliegersuppentopf zu Mittag,
der Abholservice vom Landeplatz
der freie Eintritt ins Erlebnisbad direkt neben unserem Hotel !

www.flugschule.galtuer.at www.silbertaler.at
e-mail: silbertaler@galtuer.at
Elmar Ganahl
A- 6563 Galtür 61 a
Tel. 0043 5443 8256 Fax 0043 5443 8459

DHV GS-01-1734-08

UP SUMMIT XC S

Testbericht DHV 03 UP Summit XC S
Zertifikatinhaber: UP International GmbH
Hersteller: UP International GmbH
Klassifizierung: 2 GH, W-Schlepp: Ja, Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max: 1 / 1
Beschleuniger: Ja. Trimmer: Nein

Verhalten bei	min. Fluggewicht(65 Kg)	max. Fluggewicht(85 Kg)
Start	1-2	1-2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt verzögert über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	durchschnittlich	durchschnittlich
Geradeausflug	1-2	1-2
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandling	1-2	1-2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Überziehen	2	1-2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
Frontales Einklappen	2	2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen	2	2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	hoch	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen und Gegenst.	1-2	1-2
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Fullstall, symm. Ausleitung	1-2	1-2
Trudeln aus Trimmgeschw.	1-2	2
Trudeln aus stat. Kurvenflug	1-2	1-2
Steilspirale	1-2	1-2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s]	10	10
B-Stall	1-2	1-2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	2	2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	nicht selbständig	nicht selbständig
Landung	1-2	1-2
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Frontales Einklappen (beschleunigt)	2	2
Vorbeschleunigung	gering	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	2	2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	hoch	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Ohren anlegen, beschleunigt	2	2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	nicht selbständig	nicht selbständig
Ergänzungen zur Flugsicherheit		

DHV GS-01-1735-08

UP SUMMIT XC M

Testbericht DHV 03 UP Summit XC M
Zertifikatinhaber: UP International GmbH
Hersteller: UP International GmbH
Klassifizierung: 2 GH, W-Schlepp: Ja, Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max: 1 / 1
Beschleuniger: Ja. Trimmer: Nein

Verhalten bei	min. Fluggewicht(85 Kg)	max. Fluggewicht(105 Kg)
Start	1-2	1-2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt verzögert über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	durchschnittlich	durchschnittlich
Geradeausflug	1-2	1-2
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandling	2	2
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Überziehen	2	2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Frontales Einklappen	2	2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen	2	2
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen und Gegenst.	1-2	1-2
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Fullstall, symm. Ausleitung	2	2
Trudeln aus Trimmgeschw.	1-2	1-2
Trudeln aus stat. Kurvenflug	1-2	1-2
Steilspirale	1-2	1-2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s]	12	12
B-Stall	1-2	1-2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	1-2	1-2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	1-2	1-2
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Frontales Einklappen (beschleunigt)	2	2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	2	2
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	hoch	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Ohren anlegen, beschleunigt	1-2	1-2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zur Flugsicherheit		

DHV GS-01-1736-08

UP SUMMIT XC L

Testbericht DHV 03 UP Summit XC L
Zertifikatinhaber: UP International GmbH
Hersteller: UP International GmbH
Klassifizierung: 2 GH, W-Schlepp: Ja, Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max: 1 / 1
Beschleuniger: Ja. Trimmer: Nein

Verhalten bei	min. Fluggewicht(100 Kg)	max. Fluggewicht(125 Kg)
Start	1-2	1-2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt verzögert über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	durchschnittlich	durchschnittlich
Geradeausflug	1-2	1-2
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandling	2	2
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Überziehen	2	2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Frontales Einklappen	2	2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen	2	2
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen und Gegenst.	2	2
Stabilisierung	anspruchsvolles Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	anspruchsvoll, Tendenz z. Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Fullstall, symm. Ausleitung	2	2
Trudeln aus Trimmgeschw.	2	2
Trudeln aus stat. Kurvenflug	1-2	1-2
Steilspirale	1-2	1-2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s]	11	11
B-Stall	1-2	1-2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	1-2	1-2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	1-2	1-2
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Frontales Einklappen (beschleunigt)	2	2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	2	2
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig verzögert
Ohren anlegen, beschleunigt	1-2	1-2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zur Flugsicherheit		

Berufsunfähigkeitsschutz EGO: Wir geben Ihnen sicheren Halt.

HDI GERLING

EGO von HDI-Gerling:
Berufsunfähigkeitsschutz für DHV-Mitglieder inklusive Absicherung des Flugrisikos.

Sichern Sie Ihre Existenz.
Schnell kann eine aufstrebende Karriere durch Unfall oder Krankheit beendet sein. Mit EGO sichern Sie Ihr Einkommen bereits bei Eintritt einer Berufsunfähigkeit von 50 % – ohne dass Sie auf eine andere Tätigkeit verwiesen werden. Wichtig: Wir versichern Ihr Flugrisiko mit.

Mehr Infos von Thomas Ingerl, thomas.ingerl@hdi-gerling.de oder Hans-Christian Zimmerhäckel, hans-christian.zimmerhaeckel@hdi-gerling.de

Sie können uns auch unter Tel. +49(0)69-7567-395 erreichen. Oder schicken Sie uns den Coupon als Fax: +49(0)69-7567-230

Name

Adresse

Telefon

E-Mail

Bild links: Die Deutschen Meister im Streckenfliegen Gleitschirm
v.l. oben: Robert Staudacher (1. Tandem), Hildrun Kleiner (2. Sportklasse) Monika Mack (1. Sportklasse), Angela Dachs (3. Sportklasse)
unten: Sepp Gschwendtner (1. Vereinswertung DGCTT), Ralph Schlöffel (2. offene Klasse), Peter Ertle (3. offene Klasse), Burkhard Martens (1. Vereinswertung DGCTT), Uli Straßer (3. Sportklasse), Werner Schütz (1. offene Klasse), Manuel Nübel (1. Junioren), Oliver Teubert (2. Sportklasse)
unten rechts: Karl Ruhland (2. Tandem), Erich Weber (3. Tandem)

SPORTLERTREFFEN 2007

Ein Beitrag von Benedikt Liebermeister

FOTOS CHARLIE JÜST(11), BJÖRN KLAASSEN (9)

DHV-XC Team: Ritch Brandl, Admin Peter Wild, Ralph Schlöffel, Georg Rauscher, Sepp Gschwendtner

Der Weg nach Warstein ist weit. Umso bemerkenswerter, wie viele Streckenflugbegeisterte den Weg dorthin gefunden hatten. Der Saal war voll! Gekonnt launig begrüßte Sepp Gschwendtner die Gäste und moderierte die Vorträge an.

Den Anfang machte „Thermikwolke" Burkhard Martens, erfolgreicher Autor vielbeachteter Thermik- und Streckenflugbücher.

„Impressionen vom Fliegen" hieß seine mit stimmungsvoller Musik hinterlegte Diashow. Er wollte die Schönheit des Flugsport aufzeigen und das ist ihm voll und ganz gelungen. Gewaltige Bilder wechselten mit träumerischen Sequenzen, die ganze Viel-

Drachen-Vereinsmeister v.l.:
Georg Rauscher, Reinhard Pöppl,
Michael Schmidt (Drachenfliegerclub Forst)

Die Deutschen Meister im Drachenfliegen v. l.:
Michael Schmidt (3. flexible Drachen), Andreas Becker (1.Junioren Drachen), Reinhard Pöppl, (1. Starrflügler) Corinna Schwiegershausen, (beste Dame Drachen) Matthias Mayer (1.flexible Drachen), Peter Achmüller (2. flexible Drachen), Dieter Kamml (Ligachef)

Gewinner der Drachenliga
v. l: Dieter Kamml (Ligachef),
Girgl Weinzierl, Klaus Diller,
Klaus-Peter Wilming (1. flexible Drachen),
Ulf Neumann (1. Starrflügler), Jörg Heinzelmann

Moderator
Sepp Gschwendtner

Lukas Bader, Flachland-Spezialist, gibt gern sein Wissen weiter.

DHV-Wetterexperte Volker Schwaniz beherrscht die Kunst komplexe meteorologische Themen verständlich aufzubereiten.

Live-Tracking war das Thema von System-Administrator Peter Wild.

Teamarzt Ecki Schröter mit Drachenweltmeisterin Corinna Schwiegershausen.

falt des faszinierenden Flugsports präsentierte sich dem ergriffenen Publikum.

Seit Jahren fliegt Lukas Bader erfolgreich in der Drachennationalmannschaft. Daheim ist er in Berlin, weite Flüge unternimmt er von Altes Lager im Flachland. Exzellentes Fachwissen hat er dabei angehäuft und das gab er in einer eindrucksvollen Präsentation weiter. Aufschlussreich, wie intensiv sich ein erfolgreicher Pilot im Vorfeld auf seine Flüge vorbereitet und sie danach analysiert. Erfolgreiches Fliegen ist in erster Linie Kopfsache!

Diese Erkenntnis haben die Deutschen Meister 2007 im Streckenfliegen verinnerlicht.

Beigeistert empfingen die Piloten ihre Vorbilder, wer von den Anwesenden würde nicht selbst gern auf dem Treppchen stehen?

Der Deutsche Meister bei den Drachen heißt Matthias „Hias“ Mayer, mit seinen FAI-Dreiecken – das Beste mit 237 km in Zell am See – „überflügelte“ er sogar die Punktzahl des Deutschen Meisters bei den Starren Reinhard Pöppl. Der Seriensieger fliegt zwar weiter – 317 km von Forst und sogar 413 km von De Aar (international) -, doch Dreiecke ergeben einfach mehr Punkte. Platz zwei errang bei den Drachen Peter Achmüller, Drei an Michael Schmidt. Zweiter bei den Starren wurde Dieter Kamml, Dritter Bertold Meier.

Bester Junior ist Andreas Becker, 19jähriges Supertalent, der auch die German Open gewann und sich den Deutschen Meistertitel sicherte.

Der Ultralight- und Drachenfliegerclub Forst Sengenthal brach die Dominanz der Ruhpoldinger und gewann die Vereinswertung mit Flügen überwiegend im Flachland.

Beste Dame ist Corinna Schwiegershausen, die auch die internationale Wertung anführt. An der Spitze der internationalen Wertung bei den Drachen steht Lukas Bader. Die Drachenliga gewann Klaus Peter Wilming (auch Deutscher Meister) vor Markus Ebenfeld und Thomas Schreck bei den Flexis. Ulf Neumann war mit dem Starren am schnellsten vor Jörg Heinzelmann und Klaus Dumproff Diller.

Kein Unkannter ist Torsten Hahne, zum wiederholten Mal holte er sich den Meistertitel in der Sportklasse Gleitschirm und zum zweiten Mal hat er mehr Punkte als der „Kollege“ in der offenen Klasse. Oliver Teubert kam auf den zweiten und Uli Strasser auf den dritten Platz. Werner Schütz ist der Deutsche Meister der offenen Klasse, gefolgt von Ralph Schlöffel und Peter Ertle, der sich so wunderschön über seinen dritten Platz freute. Als Hotspots der Sieger kristallisierten sich der Hochfelln/Rauschberg und das Pustertal/Dolomiten heraus. Torstens bester Flug war ein 166 FAI vom Hochfelln, Werner Schütz bester ein 142er FAI, ebenfalls vom Hochfelln.

Zum dritten Mal in Folge sicherte sich Monika Mack den Meistertitel in der Damenwertung. Vize-Meisterin ist Hildrun Kleiner, Bronze geht an Angela Dachs.

Dass es auch vor seinem Hausberg gut geht, bewies Robert Staudacher im Tandem mit einem 90 km FAI Dreieck. Daür gab's den Meistertitel! Auf Platz Zwei flog Karl Ruhland mit seiner Tochter: „Wir hatten einen Riesenspaß unterwegs.“ Dritter wurde Erich Weber. Manuel Nübel ist der Jüngste unter den besten Streckenfliegern. „They are back“, der Drachen- und Gleitschirmclub Tegernseer Tal hat nach längerer Abstinenz den Vereins-Titel zurückerobert. Doch die Luft ist dünn dort oben, die Konkurrenz schläft nicht im nächsten Jahr.

Stürmischer Applaus für die erfolgreichen Sportler. Ausführliche Ergebnislisten unter DHV XC und unter Sport.

Sperrige Themen verständlich zu präsentieren ist die große Kunst des DHV-Wetterexperten Volker Schwaniz. Sein Vortrag „Auslösetemperatur – Hintergünde und Fettnäpfchen“ erhellte so manches Dunkel. Übrigens als Artikel zu lesen im neuen DHV-Info!

Live-Tracking ist das Thema des Vortrags von Peter Wild. Unter livexc.dhv.de wird der DHV-Systemadministrator laufend informieren.

Gespannt erwartet wurden die News für den DHV-XC 2008, die Sepp Gschwendtner ankündigte. In Zukunft wird es einen Deutschlandpokal geben. Es zählen die 6 besten Flüge, die ausschließlich im deutschen Raum geflogen wurden. Außerdem wird die Bundesliga wiederauferstehen. Doch nicht die Geschwindigkeit, sondern die Kilometer zählen, d.h. die Kilometer der besten Drei eines Vereins an diesem Tag (nur am Wochenende) werden addiert.

Es hat sich wieder gelohnt am Sportlertag teilzunehmen. Und der DHV-Vorsitzende Charlie Jöst sprach den Leuten aus der Seele, als er dem Sepp ein Dankeschön aussprach: „Sepp, Du bist der gute Geist dieser Veranstaltung!“

FREE FLIGHT 2008

GLEITSCHIRM
DRACHEN
ULTRA-LIGHT

9. INTERNATIONALE AUSSTELLUNG UND FLUGSHOW FÜR GLEITSCHIRM-/ DRACHENFLIEGEN/ ULTRA-LIGHTS

14.-16. MÄRZ 2008

GARMISCH-PARTENKIRCHEN
OLYMPIA EISSPORT ZENTRUM

FREE FLIGHT POOL E.V.

GARMISCH PARTENKIRCHEN

mcn communicate

WWW.FREE-FLIGHT.DE

INFO: MCN COMMUNICATE +49 (0) 8821 18853

www.neff-elch.de

DHV-XC
VIEL NEUES 2008

Ein Beitrag von Richard Brandl

Für die Saison 2008 finden sich im DHV-XC wieder jede Menge technischer Neuerungen und Erweiterungen. Viele dieser neuen Anwendungen gehen auf Anregungen der Teilnehmer zurück, deshalb unser Dank an dieser Stelle für euer Interesse und eure Vorschläge. Außerdem wird der Online-XC um zwei interessante Wertungen erweitert, den Deutschlandpokal und die Bundesliga.

TECHNISCHE NEUERUNGEN

Es gibt eine neue zusätzliche Kartenvoreinstellung, die für manche Gelände eine verbesserte Ansicht liefern wird und vor allem nur sehr geringe Ladezeiten braucht. Karten und deren Voreinstellung sind immer ein Kompromiss aus guter Darstellung und Ladezeit.

Das Höhenbarogramm ist jetzt mit dem Geländeprofil unterlegt. Außerdem laufen rechts neben der Kartendarstellung eine Zeit-, Höhen- und Varioanzeige synchron mit der Position in der Höhenlinie und auf dem Track mit. Rechts neben der Kartendarstellung kann zusätzlich mit „Show Task" ausgewählt werden, ob man den gewerteten Aufgabentyp in der Karte angezeigt haben will oder nicht.

Bei eigenen Flügen (und nur bei denen) kann man sich eingeloggt Lufträume und eventuelle Luftraumverletzungen anzeigen lassen, diese Anzeige kann man über den Button „Show Airspace" rechts neben der Kartendarstellung auswählen. In der Karte wird sich zukünftig bei Berühren des jeweiligen Luftraumes mit dem Mauszeiger ein Kästchen öffnen mit der Bezeichnung des Luftraumes und der vertikalen Ausdehnung mit den Ober- und Untergrenzen.

Wieder bei eigenen Flügen können jetzt online auf dem XC-Server Abschnitte herausgenommen werden (am Anfang und am Ende). Damit gibt es die Möglichkeit, ohne die igc-Datei mit einem Programm wie z.B. MaxPunkte zu bearbeiten, Flugstrecken und Wertungen zu korrigieren. Das kann etwa der Fall sein, wenn die Schleppstrecke oder versehentlich eine Bergfahrt mit der Bahn, eine Heimfahrt vom Landeplatz oder Strecken von zwei Tagen (wenn's der Server überhaupt angenommen hat) mit eingegeben wurden. Der Flug braucht also nicht wieder gelöscht und neu eingegeben, sondern kann online bearbeitet werden. Und so geht's: Flug eingeloggt öffnen, ganz oben rechts (unter dem Button "Wertung") auf das Uhrsymbol (Set Start-Stop Time for Flight) klicken. Es öffnet sich ein Fenster, in dem man oben auf der Höhenlinie durch Anklicken eine grüne Linie für Start-Time und eine rote Linie für End-Time verschieben kann.

Höhenlinie mit Geländeprofil, Flugstrecke mit Aufgabentyp

Die Fotos, die man zu seinem eingereichten Flug hochladen kann, sind nicht mehr versteckt am unteren Ende der Seite zu finden, sondern durch Anklicken über dem Höhentrack in einem extra öffnenden Fenster.

Bei den Gleitschirmen wurde schon im September eine FAI3-Wertungsliste eingeführt. In dieser Liste werden die Flüge aus der Sport- und der Offenen Klasse der Deutschen Streckenflugmeisterschaft zusammen geführt. Somit ist klassenübergreifend ein direkter Vergleich der Piloten möglich.

Um Anfragen zu erleichtern, wird es ein einheitliches Formular geben, um damit noch einfacher Kontakt mit dem XC-Admin oder den Auswertern aufnehmen zu können.

Es wird immer wieder die Frage nach einer gemeinsamen und weltweiten Wertung gestellt. Zur Zeit wird bei der FAI daran gearbeitet, unter dem Dach der CIVL eine Lösung zu finden.

NEU: DEUTSCHLANDPOKAL UND BUNDESLIGA

Neben den technischen Erweiterungen wird es in der Saison 2008 zwei zusätzliche Wettbewerbsformen geben. Das ist zum einen der sogenannte Deutschland-Pokal und zum zweiten die Bundesliga. Der Deutschland-Pokal wird dem Wunsch vieler DHV-XC-Teilnehmer nach einer Flachlandwertung nachkommen. Diesen Wunsch nach einer gesonderten Wertung für die Piloten, die nicht im Gebirge fliegen wollen oder können, gibt es schon seit einigen Jahren, die technische Umsetzung ist jetzt im neuen DHV-XC endlich möglich.

Aber wie soll jetzt die Definition Flachland erfolgen, gehören z.B. der Schwarzwald und der Bayrische Wald dazu oder nicht? Die Lösung: Im Deutschland-Cup werden nur Flüge gewertet, die innerhalb Deutschlands gestartet und geflogen werden.

Flüge, die über die deutsche Landesgrenze führen, werden nur mit dem innerhalb Deutschlands geflogenen Teil gewertet (rechnerischer Endpunkt ist der Punkt des Grenzübertrittes). Streckenteile, die nach dem Überfliegen der Landesgrenzen erflogen werden, werden nicht gewertet (auch nicht nach einem Wiedereinflug). Diese Flüge zählen natürlich trotzdem komplett für den DHV-XC. Es können also Flüge für diesen Wettbewerb auch vom Alpenrand aus gestartet werden, sie dürfen nur nicht Richtung inneralpin über die Landesgrenzen führen. Am Alpenrand entlang 50 Kilometer zu fliegen, dürfte vom Schwierigkeitsgrad her ähnlich anspruchsvoll sein wie 50 Kilometer im Flachland. Piloten, die für eine gute Platzierung nicht hunderte Kilometer in die bekannten alpinen Fluggelände fahren wollen, können also auch von heimatlichen Startplätzen aus konkurrenzfähig punkten.

Online Start-/Endtime bearbeiten

Die Flüge der Teilnehmer am DHC-XC können, wenn sie in Deutschland gestartet wurden, einfach zusätzlich in den Deutschland-Pokal übernommen werden (mit dem in Deutschland geflogenen Teil). Das geschieht jedoch nicht automatisch, der Pilot muss in der DHV-XC-Eingabemaske extra das Feld „Teilnahme Deutschlandpokal" auswählen.

Die Wettbewerbsdauer ist vom 01. März bis zum 15. September.

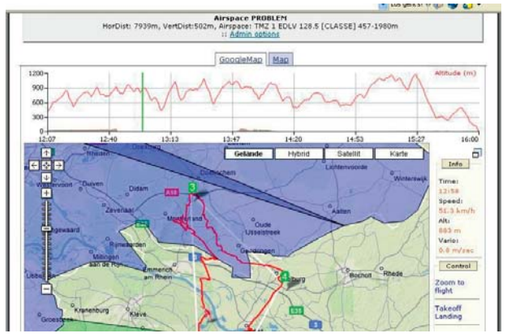
Es gibt zwei Wertungsklassen: Drachen FAI 1 / Starrflügler FAI 5 (Wertungsfaktor 0,85) und Gleitschirme FAI 3. Sonderwertungen wie Damen, Newcomer oder Junioren sind vorerst nicht geplant. Die Vereinswertung wird in der neuen Bundesliga erfolgen.

Die Faktoren, die für den Aufgabentyp (Freie Strecke, fl. Dreieck, FAI-Dreieck) vergeben werden, entsprechen denen im DHV-XC. Es werden maximal 6 Flüge pro Pilot gewertet.

Die Bundesliga erfreute sich in den Jahren ihres Bestehens einer immer größeren Beliebtheit. Besonders die medienwirksame Verwertbarkeit für Vereine wegen der kurzen Eingabefristen und der auf die Wochenenden beschränkten Wettbewerbstage war einer der Vorteile dieser Wettbewerbsform. Vor allem gab es jedoch nicht nur für einige wenige Toppiloten die Möglichkeit für ihren Verein zu punkten, sondern jeder Pilot konnte mit seinen Flügen zu einer guten Platzierung beitragen.

Als Problem stellten sich die für viele Piloten zu komplizierten Austragungsmodalitäten dar. Deshalb gibt es in der Saison 2008 einige Veränderungen. Für die Wertung werden die Streckenkilometer der jeweils 3 weitesten Flüge eines Vereins (von 3 unterschiedlichen Piloten) am Wertungswochenende zusammengezählt. Die Streckenlänge wird aus der normalen DHV-XC Wertung entnommen. Es gelten die Kilometer der im DHV-XC gewerteten Aufgabe, auch wenn ein anderer Aufgabentyp rechnerisch mehr Kilometer ergeben würde. Es wird eine Rangliste der am jeweiligen Wochenende teilnehmenden Vereine nach Gesamtstrecke gebildet.

Es gilt dann folgende Formel: Der Rundensieger (Verein) mit der höchsten Summe an Streckenkilometern erhält zwei Platzierungs-Punkte je teilnehmenden Verein (am jeweiligem Wochenende), maximal jedoch 50. Für nachfolgende Platzierungen gibt es pro Platz jeweils einen Punkt weniger (Bsp.: 18 Vereine, Rundensieger erhält 36 Punkte, der Zweite 35, der Dritte 34). Jeder teilnehmende Verein erhält mindestens einen Punkt. Im Runden-Ranking werden alle teilnehmenden Vereine in der Reihenfolge des absoluten Ergebnisses (Summe der Punkte aus den Streckenkilometern) aufgeführt. Im Gesamt-Ranking werden die Vereine in der Reihenfolge ihrer Gesamtpunkte ausgewiesen, dies ist gleichzeitig der Tabellenstand.



Lufträume und Luftraumverletzung

Es gibt zwei Wertungsklassen, Gleitschirm und Drachen, und es werden nur Flüge über 15 km gewertet. Pro Wochenende wird von 01. März bis 15. September ein Durchgang gewertet, die Flüge müssen spätestens bis zum direkt auf das Wochenende folgenden Dienstag / 24.00 Uhr eingereicht werden.

Wir wünschen euch für die Saison 2008 viele schöne und weite Flüge und eine erfolgreiche Teilnahme an allen drei Wettbewerben.

http://leonardo.thenet.gr www.thermikwolke.de www.gps24.de www.hanwag.de www.charly-produkte.de www.brauniger.com www.avena-uhren.de www.gleitsegelwetter.info

AUS FREUDE AM FLIEGEN

Ein ganz besonderer und ein ganz persönlicher Rekord

Ein Beitrag von Ewa Wisnierska

Streckenfliegen – fast schon ein magisches Wort unter Piloten. Wer träumt nicht von weiten Flügen weg vom Hausberg? Oder sogar von einem Rekord? Jeder hat wohl irgendwie seine persönliche "Rekordmarke", die er gern knacken möchte. Vielleicht ein eigener Flug in der Vergangenheit oder der eines anderen, vielleicht eine bestimmte Strecken-Idee.

In meiner Wettkampfkarriere konnte ich viele Erfolge feiern, sie haben mich aber viel Mühe und harten Kampf gekostet. Um Weltcup-Siegerin zu werden und andere Titel zu gewinnen musste ich auf vieles im Leben verzichten. Zur Weltspitze zu gelangen, fordert sehr großen Ergeiz und Einsatz. Doch wo sind die Grenzen? Wie viel ist man bereit zu investieren, wie viel zu riskieren? Bei jedem liegt die Schwelle woanders.

Leidenschaft und Spaß waren meine ursprüngliche Motivation, sie brachten mich schnell zu großem Erfolg. Doch dann verengte sich der Blick, gute Platzierungen wurden wichtiger als das Fliegen aus Freude. Die Quittung für diesen Ehrgeiz bekam ich hart und deutlich mit zwei Unfällen zu spüren. Ich war bereit, viel zu opfern und musste feststellen, dass es schließlich zu viel war. Zum Glück sind die Unfälle glimpflich genug ausgegangen, um eine Lebenslektion zu sein. Ich musste lernen im richtigen Moment nein zu sagen. Sehr schwierig, wenn man die Beste sein möchte, und wenn das Fliegen der Beruf ist.

Es lohnt sich nicht, sein Leben aufs Spiel zu setzen, nicht für Medaillen und Anerkennung und nicht für Geld. Ehrgeiz ist zwar ein wichtiger Motor, aber im richtigen Maß. Er darf nicht stärker werden als Vernunft und Gefühl, auch nicht beim Wettkampf. Die Gefahr, über die Grenze zu gehen, ist groß, unabhängig von der Sportdisziplin.

Doch trotz der bitteren Erfahrungen finde ich das Gleitschirmfliegen viel zu schön, um damit aufzuhören. Die Entscheidung heißt einfach: sicherer fliegen. In der Luft müssen wir lernen die Verantwortung für unser Leben selbst zu übernehmen. Nicht die anderen sind der Maßstab sondern ich. Ob während der Schulung, als Freiflieger oder auch im Wettkampf. Im Zweifelfall frage ich mich: was bringt mir dieser Flug? Lohnt es sich wirklich, ein Risiko ein zu gehen? Und wenn ich Zweifell habe, dann gibt es nur eine Antwort: "nein".

Diese Übung habe ich in der Wettkampfsaison 2007 oft genug wiederholt. Zwei Mal bin ich erst gar nicht gestartet, obwohl der Lauf eröffnet war und andere in die Luft gingen. Zwei mal bin ich frühzeitig landen gegangen, bevor die Durchgänge später abgebrochen wurden. Ein völlig neues Gefühl für mich. Und trotzdem hat es nach ganz oben gereicht, zur Vize World Cup Siegerin und zur Deutschen Meisterin. Ich habe mir vorgenommen, noch viele schöne und sichere Flüge zu machen.

Aber Ziele habe ich trotzdem und eines schon seit längerer Zeit: einen Weltrekord zu fliegen. Ein Dreieckskurs sollte es sein, denn die offene Strecke bedeutet immer Fliegen bei starkem Wind.

Im Oktober fragten mich meine Kollegen aus dem Swing-Team, ob ich bei ihrem Weltrekordversuch in Südafrika mitmachen möchte. Der Reiz war sehr groß und genauso groß die Lust dazu. Allerdings hörte ich, dass die Thermik und der Wind dort oft sehr stark sind. Nicht gerade passend zu meinen Vorsätzen vom sicheren Fliegen. Doch ich wollte mich selbst davon überzeugen und wenn ich es für gefährlich halten würde, dementsprechend handeln.

Unterstützt von den Firmen Swing und Anglorand gehen schließlich zwei Teams an den Start. Alfredo Studer, André Bussmann und sein Landsmann Urs Nadler im einen, drei Toppiloten aus Südafrika (Nevill Hullet, Greg Hammerton und Pete Wallenda) und ich im anderen Team. Konkurrenz im Spiel steigert die Motivation.

Für weite Flüge ist das Jahresende normalerweise die beste Zeit in Südafrika. Oft steigt die Wolkenbasis bis 6.000 Meter, wo der Wind mit hohen Geschwindigkeiten ein schnelles Vorankommen erleichtert. Bei diesen Höhen muss die Sauerstoffflasche mit ins Gepäck.

De Aar, eine Stadt zwischen Kapstadt und Johannesburg, liegt mitten in der Karoo Wüste. Mit einer Handvoll Restaurants und einem nicht vorhandenem Angebot an touristischen Attraktionen, fallen mir außer den Einheimischen und den Gleitschirmpiloten keine Besonderheiten auf. Außer fliegen kann man hier eigentlich nichts machen. Aber dafür sind wir ja hier. Schwierig nur, wenn das Wetter nicht mit macht. Ein Sturm nach dem anderen zieht mit Unmengen an Regen durchs Land. Von wegen Wüste.

Kurz nach dem Start über De Aar

Hoch über der roten Karoo Wüste

Mein Compeo zeigt die Distanz nach De Aar - nur noch 3 km bis zum neuen deutschen Rekord!

FOTOS EWA WISNIERSKA

Selbst an sonnigen Tagen wird es spät, bis die Restfeuchte verdunstet ist und sich brauchbare Thermik bildet. Zu spät für lange Streckenflüge. Und die Wolkenbasis bleibt auch meist 3.000 m tiefer, als erwartet.

Manchmal spiele ich mit dem Gedanken, mit einer weniger wetterabhängigen Sportart an zu fangen. Wenn es nur eine gäbe, die genauso schön ist…

5.12.2007 - Nur zwei Streckenflüge in zwei Wochen sind keine große Ausbeute. Der Himmel sieht wieder mal nicht viel versprechend aus. Viele Cirrus-Wolken schatten großflächig die Landschaft ab. Doch die Lust aufs Fliegen ist richtig groß, gerade wegen der Schlechtwetter-Zwangspause, und ich freue mich auf den Flugtag.

Trotz Skepsis schreibe ich eine Startmeldung für einen Zielflug nach Alival North, eine Stadt 260 km östlich und leicht nördlich von De Aar, und für einen Open Distanz Flug. Man weiß ja nie, und wenn man es nicht versucht, wird es auch nicht klappen. Ich starte als Dritte und nachdem ich ein riesiges Wolkenfeld sehe, das beginnt, sich genau parallel zu der Flugstrecke über uns zu schieben, drehe ich die erste Thermik bis zum bitteren Ende auf. Überraschender weise steige ich bis auf 4.200 m. Der Wind bläst offensichtlich eher aus West-Nordwest und nicht von Südwest, wie vorher gesagt. Doch es hieß, irgendwann wird er eher vom Süden kommen, also beunruhigt mich das nicht.

Bald geselle ich mich zu Martin (ein Tschechischer Pilot) und Greg. Zu Dritt machen wir uns nun auf die Suche nach der nächsten Thermik. Doch die unterschiedliche Leistung unserer Gleitschirme wird deutlich: Während Martin und ich mit den Wettkampfschirmen den Aufwind in einer bequemen Höhe erreichen, muss Greg mit seinem Astral (DHV 2) tiefer einsteigen.

Sehr mühsam kämpfen wir um jeden „Piepser“ und jeden zusätzlichen Meter an Höhe. Martin verlässt unseren schwachen Bart und fliegt voraus, ich bleibe bei meinem Plan und nehme erst mal alles mit. Nicht schon am Anfang des Fluges wegen Ungeduld absaufen! Ein guter Plan, denn bald schon sind meine beiden Begleiter deutlich tiefer. Schade, denke ich, doch schon nach kurzer Zeit genieße ich den Alleinflug. Vom Wettkampf bin ich es gewohnt, mit Vielen zu fliegen. Jetzt heißt es aber, ohne andere Aufwindanzeiger alleine nach dem nächsten Steigen Ausschau halten. Zuerst freute ich mich, dass wir zusammen fliegen konnten, doch die anderen lenkten mich eher ab. Alleine kann ich viel entspannter zentrieren und meine Sinne viel mehr auf das Gefühl lenken, anstatt auf Begleiter achten zu müssen. Noch nie habe ich den Unterschied so deutlich gespürt. Ich entdecke die Schönheit des Alleinfliegens für mich wieder neu. Durch die Cirren ist die Thermik nicht so kräftig wie bei dem ersten Flug in De Aar, was es viel entspannter macht. Nur der Wind will nicht ganz mitspielen und behält seine Richtung aus West-Nordwest bei.

Die Landschaft beginnt sich zu verändern. Aus der flachen Karoo Wüste wird ein liebliches Hügelland und bald tauchen am Horizont richtige Berge auf. Der rote, trockene Boden wird immer grüner und feuchter.

Da dort keine Straßen zu sehen sind, fliege ich am nördlichen Rand der Kette, um notfalls irgendwo im Flachen landen zu können. Als der Wind nach etwa 100 km die Richtung immer noch nicht ändern will, muss ich mehr und mehr nach links vorhalten, um mein Ziel noch zu erreichen. Durch die seitliche Windkomponente wird es schwieriger, Thermik zu finden, denn der Gleitwinkel verschlechtert sich. Zum Glück habe ich immer noch Funkkontakt zu Greg und zu unserem Rückholer.

Der Wind schiebt mich zunehmend in die Berge und ich muss immer mehr vorhalten. Zweimal komme ich jetzt so tief, dass ich Greg schon meine Position durch gebe, falls nach der Landung kein Funkkontakt mehr besteht. Aber das Glück ist auf meiner Seite und so gelingt es mir, beide Male aus nur etwa 100 – 150 m über Grund wieder aufzudrehen.

Jetzt bewährt es sich, zwei GPS Geräte dabei zu haben. Eines benutze ich zum Navigieren in Richtung Ziel, das andere als Anzeiger für die zurückgelegte Strecke vom Startplatz. Bald schon kann ich den ersten großen Erfolg des Tages genießen: Meinen bisherigen persönlichen Bestflug von 140 km habe ich bereits überboten!

Freudig und entspannt fliege ich weiter, aber so langsam macht sich Müdigkeit bemerkbar. Jetzt hätte ich gerne die Sauerstoffflasche dabei, die leider in meinem Zimmer liegt. Nach den vielen Regenfällen der vergangenen Tage hatte ich heute nicht mit so einer hohen Basis gerechnet, bis zu 4.700 m kann ich inzwischen unter den herrlichen Cummuli aufdrehen.

Nach dem „Tiefflug“ halte ich erst mal Zwiesprache mit meiner Geduld und lasse mir wieder Zeit, bequeme Höhe zu machen. Und schon wird es wieder entspannter. Bald erreiche ich die 200 km Marke, nur noch 60 km bis zum Zielflug-Weltrekord! Kann ich ihn heute knacken? Doch die nicht nachlassende Nordwindkomponente scheint mir den Plan vereiteln zu wollen und von dem versprochenen Südwind ist nichts zu spüren. Durch die Abdrift bin ich nun südwestlich des Zieles und so müsste ich jetzt mit reinem Seitenwind weiter fliegen. Doch nicht nur der falsche Wind macht es schwierig: Etwa 50 km vor meinem Ziel befindet sich ein 10 km breiter Luftraum, unter dem ich bis maximal 14.500 Fuß hoch aufdrehen darf. Ich versuche also, drunter zu bleiben und maximal 4.200 m hoch zu drehen, doch ausgerechnet jetzt finde ich eine Konvergenz, die mich ohne einen einzigen Kreis immer höher trägt. Es ist jetzt schon kurz nach 16 Uhr und so treffe ich eine neue Entscheidung: Anstatt 50 km mit Seitenwind fliegen zu müssen, versuche ich nun mit dem Rückenwind so weit wie möglich zu kommen.

Schon wenige Minuten später kommt bei mir große Freude auf: Eben habe ich den bisherigen deutschen Rekord gebrochen, der bei 220 km lag! Ein wunderbares Gefühl. Jetzt kann ich mit Behagen jeden zusätzlichen Kilometer genießen. Unter mir verändert sich die Landschaft erneut und als ich die Nationalstraße, die vom Süden aus Queenstown nach Norden Richtung Alival North verläuft, quere, hört Richtung Osten die Zivilisation langsam auf. 260 km liegen jetzt schon hinter mir. Die Berge werden immer höher, die Straßen immer seltener und die Sonne sinkt immer tiefer. Jetzt muss ich wirklich jedes Steigen ausnutzen. Im Süden kann ich sehr tiefe Wolken sehen. Vermutlich die Feuchtigkeit vom Meer. Ich bewundere den herrlichen Anblick der Landschaft, die an den Mond erinnert. Die Schatten der tief stehenden Sonne verstärken das großartige Naturschauspiel.

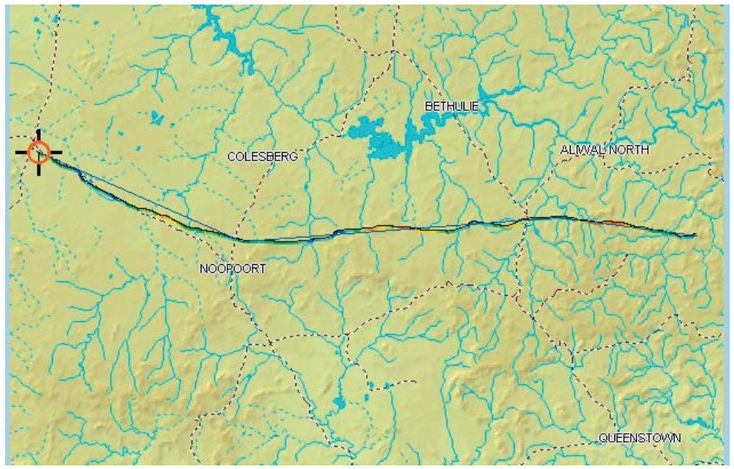
Eine ruhige Spätthermik bringt mich auf die Tagesrekordhöhe von 4.819 m. Wunderbar, wenn auch inzwischen sehr kalt. Ich kann keine Straßen mehr ausmachen, nur noch Wege verbinden die einzelnen Farmen in den Tälern. Ich gleite sehr lange und finde keine Thermik mehr. Dort unten wird es höchstwahrscheinlich keinen Telefonempfang mehr geben. Und keinen Funkkontakt. So informiere ich noch in ausreichender Höhe meine Rückhohler, dass ich inzwischen 290 km von De Aar zurückgelegt habe und wahrscheinlich bald landen werde: „I think i will land about 300 km from De Aar“ – gebe ich per Funk an die Bodencrew durch. Noch deutlich über dem Berggrat überraschen mich plötzlich unerwartete Turbulenzen. „Wo kommt das denn auf einmal her?“ – frage ich mich. Jetzt stelle ich fest, dass der Wind hier komplett auf Süd gedreht hat und es wird mir klar, dass ich durch eine Windscherung in die tiefere Schicht der sehr starken Seebrise gekommen bin. Mit Kurs gegen den Wind komme ich kaum noch vorwärts. Noch bin ich hoch genug, um mit dem Wind über den Berg in das nächste Tal zu fliegen. Mein Compeo zeigt jetzt 299 km nach De Aar. Der neue Weltrekord liegt zum Greifen nahe, ich müsste nur noch bis zu km 303,9 kommen, also nur noch knapp 4 km weiter fliegen, dann hätte ich es geschafft. Mit meiner Höhe und dem Gleitwinkel des Stratus 7 eine einfache Übung! Meine Gedanken fangen an verrückt zu spielen, aber ich treffe in Sekunden die Entscheidung: "nein". Nach so einem schönen Flug will ich das Risiko nicht eingehen, ins Lee zu kommen. Das könnte ich mir nie verzeihen. Also beschleunigt gegen den Wind und weg vom Berg. Nur nicht vom Düseneffekt des über den Grat streifenden Windes ungewollt doch ins Lee geblasen werden! Kein Risiko, aber auch kein neuer Weltrekord. Eine schwierige Entscheidung. Doch ich bleibe meinen Vorsätzen treu.

Jetzt konzentriere ich mich konsequent auf eine sichere Landung. Zum Glück ist der Wind laminar und so lande ich ganz sanft auf einem Weg. Ein neugieriger Blick auf mein GPS und eine sehr angenehme Überraschung: 300,4 km von De Aar! Jawohl! Ich kann meinen Augen nicht glauben. Ich bin tatsächlich 300 km weit geflogen. Unfassbar. Von diesem Tag hatte ich lange geträumt, doch vom heutigen Tag hätte ich das niemals erwartet.

Während ich meinen Schirm einpacke, nähern sich neugierig vier schwarze Jungs. Ich bin etwas verunsichert, begrüße sie aber mit einem breiten Lächeln, das mir in dieser Situation von alleine im Gesicht steht. Nachdem ich ihre Hilfe beim Packen annehme, frage ich, ob es irgendwo ein Telefon gibt. Denn Handyempfang gibt es nicht. Die Jungs gucken mich mit ihren großen, dunklen Augen an und schütteln den Kopf. Hm. „Und wie kommt man von hier weg?“ – frage ich. Schulternzucken ist die Antwort. Na gut, irgendeine Lösung wird sich schon finden. Selbst wenn ich hier übernachten müsste.

Auf einmal kann ich meinen Augen wieder nicht trauen: Ein Auto kommt! Ein weißer Mann, der nicht zu verhungern scheint, sitzt hinter dem Steuer. "Wohin fahren Sie denn" frage ich ihn, und als ich seine Antwort höre, wird mir klar: Dieser Tag ist wirklich vollkommen. Sein Ziel heißt Alival North! Was für ein Tag.

Mehr Infos und die einzelnen Tagesberichte unter www.EwaWisnierska.com



MISTRAL S
...DER NACHFOLGER DES BESTSELLERS!
neu
1-2
swing
...THAT'S YOUR WORLD!
info@swing.de
Tel.: +49 (0) 8141 327 78 88
Fax.: +49 (0) 8141 327 78 70
swing.de

INTERNATIONALE WETTBEWERBE IM DRACHENFLIEGEN

CANUNGRA CUP

Jonny Durand aus Australien gewinnt nach 6 Durchgängen die Canungra Classics (13. – 20. Oktober 2007) vor dem amtierenden Weltmeister Attila Bertok (HUN) und Steve Moyes (AUS). Corinna Schwiegershausen belegt einen ausgezeichneten 8. Rang. Mehr Infos auf www.dhv.de unter Drachenszene.

FORBES FLATLANDS

Die Forbes Flatlands in Australien vom 2. – 10. Januar 2008 gewinnt der Australier Jonny Durand vor Balasz Ujhelyi (HUN) und Michael Friesenbichler (AUT). Lukas Bader belegt Rang 6, Olli Barthelmes Rang 9 und Roland Wöhrle Rang 10. Mehr Infos auf www.dhv.de unter Drachenszene.

BOGONG CUP

Jonny Durand (AUS) gewinnt nach 4 Durchgängen vor Attila Bertok (HUN) und Balazs Ujhelyi (HUN). Lukas Bader belegt einen hervorragenden 4. Platz. Oliver Barthelmes landet auf Rang 7, Hans Kiefinger auf Rang 8, Roland Wöhrle auf Rang 12, Jörg Bajewski auf Rang 18 und Corinna Schwiegershausen auf Rang 22. Mehr Infos auf www.dhv.de unter Drachenszene.

ZIELFLUGPREIS

Es muss nicht immer die große Politik sein. Am Rande der DHV- Jahrestagung werden in netten Gesprächsrunden viele interessante Themen angesprochen und überraschende Ideen entwickelt. Geländeprobleme, Vereinsstrukturen, Meisterschaften..... Themen gab es für Hans-Christoph Buddee DHV-Schleppzentrum Ost und Axel Eckardt DHV- Schleppzentrum Nord genug. Dabei tauchte auch die Frage auf, wo war oder wo ist der fliegerische Brückenschlag zwischen den beiden Zentren? Mit einem UL kein Problem, aber motorlos mit GS oder HG die 176 km zu bewältigen, ist schon eine schwere Aufgabe. Um den Piloten diese Strecke schmackhaft zu machen, setzen die beiden Vorsitzenden einen Preis aus, der einmalig ist in Deutschland. Wer es als Erster in der Saison 2008 schafft, nach einem Start im DHV- Schleppzentrum Nord oder Ost das jeweils andere im Direktflug zu erreichen, bekommt eine Anstecknadel aus einer hochkarätigen Gelbgoldlegierung. Diese Nadel wird das Fluggerät des Gewinners darstellen, GS, HG oder Starrflügel. Der Preis hat einen Wert von 700 Euro und wird extra für den Gewinner angefertigt. Preisverleihung ist auf der Regionalversammlung Nord oder Ost in Anwesenheit beider Initiatoren. Wertung und Teilnahmeberichtigung nach der DHV Sportordnung siehe: www.dhv.de/typo/DHV-XC. Wenn der Flug innerhalb der Frist im DHV-XC erscheint, wird er anerkannt. Sollten mehrere Piloten dieses Kunststück an einem Tag schaffen, entscheidet die kürzere Flugzeit. Wir wünschen den Piloten viel Spaß bei der Bewältigung dieser Aufgabe und würden uns über eine Preisverleihung im Oktober riesig freuen.
Hans- Christoph Buddee, Axel Eckardt
DHV- Schleppzentrum Ost und Nord

XC-CUP 2008 - Streckenflugpokal in der Rhein-Mosel-Eifel-Region

Am 01.01.2008 startet der XC-Cup 2008. Nachdem der Wettbewerb 2007 durch alle Geräteklassen hindurch offen und spannend war, wurden die Faktoren der Geräteklassen und Aufgaben nur minimal verfeinert. Die einzige Veränderung ist die Anzahl der Mindestpunkte, um in die Wertung aufgenommen zu werden. Diese wird für 2008 auf 50 Punkte gesetzt. Des weiteren wird die Datenbank des XC-Cup ständig erweitert und verbessert. Bitte daran denken, dass man sich nur EINMAL in der Datenbank als Pilot registrieren muss. Diese Anmeldung gilt für alle Wettbewerbe und alle Geräteklassen!

10 Vereine haben bereits im Dezember ihre Teilnahme zugesagt! Es wird gebeten die Vereine, die im "Einzugsgebiet" des XC-Cup beheimatet sind, über eine Teilnahme nachzudenken und möglichst bald ihre Entscheidung mitzuteilen. Infos unter www.xccup.net.

Aktuelle Wettbewerbstermine auf www.dhv.de unter Sport

IMPRESSUM

Herausgeber: Deutscher Hängegleiterverband e.V. (DHV) im DAeC, Fachverband der Drachenflieger und Gleitsegler in der Bundesrepublik Deutschland Postfach 88, 83701 Gmund am Tegernsee - **DHV homepage: www.dhv.de, E-Mail DHV: 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-fon: 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 Intech GmbH, Am Windfeld 15, 83714 Miesbach **Druck:** Mayr Miesbach GmbH, Am Windfeld 15, 83714 Miesbach **Papier:** chlorfrei
Auflage: 32.000 Titel: Martin Scheel

ANZEIGE

Das DHV-Versicherungsprogramm

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

Stand: 1.12.2006, Versicherer: Gerling Köln

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

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
Hängegleiter + Gleitsegel:
31,60,- € bei 250,- € Selbstbeteiligung (SB), 40,20 € ohne SB
Nur Gleitsegel:
28,70 € bei 250,- € SB, 34,40 € ohne SB

Deckungssumme: 1.500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden. Gültig auch in Österreich.
Umfang: Halterschaft für alle Hängegleiter und Gleitsegel des Mitglieds inkl. deren Benutzung durch berechtigte Dritte und inkl. zugelassenem Schleppbetrieb. Keine Gerätekennzeichnung. Keine Geräteanmeldung. Für Versicherungsfälle in Dänemark vorgeschriebene Deckung ohne Mehrprämie.

Kombinierte Halter-Haftpflicht und Passagier-Haftpflicht (CSL)
Deckungssumme: 4.000.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden. Gültig auch in Österreich.
Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 631,90 €
Deckungssumme: 2.500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden. Gültig auch in Österreich.
Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 471,90 €
Umfang Halter-Haftpflicht: wie oben »Halter-Haftpflicht« ohne Selbstbeteiligung.
Umfang Passagier-Haftpflicht: Luftfrachtführer, Halter und berechtigter Benutzer.

Flug-Unfall Tod und Invalidität
Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 5.000,- € bei Invalidität.
Umfang: Verdreißigfachung 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: Verdreißigfachung möglich. Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderen Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.
Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 7,40 €
Zusätzlich mit 3,00 € Krankenhaus-Tagegeld und 3,00 € Genesungsgeld je Krankenhaustag. Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.
Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 18,60 €

Flug-Unfall Tod und Invalidität 500% Progression
Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderer Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.
Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 25.000,- € bei Invalidität, 125.000,- € bei Vollinvalidität.
Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 83,60 €
Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 50.000,- € bei Invalidität, 250.000,- € bei Vollinvalidität.
Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 153,50 €

Für alle Mitglieder kostenlos

Bergungskosten
Deckungssumme: 2.500,- €
Umfang: Suche, Rettung, Krankenhaustransport, 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 Vorraussetzung.

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

Für alle Mitglieder und Mitgliedsvereine kostenlos

Gelände-Haftpflicht
Deckungssumme: 1.000.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Halter von Hängegleiter- und Gleitsegelgeländen.

Schleppwinden-Haftpflicht
Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Halter und Bediener der Startwinden inkl. der Seilrückholfahrzeuge beim Schleppbetrieb und inkl. der Schleppautos ohne Verkehrszulassung.
Ohne Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

Für alle Mitgliedsvereine kostenlos

Vereins-Haftpflicht
Deckungssumme: 1.000.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Tätigkeit des Mitgliedsvereins, des Vorsitzenden, der Gruppenleiter, etc.

Veranstalter-Haftpflicht
Deckungssumme: 1.000.000,- € für Personen- und 300.000,- € Sachschäden.
Umfang: Alle Hängegleiter- und Gleitsegelveranstaltungen des Mitgliedvereins im Versicherungsjahr.

Boden-Unfall für Startleiter
Deckungssumme:
2.500,- € bei Tod
5.000,- € bei Invalidität.
Umfang: Tätigkeit als vom Mitgliedsverein beauftragter Startleiter.

Flug-Unfall Passagier
Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 5.000,- € bei Invalidität.
Umfang: Verzehnfachung möglich
Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 15,00 €

Schleppwinden-Haftpflicht
Zusatzdeckung **inkl. Personenschäden** im geschleppten Luftfahrzeug.
Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
Deckungssumme: 500.000,- € 34,- €
Deckungssumme: 1.000.000,- € 42,- €

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

Deckung: weltweit Europa Deutschland Österreich

Aerosport International GmbH_Grafenstraße 26_D-83094 Brannenburg_fon +49(0)8034-1034_fax +49(0)8034-3384_info@aerosport.de_**www.aerosport.de**

CREATE AND WIN
Kreiere eine individuelle Farbkombination und gewinne! Nähere Infos unter **www.aerosport.de**

RUSH2

RUSH2 Der Rush 2 vereint Streckenflugleistung mit Sicherheit und Stabilität. Er ist ein Highend LTF 1-2er für lange Flüge – er benötigt nur einen Piloten, der ihm den Weg zeigt!

Info, stories, video downloads, and more at www.flyozone.com

TRUE PERFORMANCE
OZONE WWW.FLYOZONE.COM