

DHV-info

Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmflieger

151





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.harzer-gss.de info@harzer-gss.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 Königer 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 Fellingring 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

14 FOTOWETTBEWERB
Eure schönsten Fotos

24 FREE FLIGHT
Viel Neues in Garmisch-Partenkirchen

28 FLIEGEN À LA CARTE
Günstig fliegen mit der Gästekarte

30 MAROKKO
Ausflug in 1001 Nacht

34 VOM WINDE VERWEHT
Vom Tegelberg nach Kroatien

38 KIRSCHBLÜTENZEIT IN JAPAN
Ein Einblick in die japanische Fliegerszene

44 RETTUNG AUS DER LUFT
Egoismus behindert Rettungseinsatz

46 WETTER ABC
Wetterwissen von A bis Z in Bildern, 2. Teil

56 KEINE ZEITBOMBEN IN DER LUFT
Was beim Gerätecheck zu beachten ist

62 FLIEGER AUS BLECH, STAHL UND KUNSTSTOFF
Wie sehen uns die Anderen?

68 JUNGE CHAMPIONS
Drachennachwuchs stark im Kommen

72 UNFALL BEIM SCHLEPP
Aus Fehlern lernen

74 THERMIK-PROGNOSEN
Neue Meteo-Modelle im Internet

80 VEREINSNACHRICHTEN
Nachrichten und Briefe

94 SELBSTVERTRAUEN
Ein Schlüssel zum Erfolg

96 WETTBEWERBE
Angerer Open
Nachrichten und Termine

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



Titel:
Jörg Bajewski
Bogong Cup in Australien



EHPU JAHRESTAGUNG IN ZÜRICH

Für die EHPU-Jahrestagung 2008 hatte der vorzügliche Gastgeber SHV oberhalb von Zürich einen Tagungsort mit besonders attraktiven Ausblick organisiert. Dass ein Wintersturm wütet, war nicht eingeplant. Bei gemessener 160 km/h Windstärke sind die aus ganz Europa angereisten Delegierten zu Fuß durch einen Wald aufgestiegen. Es haben sich dennoch unverletzt die Delegierten fast aller Gleitschirm- und Drachenflugverbände in der Jahrestagung der European Hang Gliding and Paragliding Union versammelt. Dass die EHPU inzwischen so viele Mitglieder hat, freute die DHV-Vertreter Charlie Jöst und Klaus Tänzler. Sie hatten sich vor 10 Jahren stark für die Gründung der EHPU engagiert, damit die Piloten-Interesse auch gegenüber den Europäischen Behörden vertreten werden können. Als neuestes EHPU-Mitglied wurde nun, am 1. März 2008, die Free Flying Association of Romania AZLR (Asociația de Zbor Liber din România) aufgenommen. Die AZLR fungiert, wie Verbände in vielen anderen Ländern auch, als Beauftragter ihres Verkehrsministeriums. Verbandspräsident Valetin Popa und Geschäftsführer Leonard Grigorescu waren aus Sibiu (Hermannstadt) mit dem Auto angereist (hin und retour 2500 km). Neu in der Runde waren auch Peter Brandlehner vom ÖAeC und Karolina Kociekai die vom polnischen Verband als Beobachterin entsandt worden ist. Leider fehlt weiterhin Spanien, wegen interner Organisationsproblemen.

Mehrere Länder, insbesondere Italien, berichteten, dass die Einrichtung

neuer Naturschutzgebiete entsprechend der europäischen FFH Richtlinie (Flora Fauna Habitate) große Sorge bereitet. Wichtige Fluggelände, wie z.B. Bassano, sind betroffen. Der italienische Verband bat deshalb um die Unterstützung der EHPU und bedankte sich beim DHV, dass dieser wertvolle Informationen und wissenschaftliche Studien zur Verfügung gestellt hat, wonach die rücksichtsvolle Ausübung unseres Sports naturverträglich ist und die Wildtiere keinen Schaden nehmen. Der slowenische Verband berichtete, dass er ein gutes Verhältnis zu den Naturschützern darüber hergestellt hat, dass Piloten helfen, Daten über das Vorkommen von Wild- und Vogelarten zu gewinnen. In Ländern, die im Sommer unter hoher Waldbrandgefahr leiden, haben Drachenflug- und Gleitschirmpiloten im Flug Brandherde entdeckt und sofort gemeldet. Ein weiterer Beleg dafür, dass unser Sport und Umweltschutz keine Gegensätze sind.

Der Vize-Präsident des tschechischen Verbandes LAA, Jan Fridrich, berichtete über den Stand und die künftigen Pläne der EU-Gesetzgebung. Nach seiner Einschätzung, die er als Mitglied in zahlreichen Europäischen Regierungsgremien gewonnen hat, wird das Drachenfliegen und Gleitschirmfliegen auch künftig in der Obhut der nationalen Behörden bleiben und nicht zentral von Brüssel reglementiert. Dies entspricht der Zielsetzung der EHPU. Im Zuge einer zentralen Brüsseler Reglementierung könnten die in vielen europäischen Ländern gegebenen



Freiheiten unter die Räder kommen. Jan Fridrich wies warnend darauf hin, dass die Europäische Kommission ein neues Gremium gebildet hat, das European General Aviation Safety Team (EGAST). Dessen Aufgabe ist es, die Flugsicherheit unter anderem auch beim Luftsport zu untersuchen und Regelungsvorschläge zu unterbreiten. Es ist nun eilig zu klären, inwieweit auch unser Sport in Genuss dieses Gremiums kommen soll.

Schwerpunkt der Jahrestagung war das Thema Luftraum und die in den Ländern England und Holland drohende Transponderpflicht. Die EHPU ist Mitglied von Europe Airports. In diesem Dachverband koordinieren alle Luftsportarten ihre Lobby-Arbeit. Der in Europe Airports für Luftraumfragen zuständige Spezialist ist Günter Bertram. Er vertritt die Interessen des Luftsports in wichtigen Eurocontrol-Arbeitskreisen und war nun als Gast-Referent bei der EHPU-Tagung vorgesehen. Als er am Morgen in Zürich landen wollte, musste sein Flugzeug nach mehrmaligen vergeblichen Landeversuchen weiterfliegen nach Genf, die Kotz-Tüten waren aufgebraucht (es war der Tag an dem ein Lufthansa-Airbus bei einem Landeversuch mit der Tragfläche über die Hamburger Landebahn schrappte). Günter Bertram kam dann doch noch zur Tagung, mit dem Zug. Sein Bericht machte deutlich, wie wichtig ein guter Kontakt zwischen nationalen Verbänden und ihren nationalen Regierungs- und Luftraumbehörden ist. Denn Luftraum-Vorschriften werden weiterhin auf nationaler Ebene gemacht. Deutschland sei ein positives Beispiel. Hier sind viele der Einschränkungen vermieden worden, die in anderen Staaten gelten, weil die Verbände DAeC und DHV in Facharbeitskreisen der DFS mitwirken, um praxisgerechte Lösungen zu finden.

BESSERE GS-FLUGTESTS FÜR STEILSPIRALE UND TIEFFLÄCHIGE KLAPPER

Wie in den letzten Info-Ausgaben berichtet, hatte der DHV zur Erhöhung der Flugsicherheit, insbesondere für die Klassen 1 und 1-2, vorgeschlagen, die Steilspiraale und tiefflächige Klapper besser als bisher zu testen. Der auf Wunsch des LBA gebildete "Runde Tisch", bestehend aus Pilotenverband DHV, Prüfstellen und Herstellerverband PMA, hatte hierzu am 16.12.2007 festgestellt: "Es besteht Einigkeit, dass bei den Manövern tiefflächige Klapper und Steilspiraale Verbesserungsbedarf besteht." Es gab allerdings bezüglich des tiefflächigen Klappers Vorbehalte, ob das vom DHV vorgeschlagene neue Testmanöver ausreichende Reproduzierbarkeit bietet. Es gelingt nicht jedem Testpiloten jedes Gerät immer genau „auf Linie“ einzuklappen. Dieses Problem bestand zwar schon immer, aber auf Wunsch der Hersteller soll die Bewertungsfreiheit des Testpiloten-Teams künftig eingeschränkt werden, um eine größere Berechenbarkeit des zu erwartenden Testergebnisses zu gewährleisten. Dies macht insbesondere Sinn, wenn zwei unterschiedliche Prüfstellen zu gleichen Ergebnissen kommen sollen.

Der DHV hat deshalb nach Gesprächen mit Herstellern seinen Vorschlag modifiziert. Demnach sollen künftig Gleitschirme innerhalb eines am Untersegel markierten Testfeld eingeklappt werden. Das Testfeld befände sich zwischen 60% der Spannweite mit einer Knicklinie von 60° in die Flächentiefe und 75% der Spannweite mit einer Knicklinie von 45° in die Flächentiefe. Damit wäre gewährleistet, dass Gleitschirme, die konstruktionsbedingt tiefflächig einklappen, vom Testpiloten nicht unter Aufwendung von Tricks zum Klappen mit flacherer Knicklinie gebracht werden müssen. Umgekehrt müssten Gleitschirme, die eine Klappcharakteristik mit weniger steiler Knicklinie aufweisen, nicht zu Klappen mit steiler Knicklinie gezwungen werden. Der Sicherheitsgewinn gegenüber den bestehenden LTF wäre bedeutend, denn bisher sahen die Tests keine Einklapper mit steilerer Knicklinie als 45° vor, auch nicht, wenn das Gerät eine deutliche Tendenz zum tiefflächigen Einklappen zeigte. Derzeit untersucht eine aus DHV-Testpiloten und Hersteller-Testpiloten gebildete internationale Expertengruppe, ob der DHV-Vorschlag zielführend ist. Dabei ist auch die Problematik zu untersuchen, inwieweit unterschiedliche Klapper-Einleitungsmethoden das Ergebnis beeinflussen und wie dieser Effekt einzugrenzen ist. Die Ergebnisse der internationalen Expertengruppe sind Thema beim nächsten Treffen des "Runden Tisches" und sie werden zu Änderungsvorschlägen für die Europäischen Norm für Gleitschirmflugtests führen. Der DHV strebt die Verbesserungen für die deutsche LTF an, gleichzeitig aber soll die Übereinstimmung von LTF und europäischer Flugtest-Norm erreicht werden. Wegen der langen Entscheidungswege bei der EN wird dies allerdings noch auf sich warten lassen. Die Umsetzung der Verbesserungen in der LTF ist, wie vom "Runden Tisch" beschlossen, für den 1.9.2008 angestrebt.

PLAKETTE FÜR WINDEN-NACHPRÜFUNG

Die Nachprüfung einer Schleppwinde wurde bisher nur auf dem Nachprüfschein bestätigt. Dies führte bereits öfter dazu, dass Windenhalter und Windenführer einfach vergaßen, ihre Winde rechtzeitig nachprüfen zu lassen.

Aus den Reihen der Windenführer, Windenhalter, EWF und von unseren Windenachprüfern wurde deshalb der Wunsch geäußert, dass der DHV eine Jahresplakette, ähnlich wie eine TÜV-Plakette bei Autos, mit dem Datum der nächsten Nachprüfung, zusätzlich zum Nachprüfschein, an die Halter ausgeben soll. Diesem Wunsch hat die DHV-Kommission entsprochen.

Die Plakette soll im Sichtbereich des Windenführers an der Winde angebracht werden und diesem signalisieren,



wann die nächste Nachprüfung ansteht. Gleichzeitig ist damit der Windenführer informiert, dass die Winde haftpflichtversichert ist und legal bis zu dem Ablaufdatum betrieben werden darf (Anm.: Gerling versichert nur mustergeprüfte Winden). Die Plakette, die zwei Jahre Gültigkeit hat, wird vom Windennachprüfer markiert und an der Winde angebracht. Für den Windenhalter entstehen keine zusätzlichen Kosten. Plaketten stehen ab Anfang März 2008 zu Verfügung.

Die Plaketten werden für alle Schleppwinden, die ab 01.01.2008 erfolgreich nachgeprüft wurden, an die Halter von dem jeweiligen Windennachprüfer nachträglich ausgeliefert. Schleppwinden, die im Jahr 2007 nachgeprüft wurden, erhalten die Plakette vom DHV-Schleppbüro per Post unaufgefordert zugeschickt.

Horst Barthelmes, DHV-Schleppbüro

FLIEGEN IM AUSLAND

Die meisten deutschen Piloten reisen regelmäßig zum Gleitschirm- oder Drachenfliegen ins Ausland. Neben den Ländern, die die deutsche Lizenz anerkennen, gibt es viele Staaten, die das Gastfliegen mit der IPPI-Card der FAI erlauben. Viele Gleitschirm- und Drachenverbände im Ausland haben auf ihren Internetseiten Informationen für Gastpiloten.

Der DHV hat die neuesten verfügbaren Informationen auf der DHV-Homepage unter www.dhv.de/typo/Fliegen_im_Ausland.1206.0.html zusammengetragen.

Der Luftfahrerschein, in Verbindung mit der IPPI-Card der FAI, ermöglicht das Gleitschirm- und Drachenfliegen in den meisten Ländern der Welt. Über die Gültigkeit der IPPI-Card in den einzelnen Ländern gibt es auf der Website der FAI www.fai.org/hang_glidering/safety/ippi/usage Informationen.

Grundsätzlich muss sich jeder Pilot darüber bewusst sein, dass bei Flügen im Ausland stets die dort gültigen luftrechtlichen Bestimmungen einzuhalten sind. In einigen Ländern wie Australien und den USA ist eine Gastmitgliedschaft im nationalen Verband obligatorisch. Teilweise existieren im Ausland Vorschriften über Höhe und Umfang der gesetzlichen Haftpflichtversicherungen, die von den deutschen Regelungen abweichen. Die Gerling-Haftpflichtversicherung für DHV-Mitglieder bietet jedoch weltweite Deckung.

DIPLOMAND/IN ZUM THEMA KURVENFLUG GESUCHT

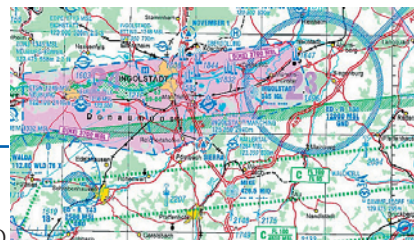
Eine kontroverse Diskussion zum Verhalten von Gleitschirmen im Kurvenflug wurde im DHV-Info und im DHV-Forum geführt.

Mit Hilfe von Ersatzmodellen, einfachen Flug-Experimenten und aufwendigen numerischen Simulationen gehen viele der Frage nach, was beim Einleiten einer Kurve durch „Reinlegen“ passiert. Eine neu ausgeschriebene Diplomarbeit (evtl. auch Studienarbeit) soll nun noch ein Schritt weiter gehen: Es geht vor allem darum, Messflüge mit verschiedenen Konfigurationen zu betreuen und auszuwerten wie auch die Mess-Sensorik vorzubereiten, zu optimieren und zu verifizieren.

Interessierte Studenten/Studentinnen wenden sich bitte an Ulrich Rüger, der die Arbeit in Zusammenarbeit mit dem DHV betreut: Tel. 089-61565704, E-Mail: com1@papmobil.de

WWW.DHV.DE/SICHERHEIT

Im Sicherheitsbereich auf www.dhv.de finden sich eine Vielzahl von Informationen für den interessierten Piloten. News, Berichte und Artikel zum Thema Sicherheit, Unfallverhütung und Risikomanagement. Neben den öffentlich verfügbaren Informationen haben nur DHV-Mitglieder Zugang zum geschützten Mitgliederbereich. Hier sind ausführliche Unfallanalysen, viele Unfallberichte und eine Reihe von Unfallvideos mit Analyse des Sicherheitsreferates nachzulesen und anzuschauen. Die Seiten werden ständig aktualisiert, es lohnt sich, hier öfter mal reinzuschauen.



DIE NEUEN ICAO-KARTEN TRETEN IN KRAFT

Die neue, offizielle deutsche Luftfahrtkarte ICAO 1:500 000 tritt am 13. März mit vielen Änderungen und Neuerungen in Kraft. Neben Änderungen in den Lufträumen C, D, E und F sind weitere aktuelle Flugsicherungsinformationen und Topografieangaben in der Karte eingezeichnet. Neue Straßen- und Autobahnabschnitte, Hunderte von Änderungen an Flugplätzen und neue Hindernisse, beispielsweise Windräder, sind eingetragen, aber auch Seen, die sich aufgrund alter Braunkohlebergwerke im Osten Deutschlands neu gebildet haben und bisher in fast keiner Karte zu finden sind. Die Karten können im Internet unter www.dfs-aviationshop.de oder bei vielen Luftfahrtbedarfshändlern bestellt werden.

INT. BAYRISCHE GS-MEISTERSCHAFT 2008

Wir freuen uns, dass nun vom 01. bis 04. Mai 2008 am Breitenberg in Pfronten die internationale Bayrische Meisterschaft 2008 im Gleitschirmfliegen statt findet. Es handelt sich dabei um einen internationalen Wettbewerb der FAI Cat. 2. Die besten Piloten aus Bayern werden sich einen spannenden Wettbewerb um den beliebten Titel liefern. Die Teilnehmerzahl ist auf 100 Piloten beschränkt.

Der Breitenberg mit der Breitenbergbahn, den drei Startplätzen und dem Landeplatz direkt neben der Bahn bietet ideale Bedingungen für einen hochkarätigen Wettbewerb. Lange Streckenflüge sind keine Seltenheit. Auch ein Flug zum Schloss Neuschwanstein ist durchaus im Bereich des Möglichen.

Zu einem kühlen Landebier lädt das BBB-Bistro neben der Talstation ein. Von hier aus ist der Breitenberg und der Landeplatz direkt einzusehen. Auch den Großteil der fliegerischen Aufgaben wird man von hier aus verfolgen können.

Der tägliche Start erfolgt um die Mittagszeit auf dem Breitenberg in Pfronten. Kurz vor dem Start findet ab etwa 11.00 Uhr das so genannte Briefing am jeweiligen Startplatz statt. Hier wird den Piloten die Tagesaufgabe bekannt gegeben. Kurze Zeit später versuchen 100 Piloten möglichst sicher und schnell in die Luft zu kommen. Wer also knisternde Wettkampfatmosphäre erleben will, kann hier schon als Zuschauer live mit dabei sein. Unmittelbar nach der Landung werden die Flugdaten der Piloten auf den Computer geladen und ausgewertet. Über den aktuellen Stand und die Positionen der Spitzenpiloten werden die Piloten und die Zuschauer am Landeplatz bzw. an der Talstation der Breitenbergbahn informiert.

German Cup Trainingslager

Da auch Piloten des German Cup (Breitensport- und Liga Qualifikation Wettbewerb des DHV) an der Bayrischen Meisterschaft teilnehmen, ist am 30. April ein Trainingslager für die Piloten des German Cup 2008 mit Oliver Rössel geplant.

DRACHEN-LIGA 2008 - ONLINE ANMELDUNG

Auch 2008 gibt es wieder eine Drachen-Liga unter der Leitung von Dieter Kamml. Infos auf www.dhv.de unter Drachenszene.

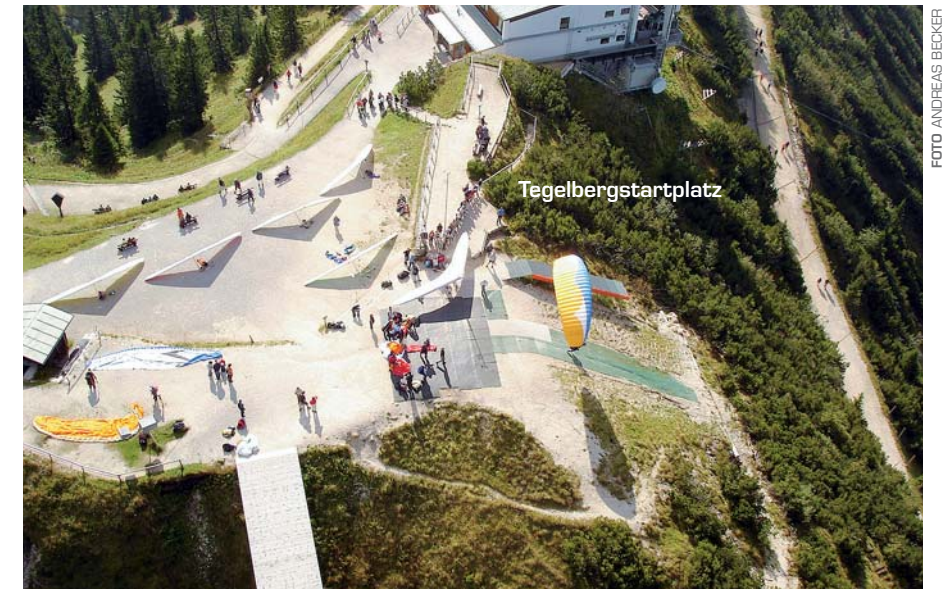


FOTO ANDREAS BECKER

FLIGHT FESTIVAL TEGELBERG UND INTERNATIONALE SÜDDEUTSCHE MEISTERSCHAFT 2008

Vom 22. bis 25. Mai findet das Flight Festival Tegelberg mit Internationaler Süddeutscher Meisterschaft im Drachenfliegen statt. Neben dem Flug-Event der Spitzenklasse bietet das Flight Festival Erlebnis-Tage für die ganze Familie, unter anderem Drachen- und Gleitschirmfliegen zum Anfassen und ein großes Rahmenprogramm: Sommerrodelbahn, Hüpfburg, Trampolin, Autoscooter, Flugvorführungen, Drachen/Gleitschirm Schnupperkurse, großes Ausstellungsgelände, Gebrauchtgeräte-Börse, Festival Drachen/Gleitschirm, Formation der Fallschirmspringer, Motor-Drachen-Gleitschirm, Tandemflüge über Schloss Neuschwanstein, Modellflugzeuge, Gleitschirmakrobatik vom Weltmeister. Außerdem feiern die Schwangauer Drachenflieger ihr 20jähriges Jubiläum mit großem Festzelt und Biergarten. Live Musik mit DJ und Allgäuer Schmankerl zum Familienpreis. Neben dem Flight Festival findet am Tegelberg die Internationale Süddeutsche Meisterschaft 2008 - King Ludwig Open im Drachenfliegen statt.

Ausgerichtet von der Tegelbergbahn (40 Jahre Tegelbergbahn) und unter sportlicher Leitung von Rudl Bürger werden 80 Top-Piloten aus dem In- und Ausland erwartet. Internationale Spitzenpiloten und Mitglieder der Deutschen Nationalmannschaft und der Drachen-Liga garantieren ein hohes Maß an sportlichem Niveau. Neben dem Gesamtgewinn der internationalen Meisterschaft geht es für die besten bayerischen und baden-württembergischen Piloten auch noch um den Titel "Bayerischer Meister und BaWü-Meister 2008". Mehr Infos unter www.dhv.de.

15. FLUGTAGE IN LAUCHA VON 1. - 3. MAI '08

Der Luftsportverein Laucha-Dorndorf e.V. lädt herzlich zum Flugtag auf dem geschichtreichen Fluggelände an der Unstrut, dem Flugplatz Laucha-Dorndorf, ein.

Von Donnerstag bis Samstag ist ein buntes Programm geboten, wie z.B. Vereinschauprogramm, Rundflüge für Gäste, Segelflug, Drachen- und UL-Flugbetrieb, Trainingsprogramm, Fly-In, Ballonstarts, Schauprogramm mit Motor- und Segelkunstflug, Fallschirmabsprünge aus der AN-2, UL- und Drachenflugvorführungen, Oldtimerschau und Modellflugausstellung sowie Bastelstraße für Kinder im Treff unterm Fallschirm. Am 3. Mai ist ein Treffen der „Alten Lauchaer Flugschüler“ mit H. Dietze geplant.

Täglich ab 19:00 Uhr gibt es einen "Fliegertreff" mit Bier und Wein im Vereinsheim. Gäste sind herzlich willkommen! Camping am Platz oder Unterkunft im Vereinsheim ist auf Anfrage möglich. Weitere Infos gibt's beim Luftsportverein Laucha-Dorndorf e.V., Tel: 0175-9239199.





WERBUNG MIT DRACHENFLIEGER

Drachenfliegen ist in! Was anderes kann es nicht bedeuten, als das große Firmen ihre Produkte auf Plakaten mit Drachenfliegen werben. So wie hier AUDI und die kroatische Telefonkompanie VIP.



TRANSPORT VON SPORT-GEPÄCK VOM FLUGHAFEN

Achtung Flieger: Damit der lang ersehnte Fliegerurlaub nicht gleich mit Ärger beginnt, solltet ihr unbedingt vor Antritt der Reise auch die Beförderungsbedingungen für die Gleitschirmausrüstung vom Flugplatz zum Hotel im Urlaubsland checken. Achtet darauf, dass das Sport- und Sondergepäck vom Reisebüro vorab bei der jeweiligen Fluggesellschaft und bei der Serviceagentur vor Ort über den Veranstalter angemeldet wird und mögliche Zusatzkosten gedeckt werden. Ansonsten können zusätzliche Kosten für den Transport der Gleitschirmausrüstung durch das Busunternehmen, die die Flughafentransfers im Namen des Reiseveranstalters durchführen, erhoben werden.



JETZT NEU IM DHV SHOP - HAD-TUCH MIT FLEECE

Ideal für den Einstieg in die noch kühle Frühjahrsthermik: das neue HAD-Halstuch mit Fleece im Fliegerdesign! Ein Multifunktions-Kleidungsstück für alle Aktivitäten, das höchsten Komfort und Schutz gegen Witterungseinflüsse wie Wind, Kälte usw. bietet. Ab sofort im DHV-SHOP unter DHV-Bekleidung zu bestellen.



CORINNA SCHWIEGERSHAUSEN IN "BRIGITTE"

"Vergeht die Zeit wie im Flug?" war der Titel des Beitrages von Corinna Schwiegershausen, 3-fache Weltmeisterin und mehrfache deutsche Meisterin im Drachenfliegen in der Zeitschrift "Brigitte". Die "Brigitte" hat eine Auflage von knapp 780.000.

SCHLEPPPAUSKÜNFTE

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.

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

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

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



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

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



WIEDER TOLLE PREISE BEIM DHV-XC

Auch 2008 winken neben schönen Flugabenteuern, Titeln und Pokalen viele wertvolle Preise beim DHV-XC. Die Sponsoren Hanwag, Bräuniger, Charly Produkte, GPS24.de, Avena Time Design, Thermikwolke, GFS und der DHV sorgen für Sachpreise im Wert von über 10.000 Euro. Als besonderes „Schmanckerl“ erhält der Sieger des neu veranstalteten „Deutschlandpokals“ in der Drachenwertung ein Bräuniger Compeo, bei den Gleitschirmfliegern ein Bräuniger Competino! Also mitmachen, nicht nur die Sieger werden beim Sportlertag anlässlich der DHV-Hauptversammlung geehrt, auch erfolgreiche „Newcomer“ gehen nicht leer aus.

News von der DHV-Jugend
siehe www.dhv.de unter Jugend



DRACHENFLUGSCHULEN FORMIEREN SICH

Der Drachenmarkt kommt in Bewegung. Drachenflugschulen schließen sich zusammen, um gemeinsam dem nachlassenden Interesse an der Drachenflug-Ausbildung entgegenzuwirken. Es geht nicht um ein wirtschaftliches Zusammengehen, sondern um einen regelmäßigen Erfahrungsaustausch und gemeinsame Werbestrategien. So entstehen Flugschul-Leistungszentren verteilt auf Deutschland, in denen interessierte Flugschüler, aber auch ausgebildete Drachenflieger, eine komplette Infrastruktur vorfinden.

Jede Flugschule, die eine professionelle Drachenflug-Ausbildung betreibt - UL-Schlepp, Winde oder Ausbildung am Hang, kann sich melden. Ein Treffen der teilnehmenden Ausbildungsleiter wird noch in dieser Saison stattfinden.

Drachenflugschulen können sich direkt bei Wolf Schneider melden. Er ist der Initiator dieser Idee: info@bay-flugschule.de.

Was bieten die neuen Leistungszentren?

- **Gemeinsame Werbekonzepte.**
- **Der Drachensport soll in der Öffentlichkeit ein besseres Image bekommen.**
- **Kooperation unter den Leistungszentren.**
- **Standardisierte Performance Kurse.**
- **Professionelle Ausbildungsangebote.**

Zielvorgaben:

- **Förderung des Sportimages.**
- **Senkung der Unfallzahlen.**
- **Positive Mitgliederentwicklung bei Vereinen und Verbänden.**
- **Erschließung neuer Märkte für Flugschulen und Hersteller.**

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

WINDTECH IMPORTEUR FÜR DEUTSCHLAND UND ÖSTERREICH

Windtech feiert sein 16-jähriges Bestehen. Ab sofort übernimmt Toni Brunner den Vertrieb der gesamten Produktpalette von Windtech für Deutschland und Österreich. In enger Zusammenarbeit mit ausgewählten Flugschulen und Fachhändlern können Piloten die neuen Produkte von Windtech testen. Testivals, Clubevents oder Flugtage werden außerdem mit Testschirmen unterstützt. Einfach bei der Flugschule des Vertrauens anfragen oder ein kurzes E-Mail an windtech-toni@t-online.de, Weitere Infos: Windtech Deutschland / Österreich, Toni Brunner, Hauptstrasse 22, 83454 Aufham, Tel: +49-8656-9833908, www.windtech.es.



NEUE HELME VON ICARO 2000

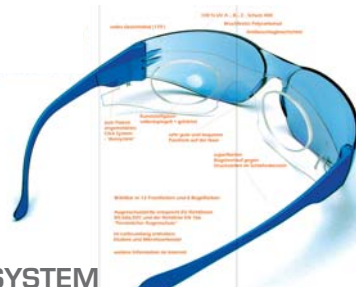
Der CUT 3 zeichnet sich vor allem durch sehr leichtes Gewicht (520 g), schlanken und aerodynamischen Schnitt und ein Top Design aus. Gefertigt in hochwertiger Qualität („made in Italy“). Farben: black velvet oder silver.

Der neue „eye-catcher“ in der 4-Fight Familie – GRID. Breite Schlitze auf der Helmoberseite bringen eine gute Belüftung. Das austauschbare Innenfutter ist nur gesteckt, bzw. geklettet, und daher sehr einfach herauszunehmen und wieder einzusetzen. Hergestellt aus Fieberglass mit einem Helmgewicht von 650 g ohne Visier. Beide Modelle sind nach E.N. 966 zertifiziert. Farben: black velvet oder silver velvet! Infos unter www.fly-more.com.



NESTFLUCHT

Michael Nesler konstruiert nicht nur gute Gleitschirme. Zusammen mit seiner Frau Gudrun hat das südtiroler Multitalent sein erstes deutsches Buch auf den Markt gebracht. „Es ist kein Lehrbuch für Gleitschirmflieger, sondern eine Fundgrube provokativer Denkanstöße basierend auf fundiertem Insiderwissen aus über 20 Jahren professionellem Gleitschirmfliegen“, stellt er sein Werk vor. Er möchte mit dem Buch Piloten ansprechen, für die Gleitschirmfliegen nicht nur ein netter Zeitvertreib ist. Diese spezielle Art des Fliegens bedeutet ihm persönlich mehr. Tief in seinem Inneren spürt er, dass es auch ein ganz besonderer Weg der Bewusstseinsweiterung und des spirituellen Wachstums sein kann. Viele bisher unveröffentlichte Fotos aus ungewöhnlichen Perspektiven in der spektakulären Landschaft der Dolomiten fesseln den Leser und verleiten zum Träumen. Zu kaufen gibt es das Buch bei www.profly.org



DUO-SYSTEM SPORT & FREIZEITBRILLE

Der Augenoptikermeister L. Widmann aus Esslingen und sein Teampartner J. Ketterer (gepr. Augenoptiker & Betriebswirt) sind begeisterte Sportler. Die beiden kreativen Köpfe aus dem Schwabenland haben speziell für die Anforderungen im Sport- und Freizeitbereich eine Brille entwickelt: duosystem vision competence, die Sport & Freizeitbrille mit optischer Folie. Eine komplette duosystem Brille inklusive Optik kostet 98,- Euro, für DHV Mitglieder gibt es die Brille für 79,- Euro mit dem Coupon Code DHV-MITGLIED 2008. Hierzu einfach den Gutschein Code „DHV2008info“ bei der Bestellung eintragen, dann wird der Betrag von 19,- Euro abgezogen. Bezugsquellen der Duosystem Sport & Lifestylebrille: www.Cool-Eye-Company.de

DHV-GÜTESIEGEL FÜR DIE NEUE COMBAT-SERIE DER FIRMA AEROS

Die Hochleister Combat-L 07 hat in drei Größen das Gütesiegel abgeschlossen. Der kleinste aus der Serie, der Doppelsieger der Angerer Open 2008, der Combat L 12 07, die mittlere Größe, der Doppelsieger der Vor-EM 2007, der Combat-L 13 07 und die Leistungsmaschine für schwerere Piloten mit der größten Streckung, der Combat-L 14 07. Mit dieser Serie gehört das Gieren der Vergangenheit an! Probeflüge sind jederzeit möglich. Mehr Infos über die Produkte der Firma AEROS gibt es bei Primoz Gricar – Sportgerätehandel, Tel: 0176-50134638, g_primoz@hotmail.com oder www.aeros.com.ua..



SKYWALK TEQUILA2-XS UND S MIT LTF 1-2

Nach der äußerst gelungenen Präsentation des TEQUILA2 am Stubbai-Cup und der Musterzulassung durch den DHV erweitert skywalk nun mit den Größen XS (60 - 80 kg Startgewicht) und S (75 - 95 kg) erwartungsgemäß die Palette des freeriders. Der T2-XS und der T2-S zeichnet sich durch ein niedriges Kappengewicht aus, das mitverantwortlich ist für die extrem gutmütigen Reaktionen. Nicht zuletzt deswegen sieht man bei skywalk den Änderungen an den Zulassungskriterien, in den Kategorien 1 und 1-2, sehr gelassen entgegen. Infos unter www.skywalk.info

ERFOLGREICHES HÄNDLER- UND FLUGSCHULENSYMPOSIUM BEI TEAM 5

Anfang 2008 trafen sich erstmalig 15 Händler und Flugschulleiter beim Gleitschirmhersteller TEAM 5 im Lechtal zum 1. Flugschulen- und Händlersymposium. Bei ausgezeichneten Rahmenbedingungen wurde im schönen Lechtal zwei Tage lang referiert und geflogen. Die Themen der Vorträge umfassten Vertriebsstrategie, Produktentwicklung, Verkaufsförderung und das DHV-Gütesiegel. Nach interessanten Theorievorträgen kam auch die Flugpraxis nicht zu kurz. Bei strahlend blauem Himmel und frühlinghaften Temperaturen gelang es einigen Teilnehmern, bei leichter Winterthermik tolle Startplatzüberhöhungen am Hausberg Jöchelspitze zu erfliegen. Dabei konnten sich die Teilnehmer ein sehr gutes Bild über die Flugeigenschaften der TEAM 5 Gleitschirme GREEN, BLUE und dem Tandemschirm BLUE TWO machen. Infos unter www.team5.at.



20 Jahre ADVANCE

wir feiern den Traum vom Fliegen
denn seit genau 20 Jahren starten unsere
Pilotinnen und Piloten in den Himmel und
leben diesen Traum

20 gute Gründe es ihnen mit unseren Schirmen
nachzumachen findest du gleich hier im kleinen
Jubiläums-Kompendium von ADVANCE

falls bereits jemand damit ausgeflogen ist
bekommst du dein Exemplar kostenlos
beim nächsten ADVANCE Händler oder in
elektronischer Form per Internet: advance.ch

ADVANCE flying high since 1988

advance.ch

Bücher / Lehrpläne / DVDs / Karten / Sicherheit / Unterhaltung

NEU!



Das Thermikbuch
2. Auflage, mit DVD
Das Thermikbuch für Gleitschirm- und Drachenflierer von Burkhard Martens in der 2. Auflage mit beiliegender DVD (Ausgabe 2008)
Preis: 39,95 €

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!



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 Gefahrenweisung ein wertvoller Sicherheitsgewinn.
Preis: 39,90 €



Ausgabe 2003

Gleitschirmfliegen für Meister

Das Lehrbuch für den Streckenflierer wurde grundlegend erweitert und aktualisiert. Neu ist ein Beitrag von Claus Vischer. Der Gleitschirmflugehrer 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 Streckenflierer werden grafisch dargestellt. **Preis: 39,90 €**



Ausgabe 1998

Drachenfliegen

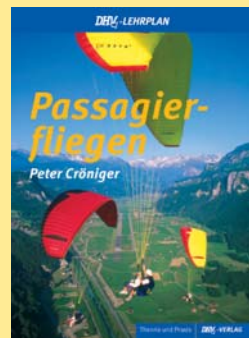
Lehrbuch für Anfänger und Fortgeschrittene von Peter Janssen und Klaus Tänzler, weitere Autoren Peter Cröniger und Knut v. Hentig.
Preis: 24,50 €



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 Windschlepp und UL-Schlepp. Windschlepp 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 €**



FLIGHT CONTROL mit MadMike Küng

Wissen aus zwei Jahrzehnten praktischen Trainings und zahlreichen Seminaren: Basics – Advanced – Störungen – Aktives Fliegen – Abstieghilfen – Specials. Sprachen: Deutsch/Englisch.
DVD-Preis: 29,90 €



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 Schmalz, 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

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



NEU!

H.A.D.-Headware Multifunktionsstuch mit Fleece

Ein Multifunktions-Kleidungsstück für alle Aktivitäten, das höchsten Komfort und Schutz gegen Witterungseinflüsse wie Wind, Schnee, Sonne usw. bietet. Mit DHV-Exklusiv-Druck - Drachen- und Gleitschirmmotiv.
Preis 17,90 €



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 Mittelasi, Ostafrika, Südamerika, 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 Drachenflierer

Über 400 Seiten Vorbereitung, Planung, Streckenwetterkunde, komplett bebildeter Strecken-Fluggebiete-führer 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 Schwanitz.
Preis: 49,90 €, zzgl. Versandkosten



Erste Hilfe Päckchen

Wer im Falle eines Falles Erste Hilfe leisten möchte, sollte es dabei haben! Inhalt: SAM Splint (biegbarer Metallstreifen, sowohl als Schiene für Arme und Beine wie auch als Halskrause verwendbar), Verbandsmaterial, Rettungsdecke, 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 Tipps 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: FlugNr., Gerätetyp, Datum, Ort, Höhen Differenz, Flugdauer, Bemerkungen und Vorkommnisse, Fluglehrerbestätigung.
Preis: 4,10 €

Rettungsschnur-Set

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



Fluggebiete der Alpen

Auf drei Karten Ost/Mitte/West im Maßstab 1:400.000 sind die schönsten Fluggebiete der Alpen dargestellt und im 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



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 €



Platz 1 Gleitschirm
Lucian Haas - im vergangenen
 Mai an der Moselschleife

FOTOWETTBEWERB



Sonderpreis für ein
 ungewöhnliches
 Motiv
**Klaus Michael
 Roecken**

Über 1000 schöne Fotos hielten beim diesjährigen Wettbewerb Stimmungen, Begegnungen und unvergessliche Momente fest. Jedes einzelne Bild hätte einen Preis verdient. Die Wahl fiel schwer. Hier sind unsere Sieger.

Wie auch im letzten Jahr findet ihr viele der eingesandten Bilder im Internet unter News.



Platz 2 Gleitschirm
Birgit Zang - in Bassano



Platz 3 Gleitschirm
Albrecht Keimburg - im März 2007
in Odernheim an der Nahe

FOTOWETTBEWERB



Joachim Häring



Karl Pfefferle - aufgenommen in
Equador



Platz 1 Drachen
Franz Briel - auf Lanzarote

FOTOWETTBEWERB



Platz 2 Drachen
Frank Borchers - in Börry im
 Weserbergland



Platz 3 Drachen
Jakob Heindl - im September
 am Gschasi im Elztal



Sonderpreis Schlepp
Edgar Kaufhold

FOTOWETTBEWERB

FOTOWETTBEWERB



Sonderpreis Kombi
Claude Spoor -
 so fliegt man in in Rio



Gerhard Widmann

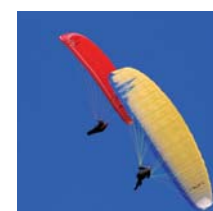
Gibt es noch Fortschritt?

Fotos: Tili Gottbrath

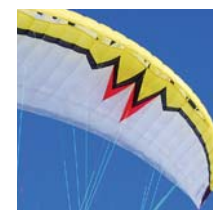
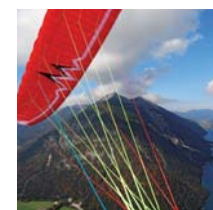
NOVA Team Pilot Mik Broschart und Dusan Durkovicz bei Testflügen im Stubai



MENTOR – THE NEXT STEP



Probiert den Mentor und bildet Euch ein Urteil! Wir ersetzen bei NOVA erst dann einen Schirm durch einen neuen, wenn er seinen Vorgänger deutlich überflügelt. Diesmal lag die Messlatte mit dem Mamboo sehr hoch.



Neu: NOVA Trim Tuning – kostenlose Leistungs- und Sicherheits-optimierung nach 100 Stunden oder spätestens einem Jahr.



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



Neu: Bei erfolgreichem NTT braucht dein Schirm erst nach 3 Jahren zum ersten Komplett-Check.



Inklusive Vollkaskoversicherung für 1 Jahr.



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

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

VERTRIEB DEUTSCHLAND
 Charly Produkte
 D-87637 Seeg
 ++49 (0) 83 44-12 86
 www.charly-produkte.de
 robert@charly-produkte.de



FREE FLIGHT 2008 - SO WARS!

Text und Fotos: Benedikt Liebermeister



Garmisch-Partenkirchen bot erneut den pittoresken Rahmen für die Free-Flight. Von 14. – 16. März präsentierte der Gleitschirm- und Drachenmarkt die umfassende Produktpalette 2008. Viel davon war bereits auf der Thermikmesse und dem Stubi-Cup zu sehen, vor allem was die Neuheiten bei den Gleitschirmen betrifft. Dies machte sich augenscheinlich auch bei den Besucherzahlen bemerkbar. Erfreulich war, dass viele Drachenhersteller den Weg zur Messe gefunden hatten. „Totgesagte leben eben doch länger!“

Natürlich war auch der **DHV** vor Ort. Die Mitarbeiter der Geschäftsstelle gaben gern zu allen Fragen des Gleitschirm- und Drachenfliegens Auskunft.

Bei strahlendem Sonnenschein war samstags auf dem Außengelände von Beginn an volles Programm. Als Publikumsmagnet am frühen Morgen erwies sich der **Elektromotor für Gleitschirm und Drachen**. **Dr. ing. Werner**

Eck und der Elektrotechniker **Joachim Geiger** führten die potentielle Aufstiegshilfe der Zukunft vor. Kennengelernt haben sich die beiden Tüftler bei den Nordbayerischen Drachenfliegern, ihrem gemeinsamen Verein. Dr. Eck hatte sich schon vor Jahren der Idee verschrieben, eine Aufstiegshilfe mit einem Elektromotor zu konstruieren. Mit Maschinenbau und Aerodynamik hat sich der Privatier schon Zeit seines Berufslebens befasst. Joachim Geiger stellte im DHV-Info den ersten Drachen mit Steuerung per Joystick vor („Fly by Wire“). Mit gebündelten Kräften haben sie jetzt ein Antriebsset aus Motor, Akku- und Propeller entwickelt. Des Demomuster hat 10 bis 20 Minuten Motorleistung und ermöglicht einen Höhengewinn zwischen 900 und 1200 Metern. Erzeugt wird diese Leistung durch die hochwertigen Lithium Akkus. Diese Akkus werden auch in der Autoindustrie bei Hybrid-Modellen eingesetzt und erfahren eine fortlaufende Weiterentwicklung.

Die Flugvorführungen mit Elektro-Gleitschirm und -Atos VR waren sehr überzeugend. Lärmmessungen des DHV ergaben, dass der Elektroantrieb um mehr als die Hälfte leiser ist als ein Verbrennungsmotor. Verschiedene Hersteller haben bereits ihr Interesse an einer Serienfertigung bekundet.

Das Outdoor-Showprogramm ging weiter, u.a. gaben Mike Küng, Bernd Hornböck, Tomasz Lednik, die Renegades und Manfred Ruhmer sowie Alexander Neuhaus auf dem Swift atemberaubende Demonstrationen ihrer außergewöhnlichen Kunst.

Viel zu sehen war auch in den Hallen.

Ganz neu: Der **Spot Messenger**, ein handliches System, über das der Pilot per Knopfdruck Positionsmeldungen via Satellit versenden kann. Interessant ist das System für den Streckenflieger, der auf einsamen Pfaden in Gebieten jenseits einer Handyabdeckung unterwegs ist. Ein großer Vorteil ist die narrensichere Bedienung:



Flaschenzug beim Atos VQ

Es funktioniert - das RSC von Ava Sport



Hochleister mit Turm: Mast R von Icaro

Wer hat's erfunden? Der Bürzel beim Ram-C

Mit der OK-Taste setzt der Pilot eine vorformulierte Nachricht – „mir geht's gut“ – mit Positionsangabe per E-Mail und/oder SMS ab. HELP heißt z.B.: „Ich bin abgesoffen bzw. gut angekommen, bitte hol mich ab!“ Die 911 ist für den echten Notfall: Das Gerät sendet die Position mit einem dringende Hilferuf an die Rettungsstelle des jeweiligen Landes. Außerdem werden bei der Registrierung eingetragene Personen kontaktiert. Help und Notfallnachrichten kann der Nutzer wieder annullieren, wenn er nochmals drei Sekunden auf die entsprechende Taste drückt.

Darüber hinaus bietet der Spot eine Trackingfunktion. Ist sie aktiviert, sendet das Gerät alle 10 Minuten eine Nachricht mit der derzeitigen Position - 24 Stunden lang. Bis jetzt können die Tracks allerdings nur auf der speziellen Nutzeroberfläche des Systems www.findmespot.com eingesehen werden. Dafür aber anschaulich in Google-Maps dargestellt.

Der Nachteil des Systems? Das Gerät an sich ist erschwinglich – ca. 180 Euro, vertrieben von Icaro (www.fly-and-more.com). Doch der Pilot hat laufende Kosten, ca. 65 Euro pro Jahr für die OK- und HELP-Funktion, ca. 32,50 Euro zusätzlich pro Jahr kostet die Trackingfunktion.

Bei den Drachen booms! **Wills Wings** und **Moyes (Vertrieb Skyline)** rüsten ihre Hochleister **T2** und **Litespeed RS** mit Carbonflügelrohren und -swivles aus. Wills Wings Drachen werden in Deutschland, Österreich und Italien von **Airwave** vertrieben. **Bautek** ist eine Kooperation mit Wills Wings und dem holländischen Vertriebspartner **Seagull Aviation** eingegangen. Seagull bedient die Niederlande, Belgien und den Norden Deutschlands.

Aeros baut neben den Rennmaschinen **Combat 12-14** einen serienmäßigen **Startwagen**. Gerade bei Winden- und UL-Schlepp hat sich diese Startart sehr bewährt. **Myth** heißt das neue, leichte aber auch aerodynamische Gurt-

zeug der ukrainischen Firma. Einfachheit ist Trumpf beim **VQ** von **A.I.R.** Ein Flaschenzug spannt alle Rippen auf einmal und erleichtert den Aufbau. Den Flaschenzug möchte A.I.R. in Zukunft bei allen Geräten einbauen. DHV-Gütesiegel (3) hat der **C4** von **Airborne** in den Größen 13.5 und 14, zu kaufen bei **Plusmaxx**.

Einen Hochleister mit Turm baut **Icaro**. „Zurück zu den Wurzeln mit neuer Technologie“, erklärt Wolfgang Kaiser von Icaro Deutschland. Der **Mast R** besticht durch einfaches Handling und unproblematische Landeeigenschaften gepaart mit ansprechender Leistung. Der **Laminar Z9** deckt den High End Bereich ab.

In Bearbeitung ist die DHV-Zulassung des **Space 14** von **Seedwings**. Angestrebt ist DHV 1-2, ein Gerät für die Schulung wie für den Genusspiloten. Schnell ausverkauft waren die Basisräder für die Carbonspeedbar. Einen Schulungsdrachen mit sagenhaften 17 Kilo entwickelt der Schweizer **Thomas Kehren**, das Gerät ist

FOTOS: BENEDIKT LIEBERMEISTER



Der Drachenmarkt bewegt sich

DHV-Geschäftsführer Klaus Tänzler im Gespräch mit World-Cup Siegerin Ewa Wisnierska und Weltmeisterin Corinna Schwiegerhausen

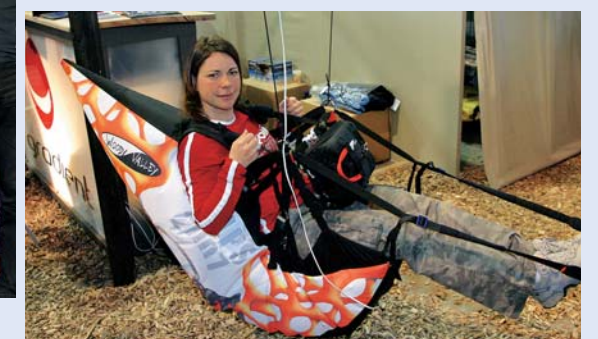


Das DHV-Team



Die German Cup Sieger und Liga Gewinner

Das One von Charly-Produkte



Das X-Alps im peppigen Design von Woody Valley



Dr. Werner Eck präsentiert den Elektro-Gleitschirm



Start mit dem Elektro-Gleitschirm mit Klapp-Propeller



Rauchender Abgang



Elektro-Atos VR: ready to go!



bereits im DHV-Zulassungsverfahren.

Die Entwicklung schreitet auch bei den Varios voran. Neu auf dem Markt ist **Skytraxx**, das gleichnamige Gerät bietet GPS und Logger. Das **IQ Competino +** lässt sich auf einem hochauflösenden Grafikdisplay ablesen und zeichnet bis zu 300 Stunden IGC-konforme Flugdaten auf. G-Kräfte ermittelt der **XC-Trainer_3DG** auf drei Achsen. Wem schlecht wird beim Spiralen, der weiß anschließend warum. **Uwe Renschler** hat das **CroMo** auf Solar aufgerüstet.

Die aktuellen Gleitschirme sind ausführlich auf dem Stubaier-Cup und der Thermik besprochen worden. Ein paar Worte zum Trend bei Gleitschirm-Gurtzeugen. Wer Leistung will, muss wohl vollverkleidet fliegen! Nahezu jeder Her-

steller hat jetzt ein „Boot“ im Programm und strebt meist eine Zulassung an. **Woody Valley** (Vertrieb Turnpoint) bietet das **X-rated 4** wahlweise mit Platz für zwei Rettungen an. Der Beinsack abnehmbar ist beim **Skywalk-Cult XC**, dem **iMPRESS** von **Advance** sowie dem **Racer** (Skyline).

In die andere Richtung geht das Wende/Leichtgurtzeug. Rucksack und Gurtzeug in einem scheinen immer mehr Abnehmer zu finden. **Sup-Air** (Aerosport) bringt das **Hybrid** mit integriertem Rettungscontainer und Airbag, **Charly** das **One** ebenfalls mit Airbag. **Woody Valley** legt sehr viel Wert auf das Tragesystem und hat das **Voyager** entworfen. Interessant ist die Neuentwicklung von **Ava Sport**. Mit dem

Rescue Catapult System (RCS) löst der Pilot das Rettungssystem mit Hilfe einer Feder zwischen Sitz und Rettungscontainer aus. Das System kann beidhändig betätigt werden, der Bein-strecker wird gleichzeitig getrennt.

Auch für Flugschulen bildet die Free Flight eine Plattform. Mehrere stellen ihr Reise- und Schulungsangebot vor.

Ein interessantes Vortragsprogramm wurde jeden Tag auf der Bühne in Halle Drei geboten. Dort fand auch die Siegerehrung des **German Cups** und der **Ligagewinner 2007** statt.

Die Produkte für 2008 wurden auf drei Messen/Events ausführlich vorgestellt. Jetzt bleibt zu hoffen, dass die Saison 2008 auch genug Gelegenheiten zum Fliegen bereit hält!

Veranstalter: DHV, Warsteiner Internationale Montgolfiade und Warsteiner Skyglider Team



Warsteiner Internationale Montgolfiade

Flight Festival Warstein

6. bis 7. September 2008

Programm

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



Größtes Gleitschirm- & Drachenevent und Ballonfahrer-Treffen Europas in der Mitte Deutschlands

Farbenprächtige Ballonstarts - Paraballooning Wettbewerb (Ballone und Fallschirm-Springer) - Night Glow (Ballonglühern der Heißluftballone zu fetziger Musik) - Eröffnungsfeuerwerk

Infos unter www.dhv.de/warsteiner

DAS EINZIG WAHRE



WARSTEINER®

www.warsteiner.de

FLIEGEN À LA CARTE

Ein Bericht von Hans G. Isenberg

Auch in den attraktivsten Ferienregionen der Alpen muss um jeden Urlauber gekämpft werden. Günstige Seilbahntarife locken mehr Urlaubsgäste an. Dazu zählen subventionierte Touristen- oder Gästekarten, die bei uns Gleitschirmfliegern hoch willkommen sind. Mit der Karte fahren wir preiswert oder umsonst auf den Berg.

Wer als Seilbahnbetreiber über die Bergspitzen schaut, beklagt sich sicherlich nicht, wenn Herden von Gleitschirmfliegern über seine Seilbahn herfallen. Ganz im Gegenteil. Die fliegende Kundschaft lässt eine Menge Euros an der Kasse liegen, zudem locken die bunten Gleitschirme zahlreiche neugierige Urlauber auf den Berg, nicht zuletzt um die Frage zu klären: „Von wo springen die denn?“ Der Besitzer einer privaten Seilbahn in der Schweiz erzählte uns freimütig: „Ohne unsere zahlreichen Gleitschirmflieger hätte meine Seilbahn schon längst keine Zukunft mehr.“ Anders betrachtet der verwöhnte Betreiber einer stark frequentierten Seilbahn in Bayern sein Geschäft: „Gleitschirmflieger sind bei uns gerne gesehen, aber letztlich nimmt ein großer Packsack den Platz einer Person ein.“

Ob wir die subventionierten Touristenkarten auch weiterhin für Gleitschirmflieger akzeptieren können, wird die Zukunft zeigen. Manche Gleitschirmflieger wollen bis zu vier Mal am Tag

umsonst zum Startplatz befördert werden, obwohl nur eine Fahrt pro Tag laut den Bedingungen der Touristenkarte erlaubt ist.“ Nun ja, halten wir uns an die Spielregeln. Unmögliches sollte man als reiselustiger Gleitschirmflieger von den Seilbahnbetreibern nicht verlangen, aber ein solider Preisvergleich muss sein.

Touristen- oder Gästekarten sind eine Erfindung gewiefter Marketing-Experten aus der Schweiz. Sinn und Zweck: Eine möglichst lange Bindung von Gästen an einen Ferienort oder die Region. Für wenig Geld oder gar umsonst, erhält der Urlauber mit seiner Touristenkarte eine Fülle von Vergünstigungen, die vom kostenlosen Museumsbesuch bis zum freien Transport mit regionalen Verkehrsmitteln, dem Schiffsverkehr und Seilbahnen reichen. Auf einer bekannten österreichischen Karte finden sich über 190 Vergünstigungen.

Trotz dieser unbestreitbaren Vorteile lohnt es sich genau nachzurechnen, ob sich eine Karte tatsächlich für einen Kurzurlaub oder nur für einen langen Aufenthalt mit Familie lohnt. Kippt das Wetter, ist die tollste Gästekarte hinausgeworfenes Geld, meinen angefressene Flieger. Die folgende Aufstellung berücksichtigt aus Platzgründen nur Gästekarten von bekannten Fluggebieten in den Alpen, die von Deutschland aus leicht erreichbar sind.



DEUTSCHLAND

OBERALLGÄU

Allgäu-Walser-Card

Alle 15 bekannten Bergbahnen im Allgäu und im Kleinwalsertal akzeptieren die Karte für Berg- und Talfahrten. Mit dabei sind die populären Flugberge wie Nebelhorn, Fellhorn, Hochgrat, Alpspitz, Ofterschwang, Mittag, Kanzelwand. Preise: 4/7 Tage Erwachsene 49,50 Euro/78,50 Euro, Kinder/Jugendliche 19,-/33,- Euro. Personenbezogene Karte, Lichtbild erforderlich. Die gleiche Seilbahn darf nur einmal am Tag benutzt werden. Infos über www.oberallgaeu.de

ALLGÄU-TIROL-WANDER-CARD

Zwölf attraktive Flugberge lassen sich mit dieser Karte „bezwingen“. Mit dabei sind Tegelberg, Breitenberg, Buchenberg, Alpspitz, Iseler, Jöchlespitze, Neunerköpfe. Personenbezogene Karte mit Lichtbild. Die jeweilige Seilbahn darf nur einmal am Tag genutzt werden. Preise: 7/14 Tage Erwachsene 42,50/69,- Euro, Kinder/ Jugendliche 34,-/55,- Euro. Kinder bis fünf Jahre frei. Infos: www.vitalesland.com

ÖSTERREICH

VORARLBERG

Bregenzerwald Gäste Card

Kostenlose Gästekarte, die ab drei Übernachtungen in Pensionen, Gasthöfen, Hotels von den örtlichen Tourismusbüros und direkt an den Bergbahnen ausgegeben wird. Die Karte gilt auch für die drei bekannten Fluggebiete Andelsbuch, Bezau und Diedamskopf sowie weitere sechs Seilbahnen im Bregenzerwald. Sie bein-

haltet jeweils eine kostenfreie Fahrt pro Tag und Seilbahn für Gleitschirmflieger und Wanderer. Freie Fahrt in fast allen Buslinien der Region und zahlreiche weitere Vergünstigungen. Infos: www.bregenzerwald.at

MONTAFON-SILVRETTA

Montafon-Silvretta-Card

Kostenpflichtige Gästekarte, die für 3,5,7,10 oder 14 Tage erhältlich ist. Kostet je nach Dauer zwischen 32,50 Euro für drei Tage und 71,- Euro für 14 Tage. Freie Fahrt mit allen Seilbahnen und Sesselliften im Montafon mit dem attraktivsten Fluggebiet Galtür, in Bludenz und im Brandertal. Die meisten öffentlichen Verkehrsmittel sind mit der Karte kostenfrei. Infos: www.montafon.at

SALZBURGER LAND

SalzburgerLand Card

Sechstages-Gästekarte für 39,- Euro, 49,- Euro für 12 Tage. Freier Eintritt bei über 190 Sehenswürdigkeiten im ganzen Salzburger Land. Alle Bergbahnen und die meisten mautpflichtigen Panoramastraßen können gebührenfrei benutzt werden. Gleiches gilt für fast alle Busse und Bahnen im Salzburger Land. Bekannteste Flugberge sind der Salzburger „Hausberg“ Gaisberg, und Fulseck bei Dorfgastein. Infos: www.salzburgerland.at

KITZBÜHELER ALPEN

Kitzbüheler Alpen-Sommercard

Diese beliebte Gästekarte ermöglicht für drei bis sieben Tage die freie Benutzung von 32 Seilbahnen mit zahlreichen Flugbergen in der Region Wilder Kaiser, Brixen, Hopfgarten etc.. Bekannteste Fluggebiete sind dort die Hohe Salve und die Choralpe bei Westendorf. Die Drei Tage-Karte kostet 32,- Euro, für sieben Tage müssen Erwachsene 46,- Euro berappen. Infos: www.kitzbuehel-alpen.com



KÄRNTEN

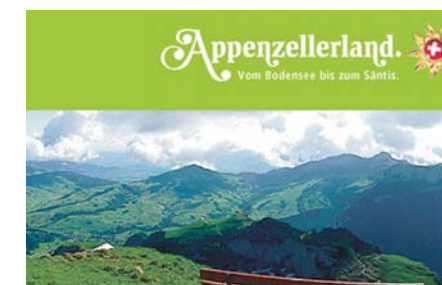
Kärnten-Card

Diese Karte erfreut Gleitschirm fliegende Urlauber mit Familienanhang ganz beson-

ders. Für 34 Euro kann man 14 Tage lang mit der Seilbahn die Berge hochfahren oder die Bergwelt vom Ausflugsdampfer auf dem Ossiacher See genießen. 100 weitere Ausflugsziele lassen sich ohne zusätzliche Kosten mit Linienbussen besuchen. Die sehr erfolgreich eingeführte Kärnten-Card gilt als Vorbild für andere Touristen-Karten

in Österreich. Bester Flugberg in der besonders fliegerfreundlichen Region ist der Gerlitzen bei Annenheim, direkt über dem Ossiacher See. Infos: www.kaerntencard.at

SCHWEIZ



APPENZELLER LAND

Appenzeller Ferienkarte

Wer sich drei Tage oder länger im Appenzeller Land aufhält und in einer Pension oder im Hotel übernachtet, bekommt die Ferienkarte zum Null-Tarif überreicht. Sie erlaubt die kostenfreie Nutzung aller Seilbahnen in der Region sowie Busse und Fahrten mit der Rhätischen Bahn. Das Appenzeller Land ist mit attraktiven Flugbergen wie z. B. der Ebenalp bei Wasserauen oder dem Hohen Kasten reichlich gesegnet. Infos: www.appenzell.ch

HEIDLAND

Heidiland Card

Bei süddeutschen Gleitschirmfliegern gilt diese wetterbegünstigte Ferienregion noch als Geheimtipp für ganz entspannte Flüge. Die Heidiland Card ermöglicht Gratisfahrten auf den Pizol bei Sargans, den Flumserberg, den Kerenzerberg, den Maschgenkamm oder mit der neuen 8er-Sesselbahn zum Prodkamm. Die Drei-Tage-Karte kostet 30,- Euro. Inbegriffen sind

auch Busse und Bahnen der Region sowie der Schiffsverkehr auf dem landschaftlich eindrucksvollen Walensee. Infos: www.flumserberg.ch oder Flugschule Flumserberg-Heidiland: www.fly.ch

ENGADIN/ST. MORITZ

Engadinferien Card

Kostenlose Gästekarte im Oberengadin, die ab zwei Übernachtungen von 70 lokalen Hotels und Pensionen ausgegeben wird. Alle zehn Bergbahnen der Region um St. Moritz akzeptieren die Gästekarte, die den kostenfreien Transport auf den Berg beinhaltet. Als zusätzliches Bonbon erlaubt sie die freie Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel von Bahn und Bus im Geltungsbereich Engadin-Verbund. Bekanntester Flugberg ist der 3.433 Meter hohe Piz Corvatsch. Fliegerisch weniger anspruchsvoll sind Coviglia und Piz Nair sowie Suvretta. Infos: www.engadinferien.ch

GRAUBÜNDEN

Arosa inclusive Card, Samnaun inclusive Card, Davos inclusive Card

Diese drei Graubündener Ferienorte werben mit einer kostenlosen Gäste-Karte. Sie bietet die freie Benutzung aller Seilbahnen, Busse und Bahnen schon ab einer Übernachtung. Darüber hinaus wirbt die größte Ferienregion der Schweiz noch mit zahlreichen Ermäßigungen beim Besuch kultureller Einrichtungen. Preiswerter kommt man als Gleitschirmflieger nicht auf den Berg. Der bekannteste Flugberg ist das Weisshorn/Arosa mit 2.643 m Höhe. Nicht weniger interessant ist das Parpaner Rothorn/Lenzerheide. In Samnaun wird am Greitspitz geflogen und in Davos sind das Jakobshorn, die Schatzalp und der Parsenn populäre Fluggelände für jeden Könnensstand. Infos: www.MySwitzerland.com.

Fazit

Es lohnt sich, die Vertragsbedingungen der jeweiligen Touristen-/Gästekarten im Internet genau nachzulesen, bevor man sich für ein Feriengebiet entscheidet. Nach unseren eigenen Erfahrungen sind nicht alle Angestellten der Seilbahnen ausreichend informiert und verweigern unter Umständen den kostenlosen Transport der Gleitschirmausrüstung unter dem Hinweis, die Karte sei nur für Wanderer oder Ausflügler bestimmt. Fest steht, dass die deutschen und österreichischen Karten nur einen Transport pro Tag je Bahn zulassen, die schweizer Kollegen sind hier wesentlich großzügiger. Sie erlauben meist beliebig viele Fahrten an einem Tag mit derselben Bahn. Nicht jeder Gleitschirmflieger will in einem Hotel oder Pension übernachten, was oft die Voraussetzung für die Ausgabe der Touristen-/Gästekarten ist. Keine Regel ohne Ausnahme: Campingplätze werden meist als offizielle Übernachtungsplätze akzeptiert, Stellplätze für Wohnmobile aber nicht. Die örtlichen Touristikbüros oder die Campingplatz-Betreiber wissen darüber Bescheid. In allen oben angeführten Fluggebieten gibt es zumindest einen offiziellen Campingplatz.

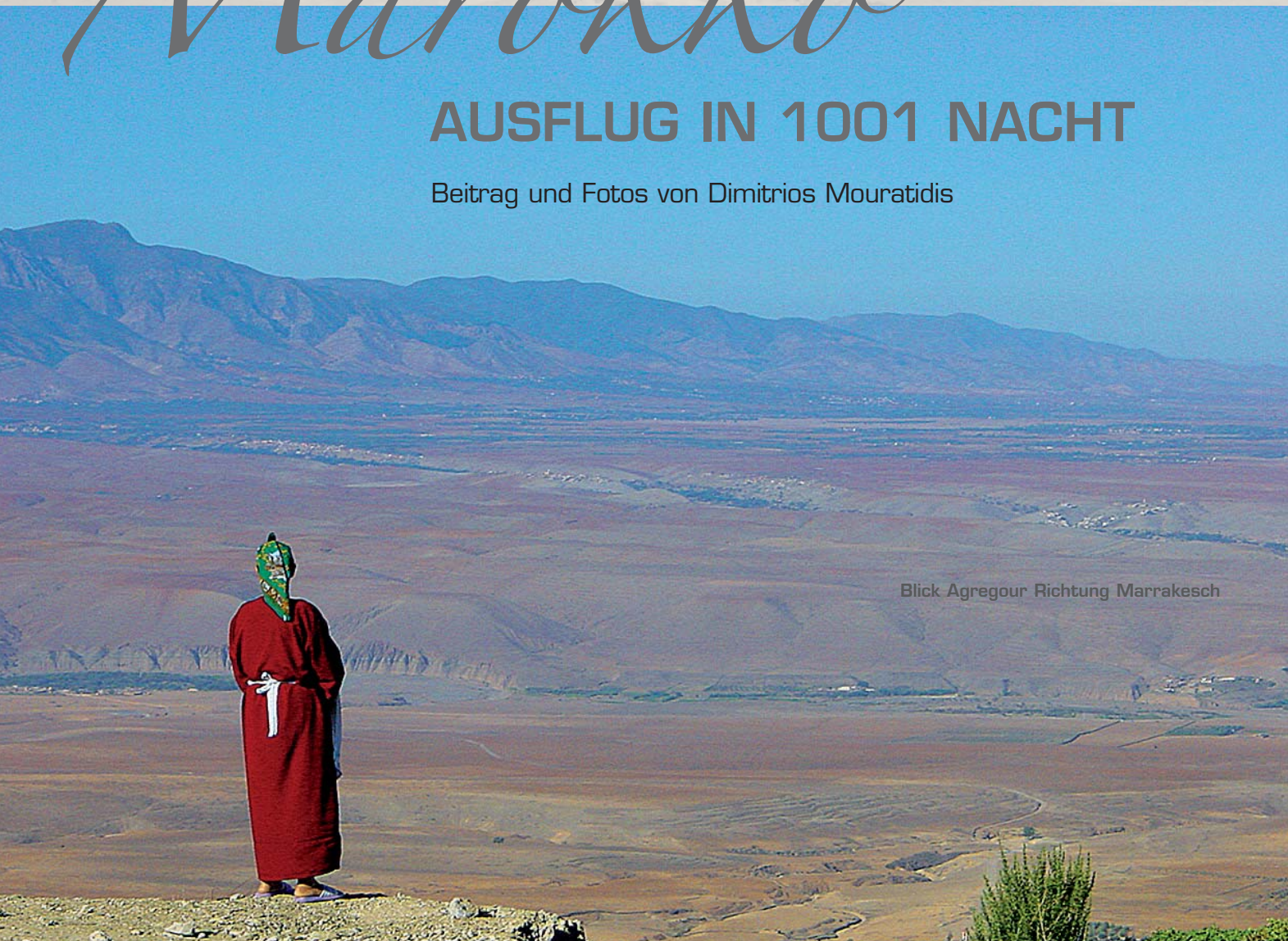


Hornbahn
bei Kitzbühel

Marokko

AUSFLUG IN 1001 NACHT

Beitrag und Fotos von Dimitrios Mouratidis



Blick Agregour Richtung Marrakesch



Atlasgebirge



Gegend um Oumnesnate/Tafraout



Start Bou Jarif, Legzira



Jeep, mit Fahrer

Da standen wir nun nach knapp 4 Stunden Flugzeit am Flughafen von Marrakesch. Wir, das waren 11 Piloten der Gleitschirmfreunde Rhein-Mosel-Lahn, die das Abenteuer 1001 Nacht in Marokko erleben wollten. Leider waren es in unserem Fall nur 10 Tage und Nächte, doch wir waren voller freudiger Erwartung auf unser bevorstehendes Abenteuer. Für die ersten 3 Tage bezogen wir unser Quartier in Marrakesch in einer Pension, die von der Schweizerin Eva Fischer, die vor einiger Zeit nach Marokko ausgewandert ist, betrieben wird. Ihr ausgesprochenes Organisationstalent lernten wir zu schätzen, denn in jeder Situation stand sie uns mit Rat und Tat zur Seite.

Wir waren voller Tatendrang, alle hatten die Strapazen der Reise gut überstanden. Nachdem wir die ersten Eindrücke des Orients verarbeitet hatten, starteten wir auf eigene Faust zu dem Fluggebiet Aguer gour, das wohl meist beflogene Gebiet rund um Marrakesch (1,5 h Fahrzeit, Richtung Süden). Aguer gour ist das einfachste Fluggebiet Marokkos. Hier kommt jeder Flieger auf seine Kosten, der Start in die Thermik ist für den Profi wie auch für den Anfänger kein Problem. Natürlich ist auch ein großer Landeplatz mit Windfahne vorhanden. Nur am Nachmittag kann der Wind am Startplatz recht kräftig wehen, dieser lässt aber verlässlich am Abend nach und lädt zu fantastischen Flügen in die untergehende Sonne ein.

Am nächsten Tag stand Kultur auf dem Programm. Für Marrakesch sollte man sich auf jeden Fall einen kompletten Tag Zeit nehmen. Den Mittelpunkt der Stadt bildet der Platz Jama-el-Fna. Die Medina (Altstadt) und die weltberühmten Souks, ein Labyrinth von Basargassen, ist für jeden Touristen ein „Muss“. Das bunte Treiben auf dem Jama-el-Fna mit Händlern, Gauklern und Garküchen mit allen exotischen Gerüchen ist schon sehr beeindruckend. Doch besonders faszinierte uns das am Horizont sichtbare 4.176 m hohe Atlasgebirge, welches von der Stadt aus zu sehen war.

Am nächsten Tag stand nicht „shoppen“, sondern „packen“ auf dem Programm. Wir wollten natürlich eine Vielzahl von Fluggebieten und Naturer-

lebnissen bis in die verstecktesten Winkel des Landes kennen lernen. Dafür standen uns Jeeps inklusive Fahrer und unser Guide Oliver Guenay zur Verfügung, die vor Evas kleinem Hotel auf uns warteten. 1.000 km durch teils unwegsames Gelände Richtung Süden über den Hohen Atlas, das Gebiet um Tafraout sowie die Küste südlich von Agadir lagen vor uns. Im Gegensatz zum Fluggebiet Aguer gour, in dem es kein Problem ist, alleine zu fliegen, sollten alle anderen Gebiete mit einem Guide erkundet werden, da sie teilweise schwer zu finden sind. Auch über die Wetterlage sollte man sich vorher genauestens informieren. Durch die ortskundigen Fahrer war die Abholung am Landeplatz gewährleistet. Der Guide kümmert sich zudem



Unterkunft Aguerourg



Gesamte Gruppe Gleitschirmfreunde Rhein-Mosel-Lahn

um die Organisation der Unterkünfte. Die erste Etappe war wieder Aguerourg. Erneut genossen wir wunderschöne Flüge bis in die untergehende Sonne. Wir bezogen eine Unterkunft direkt am unteren Startplatz. Der gastfreundliche Wirt Aznag versorgte uns die nächsten beiden Tage mit hervorragendem Essen, u.a. mit Tajine, dem Nationalgericht Marokkos, eine Art Eintopf, welcher direkt aus einem Steinguttopf mit frischem Fladenbrot gegessen wird.

Weiter ging es nach Tassourt (Ait Ourir), der Soaringgrat liegt östlich von Marrakesch (ca. 1h Fahrzeit). Aber wie heißt es so schön: „Erst die Arbeit, dann das Vergnügen.“, ein steiler Aufstieg, für den man gut 45 Minuten benötigt, musste erst überwunden werden. Wir trafen anspruchsvolle Startbedingungen an, es blies ein Wind von 30 km/h. 4 Piloten unserer Gruppe ließen sich davon nicht abschrecken und wurden dafür in der Luft mit guten Flugbedingungen belohnt.

Wir verließen diese Gegend und es ging endlich Richtung Hoher Atlas. Die Fahrt führt uns über den Tizi-n-Test Pass (2.100 m hoch) hinunter in eine neue Welt mit atemberaubenden Schluchten und Felsformationen, durch verlassene, teils zerfallene Dörfer und weite Ebenen. Endlich erreichten wir Tafraout. Voller Vorfreude ging es zum Startplatz Idikel und ich startete in einen Abendflug, den ich nicht so schnell vergessen werde. Nach einem perfekten Start aus 1.800 Metern Höhe flog ich sanft in die untergehende Sonne. Normalerweise landet man am Fuß des Berges. Jedoch konnten wir aufgrund des abflauenden Windes um das Gebirgsmassiv herum in ein kleines Nebental fliegen und landeten in einem ehemaligen, halb zerfallenen Minendorf. Wir waren plötzlich in eine andere Zeit versetzt, es war wie eine Landung auf einem anderen Planeten, fast schon surrealistisch. Das sind Flugeindrücke, die das Gleitschirmfliegen so einzigartig und faszinierend machen.

Wir übernachteten in Oumnesnat im Ammelntal, mitten in einer bizzaren Landschaft aus Felsformationen. Man nennt sie auch die Marokkanischen Dolomiten, schroffe Gebirgsformationen, die im Sonnenuntergang blutrot leuchten.

Für den nächsten Tag planten wir eine Wander- und Klettertour, dafür wurden wir mit den Jeeps in die Steinwüste gebracht. Das Ziel sind die „les Peintures“, die 1983 vom belgischen Künstler Jean Verame mit Farbe bemalten, bis zu 30 m hohen Felsen. In Einklang mit der Natur und des Himmels entstanden Malereien, umgeben von einer Traumlandschaft. Diese sind im Farbenspiel von Sonne und Schatten zu verschiedenen Tageszeiten wirklich unglaublich eindrucksvoll.

Die Reise ging weiter über den Col de Kerdous in Richtung Sidi Ifni (Legzira). Es erwartete uns ein ganztägig zu befliegendes, einfaches Küstenfluggebiet. Mir gelang auch hier ein toller, abendlicher Flug. Nach dem Start konnte man geradewegs zum bekannten Felsentor direkt am Meer fliegen. Dort waren die Windbedingungen perfekt, so dass man an der beeindruckenden Felsformation 10 Meter über diesem Tor bis in die Dämmerung soaren konnte. Diese Eindrücke wirkten bis in den späten Abend nach.

Am folgenden Tag sind wir dann durch einen glücklichen Zufall noch als „Filmstars“ engagiert worden. In Sidi Ifni hatte vor kurzem der bekannte deutsche Schauspieler Artus Matthiessen (Schindlers Liste, Tatort usw.) ein Hotel eröffnet. Dieser hatte uns beobachtet und spontan die Idee, für sein Hotel einen Trailer über das Gleitschirmfliegen zu drehen. Nachdem er uns um Erlaubnis gebeten hatte, stand er mit seinen Leuten und einer Profi-Kameraausrüstung am Startplatz Bou Jarif und fing mit den „Dreharbeiten“ an. Anspannung am „Set“ war angesagt, das Ergebnis waren fantastische Aufnahmen mit uns als Hauptdarstellern.

Über Agadir ging es leider am nächsten Tag zurück nach Marrakesch, unserem Ausgangspunkt. Unser Ausflug in eine fremdartige Welt voller Eindrücke und Emotionen ging dem Ende zu.

Marokko ist eine völlig andere Welt, aber für entdeckungsfreudige und erlebnishungrige Piloten genau das richtige Ziel. Landschaften, Menschen, die Exotik und vieles mehr hinterließen bei uns noch lange einen bleibenden Eindruck.

Am Ende der Reise stand für uns fest: Marokko, wir kommen wieder...

Info Marokko

Landeswährung:

Dirham 1,- Euro = ca. 12 Dirham

Zeit: MEZ -2h

Anreise: Es fliegen einige günstige Airlines von Deutschland nach Marokko; Agadir und Marrakesch sind Hauptziele. Air Berlin (ideale Gepäckbestimmungen), Tui-Fly, und Ryanair (sehr günstige Flüge nach Marrakesch) sind empfehlenswert.

Wetter: www.wetteronline.de

Windrichtungen: www.windfinder.com

Beste Reisezeit:

Küste/Norden: Februar bis Oktober

Süden: Oktober bis März

Atlas: April bis Oktober

Infos Marrakesch:

Unterkunft in Marrakesch: Dar Yamna, Eva Fischer, 265 assif b3, 40000 Marrakech

Nähe Pharmacie Assif

Tel. 212(0)24330482

Mobil: 212(0)69284379

evaafi@yahoo.de

Viele weitere Infos und Hotels:

Marokko Reiseführer, Reise Know-How Verlag,

Neue Auflage 2007

Fluggebietsinfos:

Aguergour: Ca. 1,5 h Fahrzeit, südlich von Marrakesch. SP ca. 1.400 m HU: ca. 400-500 m Richtung N-W. N 31°17.910 – W 008°03.900

LP: neben der Kreuzung, Haus mit Windfahne

(Gite Ahmed) Einfach zu befliegendes Gelände

Unterkunft: bei Gite Aznag Nähe unterer SP

Tel: 212(0)64813793

300-350



Über dem Felsentor, Strand Legzira

Tassourt (Ait Ourir): Ca. 1,5 h Fahrzeit, südöstlich von Marrakesch SP ca. 900 m HU: ca. mRichtung N-W. N 31°29.280 – W 007°42.700

LP: ideal neben der Straße Richtung Ait Ourir-Amanouz. Aufstieg zum SP nur zu Fuß, ca. 45 min

Idikel (Tafraout): Südlich des Hohen Atlas, Richtung Anti Atlas. SP ca. 1800 m HU: ca. 300 m Richtung W-SW. N 29°38.215 – W 008°25.590

LP: Im Hochtal am Fuß des Berges, danach ca. 20min Fußmarsch nach rechts in kleine Dorf (bei dortiger Landung, Leegefahr beachten), dort Abholmöglichkeit. Unterkunft: Maison d'Hotel in Oumnes-nate/Ammelntal, Tel: 212(0)66917768

maisondhote@gmail.com

Legzira Ca. 30 min nördlich von Sidi Ifni SP: Bou Jarif 330 m HU: ca. 270-330 m Richtung NW-SW, N 29°26.600 – W 010°06.250, SP Felsentor 45 m HU: ca. 45 m Richtung N-NW N 29°33.570 – W 009°21.450, LP: Strand von Legzira, Alternativ kann auf dem Plateau oberhalb des Strandes gelandet werden. Unterkunft: direkt im Fluggebiet, Hotel Legzira, Chez Abdoul.

Tel: 212(0)62540637

In Sidi Ifni, Residence Sidi Ifni, Artus Matthiessen, Av. My Abdellah 4, info@residencesidi-ifni.com

www.residencesidi-ifni.com

Weitere Fluggebiete:

Col du Tizi-n-Test (S-W) und Col du Kerdous

(N-NW).

Literatur: Oliver Guenay „Die schönsten Fluggebiete rund ums Mittelmeer“ (im DHV-Shop).

Schöner Fluggebietsführer auch als Download

unter www.unterwex.ch

Anzeige

TEAM

für Höhenflieger!

DIE GLEITSCHIRM MANUFAKTUR

5

direktes Handling für maximalen Spaß in der Thermik!

VOM WINDE VERWEHT

Ein Beitrag von Jean-Pierre Praz

Irgendwo kann man immer fliegen. Das wissen wir spätestens, seit der DHV-XC im Internet verfügbar ist. Wer abends in die Tageswertung schaut, sieht bald, dass jeden Tag das ganze Jahr irgendwo auf der Welt gute Flüge gemacht werden. Manchmal ist man erstaunt, wenn es den ganzen Tag gestürmt hat wie blöd, und am Abend bemerkt man beim Blick in den DHV-XC, dass es ganz in der Nähe doch gegangen wäre. Oder die Fliegerkollegen, die gerade aus der Flugwoche zurückgekommen sind und von besten Flugbedingungen schwärmen, wo doch hier so mieses Wetter war. Wer kennt das

nicht? Für die Planung von Flugferien ist es jedoch beruhigend zu wissen, dass es immer irgendwo fliegt, denn unter dieser Voraussetzung kann es wohl kaum sein, dass man aufgrund des Wetters nicht zum Fliegen kommt. Man braucht ja bloß an den Ort zu fahren, wo es gerade gut geht. Ein wenig flexibel sollte man für diese Art von Ferienplanung schon sein, denn es kann leicht passieren, dass man statt wie ursprünglich geplant in den Norden halt doch in den Süden fährt. Na ja, wen stört's, ist es nicht überall schön, wenn die Flugbedingungen passen?

Eine Herausforderung bleibt bei der ganzen

Sache trotzdem noch: Am Morgen des Abreisetages sollte man spätestens wissen, in welche Richtung es losgeht. Diese Entscheidung bleibt einem nicht erspart. Natürlich schaut man nochmals, wie so oft in den Tagen vor der Abreise, die Wetter-Prognosen für alle erdenkbaren Orte an: Isobarenkarte, Wetter-Bericht, Wetter-Modelle, ein Kontakt vor Ort, der was vom Wetter versteht. Aus all diesen Informationen versucht man nun den richtigen Schluss zu ziehen. Gewisse Wetterlagen bereiten dabei besonders Probleme. Wenn sich beispielsweise gerade ein umfangreiches und ausgeprägtes Tiefdrucksystem von

Westen nähert, welches gemäß Prognosen von Nordwest nach Südost über Europa ziehen wird: Wohin soll man gehen für eine Woche? Eine schwierige Sache.

Genauso war es diesen Sommer, als wir aus der Zentralschweiz ausziehen wollten, um das Fliegen in neuen Gebieten kennenzulernen. Da waren wir nun zu Viert und dachten: „Gegen Nordwesten und Westen zu fahren, bringt wohl nichts. Vielleicht nach Südwesten, aber da muss man schon ganz schön weit runter, wenn solch ein Monster von Tiefdruckgebiet vom Atlantik heranzieht. Die Idee mit Süden ist aber vielleicht

gar nicht so schlecht, dann sind immerhin die schützenden Alpen zwischen uns und dem Tief und im Süden ist's doch vom Wetter her sowieso immer besser, oder nicht? Also ab in den Süden, genauer in den Südosten, das ist eine neue Gegend für uns, und es dauert am längsten, bis das Unwetter eintrifft.“

Der Plan war somit gefasst, das Ziel hieß Kroatien, aber in einem Stück so weit fahren wollten wir dann doch nicht, und so brauchten wir noch ein Fluggebiet für unterwegs. Es sollte eines sein, wo wir noch nicht waren, und wir entschieden uns für den süddeutschen Raum, das ist nicht besonders weit, bis am Nachmittag würden sich die tiefen Wolken vielleicht verzogen haben, und über Innsbruck und den Brenner gelangt man von da relativ schnell in Richtung des Ziels an der Adria.

Unterwegs war nicht viel vom Flugwetter zu sehen, ein Wolkendeckel hing tief und es machte einen eher windigen Eindruck. Je weiter wir aber gegen Nordosten kamen, desto mehr Lücken hatte die Wolkenbasis und als wir in Füßen eintrafen, sahen wir schon von weitem, dass mehrere Gleitschirme in der Luft hingen, die am Himmel wie festgenagelt schienen. „Nichts wie rauf auf den Tegelberg!“, war unsere Devise, doch am Schalter hieß es: „Ihr braucht eine Gebiets-einweisung.“ Kein Problem, obwohl es für uns Piloten aus der Schweiz etwas ungewohnt war. Dann hatten wir den Stempel in der Tasche und brauchten bloß noch bei der Bahn, unter Angabe von Name, Schirmmodell und Uhrzeit, zu unterschreiben, dass wir auf den Berg fahren, um mit dem Gleitschirm runter zu fliegen. Als die Formalitäten erledigt waren und wir am Startplatz standen, sahen wir, wie wunderschön die Gegend am Rand zum Flachland mit den schroffen Bergen im Rücken ist. Es herrschte eine beeindruckende Stimmung, verursacht durch ein kilometerbreites Wolkenband, welches sich über dem Flachland den Bergen vorgelagert befand und unter welchem es großflächig und ziemlich ruhig nach oben ging. Bei diesen Bedingungen ließ sich das Schloss Neuschwanstein am Fuße des Tegelbergs und das Licht auf den Seen im Flachland genießen. Es hieß, an Tagen, wo das Wetter sich eindeutiger präsentiere, sei der Ansturm auf das Fluggebiet bedeutend größer. Wir durften es zum Glück ohne Hektik am Start- und Landeplatz kennen lernen.

Nur eine halbe Stunde nach unserem Morgen-

Beeindruckende Stimmung am Fuße des Tegelbergs

FOTOS ANDREAS BUSSLINGER



Starker Wind am Startplatz trübt erstmal das Flugvergnügen.



flug am nächsten Tag gingen noch am Vormittag die ersten gewittrigen Regengüsse nieder und wir traten die Flucht gegen Südosten an. Bei der Fahrt über den Brenner, durch Italien, vorbei an Cortina d'Ampezzo, wurde uns wieder einmal bewusst, dass es in den Alpen noch viele Gegenden gibt, die wir nicht oder nur kaum kennen.

Ein Problem, welches sich bei spontaner Wahl unbekannter Flugregionen in letzter Sekunde stellt, sind die mangelnden Gebiets-Informationen. Gut dran ist wer, wie wir einen Fluggebietsführer dabei hat und so zumindest eine erste Anlaufstelle hat. Meist finden sich dann in den Fluggebieten, welche in Führern beschrieben sind, schnell Piloten, die die Gegend kennen und gerne Auskunft über die Lage weiterer Start- und Landeplätze sowie Wissenswertes zu lokalen Sicherheitsaspekten und Verhaltensregeln geben. Das erste Fluggebiet, das wir in Kroatien ansteuerten, war Tribalj. Vor Ort fanden wir eine Flieger-Bar, und man sagte uns, dass hier oft ziemlich was los sei, dass heute aber starker Rückenwind am Startplatz herrsche. Daher waren keine Piloten anwesend und wir fuhren weiter, ohne wirklich neue Gebietsinformationen gewonnen zu haben. In Crikvenica verschafften wir uns im Internet-Point aktuelle Wetter-Infos. Danach war klar, dass der starke Wind, die Bora, noch eine Weile blasen würde. Wir waren nicht allzu schockiert darüber, da wir von Anfang an wussten, dass es aufgrund des überall herrschenden Windes eine schwierige Woche war. Wir entschieden uns, auf die Insel Krk zu fahren, welche über eine Brücke vom Festland her erreichbar ist. Wir dachten, dass möglicherweise ein Stück im Meer draußen die Bora weni-

ger heftig und zugleich laminarer wehen würde. Sehr groß schätzten wir die Chance auf einen Flug nicht ein, aber Krk ist sicherlich auch ohne Flug einen Ausflug wert, und wer sich nicht mit eigenen Augen vom Gegenteil überzeugt, wird nie wissen, ob's nicht doch fliegar wäre. Quer durch die Insel gings in den südlichsten Zipfel von Krk nach Baika. Auch hier blies ein zügiger Wind, das Meer war aufgewühlt, doch der Wind strömte zumindest die eine Seite des Talkessels aus der richtigen Richtung an. Ein wenig unentschlossen, ob und wo es gehen würde, schauten wir uns das Städtchen an, statt die Schirme den Berg hoch zu tragen. Und siehe da, gegen Abend wurden wir für unsere Bequemlichkeit damit gestraft, dass wir einem Piloten zuschauen mussten, wie er eine Weile soaren konnte. Schnell sind wir zur Stelle gefahren, wo er gelandet war. Zum Glück waren wir sofort da, denn der Pilot war ein alter Hase, mit einer Leichtausrüstung, die er blitzschnell zusammengepackt hatte. Wir staunten, als er uns erzählte, dass er in Slowenien eine eigene Gleitschirm-Herstellungsfirma betreibe mit eigenen Schirm-Modellen, und, dass der Schirm, mit dem er eben geflogen war, ein Prototyp seines neusten Bergsteigerschirmes sei. Seit vielen Jahren fliegt er in Baika und er konnte uns somit einige interessante Tips geben.

Am nächsten Morgen war an Fliegen nicht zu denken, in der Nacht hatte der Wind nochmals deutlich aufgefrischt und so wanderten wir in der beeindruckenden Kalklandschaft. Über den Bergen am Festland war die Staubewölkung zu sehen und auf der Insel herrschte zwar Sonnenschein, aber es war kalt für die Jahreszeit. Erst am kommenden Tag schleppten wir unsere Ausrüstungen einige hundert Höhenmeter den steilen Hang hoch. Die Bedingungen waren gut, es hing bereits ein Schirm in der Luft. Bald startete Michi, dann machte der Aufwind jedoch schlapp. Zwei, drei Piloten waren anwesend, Slowenen, und später kam auch Sandy mit dem Bergsteigerschirm dazu, dem wir zuvor auf der gegenüberliegenden Seite des Kessels beim Thermikfliegen zusehen „durften“. Am Startplatz wartend erfuhren wir mehr Details über das Fluggebiet, wie es sich bei Bora verhält und wo sich die weiteren Startplätze befinden. Leider verschlechterten sich die Windverhältnisse zusehends, es folgte ein heftiger Dust-Devil, und selbst mit einem Leichtschirm mit sehr einfachem Starthandling war es nicht mehr startbar. In der Zwischenzeit konnte Michi den ganzen Kessel ausfliegen. Allerdings spürte er den Wind auch, der uns hier unten zu schaffen machte, und er berichtete über Funk von happigen Verhältnis-



Fluggebietsinformationen Tegelberg:
Das Fliegen über dem Königsschloss Neuschwanstein ist ein besonderes Highlight. Die Tegelbergbahn bringt Drachen- und Gleitschirmflieger direkt an den Startplatz. Nicht nur die Thermik über dem Schloss von König Ludwig, auch die Aussicht ins Voralpenland begeistern jeden Piloten. Am Wochenende kann es manchmal etwas voll werden, daher sind die Tage in der Woche zu bevorzugen.

Flugschulen am Tegelberg
Flugschule Tegelberg: www.abschweb.net
Flugschule Aktiv: www.flugschule-aktiv.de
1. DAeC Gleitschirmschule: www.erste-daec-gleitschirm-schule.de
Unterkünfte: In Schwangau und Füssen gibt es jede Menge Pensionen und Hotels. Infos unter www.fuessen.de

Fluggebiet Tribalj:
Das Fluggebiet ist ideal, wird viel befliegen und liegt in der Nähe von Crikvenica. Der Flieger-Treff und Sitz des ortsansässigen Clubs "KOBAC" unter Führung von Nedeljko „NENO“ Vidovic ist die „Cafebar Nedeljko“ mitten in Tribalj. Hier erhält man alle Infos, Wetterberichte und Mitfahrgelegenheiten im Flug-Taxi zum Startplatz. Kontakt: Gordan Godec (spricht perfekt Deutsch), Tel. +385 98 314849, E-Mail: g@godec.de
Unterkunftsmöglichkeit:
Etno Hotel „BALTURA“, Tribalj
Tel.+385-98-314849
E-Mail: godec@montemare.com



Fluggebiet Baika:
Baika liegt im südwestlichen Teil der Insel Krk und die Startplätze auf beiden Seiten des Tales erreicht man nur zu Fuss in knapp einer Stunde. Das Fluggebiet ist klein und wird von Piloten nicht oft benützt. Am besten erkundigt man sich vor Ort oder in Tribalj.
Unterkünfte: Camping Zablace, Hotel Baska d.d. Emila Geistliha 38, Tel. +385-51-856909
E-Mail: ac-zablace@hotelibaska.hr

sen. Uns anderen blieb nichts als der Abstieg zu Fuß durch die Geröllhalden.

Am Abend wollten wir's nochmals wissen und so schlepten wir die Säcke abermals eine Stunde hoch, diesmal auf der anderen Seite des Kessels. Der beste Ort zum Starten befand sich gemäß Sandy in einer mit scharfkantigen Kalkblöcken durchsetzten Wiese. Der stimmungsvolle Flug war leider kurz und endete auf dem Strand, wo sich am Nachmittag noch Hunderte von Sonnenhungrigen getummelt hatten. Am nächsten Tag ging's gleich nochmal an dem selben Startplatz hoch. Wir wollten ihn unbedingt noch von oben sehen. Doch der Tag entpuppte sich von der Luftschichtung her als wesentlich stabiler als der Vortag und ließ keine Startplatzüberhöhung zu. Wir entschlossen uns daher wieder nach Tribalj zu fahren, wo wir am Nachmittag aufgrund der Exposition mit besseren Verhältnissen rechneten. Dies bewahrheitete sich auch, und es herrschten super Flugbedingungen bis spät am Abend, bei traumhafter Sicht auf die Adria.

Nach einem Morgenflug am kommenden Tag hieß es bereits wieder den Weg nach Norden anzutreten. Die fliegerische Ausbeute jener Woche war sicherlich nicht überragend. Eines hat sich aber bewahrheitet: „Irgendwo fliegt's immer!“, auch wenn das Fliegen selbst dann noch ins Wasser oder eben dem Wind zum Opfer fallen kann, wenn man am (fast) richtigen Ort bereit ist, sei es, weil man zehn Minuten zu spät dran oder auf der falschen Seite des Tals hochgestiegen ist ...

Anzeigen

INTERNATIONALER DRACHEN- UND GLEITSCHIRMFLUG-WETTKAMPF

1. "TROPHÉE ALATUS"

16.-17.-18. MAI 2008
Levico Terme TRENTO - ITALIEN

Auskünfte und Einschreibungen
WWW.VOLOLIBEROTRENTINO.IT ☎ +39 347 88.98.228

Logo: volo libero TRENTO

Logo: VALSUGANA

TEXTILUHR TX07

nach Kretschmer

Luftdurchlässigkeitsprüfgerät.
Airpermeability Tester
Porosimeter
2-Jahres-Check, Tuchprüfung,
netzunabhängig, transportabel

EURO 1.785,00
Incl. 19% MwSt.

Incl. Akku- Ladegerät
Incl. 50cm² Messfläche
Incl. Testplatte

HSL GMBH D - 69126 HEIDELBERG, TEL.: +49(0)6221 303101
EMAIL: hsl@hsl-gmbh.com. INTERNET: www.hsl-gmbh.com

SAKURA - KIRSCHBLÜTE IN JAPAN

Ein Beitrag von Torsten Siegel



Sushi-Pause vor dem Supermarkt. Japans traditionelles Gericht ist auch bei europäischen Piloten der Snack schlechthin.



Anflug auf den Gleitschirm-Landeplatz im COO Airpark. Am Wochenende und bei Wettkämpfen stauen sich schon mal die Schirme in der Platzrunde.



Freak - japanischer Pilot, dessen Herz immer noch für die alte Marke Edel schlägt.

Eines der wichtigsten Symbole der japanischen Kultur ist die Kirschblüte. Die „Sakura“ steht für Schönheit und Aufbruch und markiert den Anfang des Frühlings. Fast alle Bewohner Japans feiern das Kirschblütenfest und auch für die Piloten gibt es Grund zur Freude: Schließlich steht mit der Sakura die Flugsaison vor der Tür und läutet die thermikreiche Zeit ein.

Die Nacht fällt auf die Erde, als die Maschine in den Landeanflug geht. Für einen kurzen Augenblick legt sich der Schatten über das ganze Land. Doch dann taucht der tiefroter Schein der Millionenmetropole Tokio am Horizont auf und beendet abrupt das dunkle Intermezzo. Daran kann auch die freundliche Stewardess nichts ändern, die uns mehrmals ermahnt, die Fensterblenden geschlossen zu lassen. Die Kontrollen in der taghellen Ankunftshalle sind schnell erledigt. Über die breiten Straßen geht es mit dem Taxi Richtung Zentrum. Die mehrstöckigen Highways mit überhöhten Kurven führen uns wie in einem





Die Anzahl der Delta- und Starrflügelrpiloten ist dank eigener Start- und Landeplätze in Ibaraki sehr hoch. Und das technisch interessierte Publikum ist immer hautnah dabei.

Nintendo-Computerspiel in die City. Es geht durch dichtesten Verkehr, eine wahnwitzige Geräuschkulisse noch um 11 Uhr abends auf Tokios Straßen, wo uns ein allgegenwärtiges Lichtermeer überflutet. Androgyne Fashion Victims hetzen durch eine bizarre Welt, in der wir mit unseren Gleitschirmen und der legeren Outdoorbekleidung wie Mutanten wirken, die fehlgeleitet in das Herz Japans eingedrungen sind.

FRÜHLING AM MOUNT ASHIO

Wie ein Traum erscheint am nächsten Morgen die zurückliegende Nacht. Nur zwei Autostunden außerhalb von Tokio stehen wir vor dem COO Airpark und betreten erneut eine andere Welt. Im Gegensatz zu Tokio fühlen wir uns aber fast heimisch, wären da nicht die vielen kleinen

Gegensätze, welche sich im Laufe der Woche verdichten und neben den kulturellen Unterschieden auch eine ganz andere Seite des „Vol Libre“ zeigen. Doch zuerst einmal warten wir geduldig mit einer Nudelsuppe in der Hand auf den Bus Richtung Startplatz. Es ist Ende März. Die Hänge des Mount Ashio und der umliegenden Berge erscheinen in einem matten Braun und nur vereinzelt sorgen ein paar Nadelbäume für grüne Farbtupfer. Die Sonne kämpft sich durch die dunstige Meerluft und vergeblich sucht man auf den trockenen und abgeernteten Reisfeldern nach Spuren des bevorstehenden Frühlings. Die Landschaft wirkt schwermütig und scheint noch in der Erstarrung des letzten Winters zu verharren. Doch gegen Mittag wandelt sich das Bild. Die Sonne brennt kräftig auf die kahlen Berghänge, kann den Dunst für ein

paar Stunden in Schach halten und taucht die Natur aus ihrer melancholischen Stimmung in ein erstes heiteres Licht. Die schwarz lasierten Dächer mit den weit nach unten gezogenen Giebeln leuchten in der Sonne, Kirschblüten öffnen ihre Knospen und überall erkennt man das erste zarte Grün, welches im tristen Morgengrauen noch verborgen blieb.

DAS BESTE FLUGGEBIET JAPANS

Das Frühlingserwachen in Ibaraki spielt sich vor der Kulisse der Tsukuba, Ashio, Kaba und Tsubame Berge ab. Der Tsukuba bildet mit 710 Metern die höchste Erhebung in der Region. Zum Glück liegt der Landeplatz fast auf Meeresniveau, so dass dem Tsukuba mehr als die Rolle eines Übungshangs zuteil wird. Einen Vorteil haben die kleinen Berge allemal: Die Auffahrt ist angenehm kurz und nach zehn Minuten und 500 Höhenmetern steht man bereits am Hauptstartplatz des COO Airparks. Dieser ist bestens präpariert, bietet von Südwest bis Ost Startmöglichkeiten und ermöglicht manchmal den Blick auf den Pazifischen Ozean, der nur 35 Kilometer entfernt ist und sich gerne unter einer Dunstschicht verbirgt. Zu unserer Überraschung drehen schon sehr früh die Piloten in dem strammen Südwind auf und kurze Zeit später signalisieren auch die ers-



Piloten treffen in Ibaraki auf eine perfekte Organisation und Infrastruktur. Alle wichtigen Informationen über die Startplätze findet man auf Tafeln.

ten Cumuluswolken den Thermikbeginn. Der Jetlag hemmt jedoch unsere Euphorie und so betrachten wir eine Zeitlang das Treiben am Startplatz. Dabei lauschen wir den Worten von Kaoru Ogisawa, bekannt unter dem Spitznamen „Ogi“, Japans erfahrenstem Streckenjäger und Testpilot bei Gin: „Der Airpark ist das beste Fluggebiet in Japan. Normalerweise steht direkt vor dem Startplatz ein Bart. Wenn der nicht richtig zieht, fliegst du einfach den kleinen Hügel dort drüben an. Da beamt's dich dann weg.“ Na, das sollte auch mit einem Jetlag möglich sein und da der Startbart wirklich schwächelt, geht's gleich weiter zur vermeintlichen „Beamstelle“. Hier und da fängt das Vario zaghaft zu piepsen an, mehr als 0,5 Meter Steigen sind aber einfach nicht drin. Beamen habe ich mir irgendwie anders vorgestellt. Mühevoll geht es Meter um Meter nach oben, bis plötzlich die Luft in Bewegung gerät und aus dem Soaren und ziellosen Herumsuchen ein kerniges Zentrieren wird. Jetzt fühlt sich das Steigen schon besser an, der Vario-ton ist satt und laut und auch die Perspektive stimmt. Bis auf 1.600 Meter geht es nach oben, wo der Windversatz den Bart immer mehr nach Nordosten verschiebt. Schon wieder wird es dunstig, diesmal allerdings durch eine Wolke, die sich im selben Moment gebildet hat, als wir in die Thermik eingestiegen sind. Mit den guten

Steigwerten ist es ein Leichtes, die kleine Gebirgskette, die sich über zehn Kilometer vom Mount Tsukuba bis zum Mount Tsubame zieht, entlang zu fliegen und sich den Jetlag aus den Gliedern wehen zu lassen.

AIRPARKS – JAPANS VORSTELLUNG VOM FLIEGEN

Am Abend beziehen wir unser Washitsu, einen traditionellen japanischen Raum, der durch seine Übersichtlichkeit glänzt. Bis auf einen kleinen Wandschrank, in dem die Matten für die Nacht verstaut sind, ziehen nur noch zwei niedrige Tische die Aufmerksamkeit auf sich. Die minimale Ausstattung erfreut Puristen und unsere Lendenwirbel, denn am nächsten Morgen macht sich der fehlende Lattenrost durch allerlei Ächzen der 6-köpfigen Washitsu-Besatzung bemerkbar. Das Frühstück, bestehend aus Miso-suppe, getrocknetem Fisch, sauer eingelegtem Gemüse, Tofu und Nori (Algen) und die morgendliche Körperpflege in der hoteleigenen „Onsen“, eine heiße Quelle, die leider nicht vulkanischen Ursprungs ist, sondern durch eine simple Heizung betrieben wird, führen uns einmal mehr die Andersartigkeit Japans deutlich vor Augen. Aber nicht nur im alltäglichen Leben, auch im Flugsport findet man viele Dinge, die erst eigentümlich erscheinen, am Ende aber auch





Egal wo hin, Hauptsache nach oben. Für Piloten haben die Straßenschilder in Japan eine hohe symbolische Bedeutung.



Die torii (Torbogen) stehen innerhalb des Bezirkes eines Shintô-Schreines und markieren den Eintritt in den heiligen Bereich. Sie weisen den Weg zu den Schreingebäuden und fungieren allgemein als Symbol eines Schreines.



Das Positive an den spartanisch eingerichteten Washitsus ist, dass man ohne Probleme seinen Schirm darin ausbreiten kann. Die flotten Bademäntel gibt es für den Hausgebrauch im Washitsu täglich frisch dazu.

zum Nachdenken anregen. So erfreuen sich in Japan die so genannten „Airparks“ großer Beliebtheit. Piloten treffen hier auf eine gute Infrastruktur und einen durchorganisierten Flugbetrieb. Ein Clubhaus oder eine Flugschule runden das Angebot ab und schaffen für den Fluganfänger oder Gelegenheitspiloten eine Atmosphäre der Sicherheit, in der er sich niemals alleingelassen fühlt. An den Wochenenden ist es im Airpark bei gutem Flugwetter daher meist gerammelt voll. Dennoch geht der Flugbetrieb sehr gesittet, ja fast schon militärisch organisiert von statten. In Reih und Glied warten die Piloten geduldig, bekommen dann einen Startplatz zugewiesen, wo sofort ein paar Helfer den Schirm öffnen und den Piloten bis zum Abheben begleiten. Die Startfrequenz ist extrem hoch und bereits nach kurzer Zeit tummeln sich in der Frühjahrs-thermik ein paar Dutzend Schirme.

DISZIPLINIERT UND LERNEIFRIGE PILOTEN

Neben dem disziplinierten Verhalten zeichnen sich die japanischen Piloten auch durch ihr großes Interesse an allen gleitschirmrelevanten Themen aus. Neuigkeiten aus Europa saugen sie förmlich in sich auf und ihre Fragen reichen von einfachen Verbesserungen der Ausrüstung bis hin zu allen erdenklichen Flugpraxistipps. Neben den World Cup Piloten sind es vor allem die Acro-Cracks, die in Japan ein hohes Ansehen

genießen und schon fast wie Stars behandelt werden. Das durfte auch Acro-Profi Mike Küng erfahren, der einer Einladung von Mr. Hangai gefolgt war und sich zu Beginn etwas über den frühen Zeitpunkt seines ersten Showflugs wunderte. Die Vorführung war um 08:00 Uhr angesetzt. Zu einer Zeit, in der man bei uns kein Publikum, geschweige denn einen Gleitschirmflieger bei einer Air-Show antreffen würde, standen in Ibaraki die Piloten und Zuschauer Spalier, um sich die extremen Flugmanöver aus nächster Nähe anzusehen. Das Organisationstalent und die Hilfsbereitschaft der Japaner sind einmalig, sagt Mike, und die Menschen unglaublich sympathisch. Auch wenn man als individuell geprägter Europäer manchmal über die akkurate Planung und minuziöse Ausführung der japanischen Organisation und der Piloten ins Schmunzeln gerät, so zeigt der Airpark doch eindrucksvoll, wie man den Gleitschirmsport einer breiten Masse zugänglich machen kann. Einige der Ideen nehmen wir mit nach Hause und am Abend verfolgen wir noch gespannt im Rahmen der Wettervorhersage die „Kirschblütenfront“, welche unaufhörlich weiter nach Nordosten wandert. Japan ist einfach anders und dieses Anderssein hat uns in den Bann gezogen. Und so muss uns die Stewardess auch beim Rückflug mehrmals ermahnen, die Fensterblenden geschlossen zu halten. ▢

Allgemeine Infos für Japan

Anreise:

Flug München – Tokio ab 800 Euro. Flugzeit ca. 12 Stunden. Der COO Airpark ist circa zwei Autostunden von Tokio entfernt (Luftlinie 75 Kilometer). Anreise mit Mietwagen oder Shuttle-Service (Infos Flugschule).

Start- und Landeplätze:

Der Airpark und seine umliegenden Berge sind übersät mit Startplätzen. Etliche Schneisen erlauben den Start in alle Himmelsrichtungen. Nachfolgend die beiden wichtigsten Startplätze: **1.** B01: 530 Meter, Südwest, Südost, Ost (GPS X 0422856, Y 4014218, Zone: 54 S). Direkt mit dem Auto zu erreichen. Landeplatz: Yasato Dorf, Höhe 30 Meter (GPS X 0425176, Y 4012768, Zone: 54 S). Der Landeplatz befindet sich direkt bei der Flugschule COO. Er liegt zwischen den Reisfeldern und ist mit Bänken und einem Abbauplatz ausgestattet. Für Drachenflieger gibt es noch einen etwas größeren Landeplatz südöstlich von Yasato in der Nähe der Town Hall und des großen Supermarktes (GPS X 0428105, Y 4011446, Zone: 54 S).

2. B02: 510 Meter, West (GPS X 0422180, Y 4013946 Zone 54 S). Beide Startplätze können auch mit Drachen genutzt werden. Es gibt jedoch noch zwei extra Startplätze für Drachenflieger, die etwas weiter nördlich liegen.

Streckenmöglichkeiten:

Sightseeing Flüge ohne erhöhte „bomb out“ Gefahr kann man zwischen dem Mount Tsukuba im Süden und dem Mount Tsukuba im Norden unternehmen (zirka zehn Kilometer). Die Hauptrichtung für weite Streckenflüge ist der Norden. Bedingt durch den Wind sind Ziel- oder Open-Distance Flüge die Regel. Der Rekord liegt bei 157 Kilometern.

Gefahren:

Öfters starker Wind. Bei Außenlandungen auf niedrige Stromkabel achten.

Beste Jahreszeit:

In Ibaraki wird ganzjährig geflogen.

Flugschule:

AirPark Coo Paraglider Area & School, 1698-1Uwaso, ishioka-shi, Ibaraki, Japan 315-0157
www.airparkcoo.jp
Telefon + Fax:(+81) 0299-44-1408
Email: infocoo@mb.infoweb.ne.jp

Unterkünfte:

1. Hotel Tukubane Landestypischer Washitsu mit Matten und Bodenheizung für 4 bis 6 Personen. Gemeinschaftsbad mit mehreren Duschen und einem Onsen. Preis 6.000 Yen pro Nacht und Person, inklusive Frühstück und Abendessen.
2. Tukubane Cabin Gemütliche Ferienwohnung für fünf Personen mit Küche, Toilette und Bad. Die Schlafzimmer befinden sich im ersten Stockwerk und sind landestypisch eingerichtet. Preis für eine Wohnung: 15.750 wochentags (pro Tag) und 21.000 Yen am Wochenende.

Wechselkurs/Geld:

In Ibaraki gibt es (noch) keinen Geldautomaten. Daher sollte man sich bereits am Narita International Airport mit Bargeld versorgen. Die beiden Hotels akzeptieren keine Kreditkarten! Aktuelle Kurse unter www.oanda.com

Strom

Die Stromspannung in Japan beträgt 100 Volt. In Tokio und Ost-Japan sind es 50 Hz und in West-Japan einschl. Osaka, Kyoto und Nagoya 60 Hertz. Für die Flachsteckdosen wird ein Adapter benötigt.

Mobiltelefone

Ein Mobiltelefon mit SIM-Karte funktioniert in Japan nicht. Am Narita Airport kann man sich günstig Mobiltelefone mieten.

Karte

Karten von Fluggebiet incl. Wende-

punkten gibt es unter:

www.jpa-pg.jp/pwc2007-ibaraki/en/

Reiseführer:

Reise Know-How, Japan Reisehandbuch von Oliver Hoffmann, Kikue Ryuno, 720 Seiten, Erscheinungsdatum: April 2006, ISBN: 3831714819, Preis: 23,50 Euro
Lonely Planet, Japan von Chris Rowthorn, Ray Bartlett, Andrew Bender, 868 Seiten, Sprache: Englisch, Erscheinungsdatum: Oktober 2007, ISBN-10: 174104667X, Preis: 21,95 Euro

Wetterinfos:

www.weathernews.jp

Internet:

www.pref.ibaraki.jp/bukyoku/seikan/kokuko/en
Reise-Informationen sowie Information über Klima, Geographie, Geschichte und Kultur von Ibaraki
Informationen über das Fluggebiet: www.jpa-pg.jp/pwc2007-ibaraki/en/
Japanische Fremdenverkehrszentrale: www.jnto.go.jp/deu/TG/index.html

りなどを楽しむ県内外



Ein Beitrag von Björn Klaassen

RETTUNG AUS DER LUFT – EGOISMUS BEHINDERT EINEN RETTUNGSEINSATZ

Ende Februar am Breitenberg im Ostallgäu: Die erste Thermik trägt Gleitschirme und Drachen über die Falkensteinburg in den stahlblauen Himmel. Für die einen ist es ein verlängerter Gleitflug und für die anderen der erste Flug im Jahr mit Startüberhöhung. Gute Bedingungen, nur die Luft ist „nylonhaltig“ und über dem Grat geht es eng zu. Doch der Traum wird zu einem Alptraum. Aus einem Klapper heraus verliert ein Pilot unkontrolliert Höhe und trudelt in die Kappe eines unter ihm fliegenden Gleitschirms. Der „getroffene“ Pilot wirft die Rettung, hat Glück und „landet“ weitgehend unverletzt im Baum. Der andere hat Pech und schlägt in felsigem Gelände auf.

Kurze Zeit sind später bereits ein Polizeihubschrauber und ein Rettungshubschrauber (leider ohne Winde) vor Ort. Das Zielgebiet ist nicht schwer zu finden. Es kreisen viele Gleitschirme über dem Breitenberg. Die Helipiloten müssen sich quasi durch die Schirme „durchtasten“ um die Lage zu sondieren, berichten später die Augenzeugen. Immer noch fliegen viele Gleitschirme über und neben der Unfallstelle. Der

inzwischen angeforderte und mit Winde ausgestattete Rettungshubschrauber Christoph Murnau erreicht ca. 20 Minuten nach dem Absturz die Unfallstelle. 2/3 der Gleitschirmflieger sind Landen gegangen und schauen unfassbar auf den Berg. „Obwohl die Bergung in vollem Gange ist, fliegen immer noch bis zu 25 Piloten im Umfeld der Absturzstelle,“ berichtet Augenzeuge und Gleitschirmpilot Michael Tron, der den Absturz vom Landeplatz aus beobachtet hat.

ANSPRUCHSVOLLE BERGUNG

Für Pilot und Besatzung des Rettungshubschraubers „Christoph Murnau“ beginnt nun ein anspruchsvolles Unterfangen. In diesem Fall keine Routinebergung. Für die Crew und den verletzten Gleitschirmflieger ist die Rettung wegen des noch am Piloten befindlichen Schirms mit Risiko verbunden. Durch den Downwash des Rotors kann sich die Kappe aufblasen und die verletzte Person in den Abgrund ziehen. Alternativ müssten Retter vom Boden aus operieren. Doch das wäre langwierig und bei dem Verletzungsgrad keine wirkliche Lösung - ein Wettlauf

mit der Zeit. Der Windentechniker an Bord macht die Winde für den Einsatz bereit und dirigiert während der Bergung den Piloten. 90 Meter Seil hat er zur Verfügung.

EGOISTEN BEHINDERN DIE RETTUNGSAKTION

Inzwischen spielt sich am Breitenberg eine unglaubliche Szene ab. Weiterhin kreisen Gleitschirme unbeeindruckt von der laufenden Rettungsmaßnahme in der Nähe des Absturzortes. Ein paar Egoisten wollen offensichtlich um keinen Preis die eigenen Flugzeit in der Februarthermik verkürzen. Der Hubschrauber schwebt über dem Verletzten. Dafür ist vom Helipiloten vollste Konzentration und vom Hubschrauber viel Leistung erforderlich. Ein Retter wird am Bergungsseil hinuntergelassen. Währenddessen hält der Pilot den Hubschrauber in Lage und hält Funkkontakt zum Windenoperator. Im Fokus steht dabei die Rettung der verletzten Person und nicht die neben und über dem Hubschrauber kreisenden Gleitschirme. In diesem Fall werden unnötig die Ressourcen des Piloten für die

FOTOS BJÖRN KLAASSEN



FOTO MICHAEL BRODSCHART

Konsequenzen für Behinderung eines Rettungseinsatzes

Derzeit ermittelt die Staatsanwaltschaft wegen gefährlichem Eingriff in den Luftverkehr (§ 315a Strafgesetzbuch). Es kann grundsätzlich auch angezweifelt werden, ob die Piloten die erforderliche Zuverlässigkeit besitzen (§ 29 LuftVZO). In Konsequenz kann dies Lizenzentzug und Geldstrafe nach sich ziehen. In der Flugbetriebsordnung für Hängegleiter und Gleitsegel (FBO) ist die Sachlage speziell geregelt: „Bei Notfällen mit möglichem Hubschraubereinsatz ist der Luftraum um das Unfallgebiet **weiträumig** freizuhalten.“

Luftraumbeobachtung durch uneinsichtige Flieger verbraucht. Aus Sicht des in den Felsen hängenden schwer verletzten Gleitschirmpiloten ist die Situation noch fataler: Müssen die Retter die Aktion abbrechen, besteht akute Lebensgefahr.

FADER BEIGESCHMACK

Eine gute Stunde später ist die Rettungsaktion endlich abgeschlossen. Am sicheren Boden kann der Patient endlich versorgt werden und wird weiter in die Unfallklinik geflogen. Er überlebt, ist aber noch immer im künstlichen Koma! Gafertum und Egoismus ist die Besatzung des Rettungshubschraubers gewohnt. Doch die Behinderung des Einsatzes sorgt für Gesprächsstoff, nicht nur bei der Rettungscrew. Am Landeplatz sprechen ein paar Flieger die jetzt erst landenden Piloten an. „Eine Behinderung hätte ja gar nicht stattgefunden“ antworten sie und sind sich offensichtlich keiner Schuld bewusst. Wie ignorant muss man sein, um Lebensrettung massiv zu behindern? ▽

Was tun bei einem Unfall?

Erstversorgung: Lebenserhaltende Maßnahmen durchführen. (Ein Auffrischkurs beim Roten-Kreuz ist immer hilfreich).

Rettungsleitstelle benachrichtigen und alle W-Fragen mitteilen (Was ist passiert, wo befindet sich der Unfallort, wieviele Personen sind verletzt, wer meldet den Unfall, was ist an Rettungsmitteln erforderlich).

Telefonnummer der Rettung im In- und Ausland am Besten im Handy einspeichern. Leider sind im Moment die Rettungsnummern europaweit nicht einheitlich geregelt. In Deutschland: 112 und 19222 (Vorwahl nicht vergessen), Österreich 144 oder 112, Schweiz 144, Italien 118 oder 112.

Luftraum freimachen und direkt einen Landeplatz anfliegen.

Keine weiteren Starts.

Eventuell rote Leuchtrakete abschießen.

Yes / No Signal für Hubschrauber.

Windrichtungsanzeiger für Hubschrauberpiloten.

Andere Piloten auf den Rettungseinsatz aufmerksam machen.

Bei Fehlverhalten von Piloten die „Schwarzen Schafe“ ansprechen.



Fragen an Bernhard Schmid

Björn Klaassen sprach mit Bernhard Schmid, Kapitän auf dem HDM Rettungshubschrauber „Christoph München“ der Deutschen Rettungsflugwacht (DRF):

Bernhard, Du fliegst seit Jahren für die Deutsche Rettungsflugwacht Rettungseinsätze und bist selbst auch Gleitschirmpilot. Kommt es häufig vor, dass Gleitschirme und Drachen Einsätze behindern?

Glücklicherweise sind Rettungseinsätze für verletzte Gleitschirm- oder Drachenpiloten selten und die meisten Piloten halten ausreichend Abstand. Allerdings ist es sehr nervenaufreibend, wenn sich Piloten unvernünftig und unberechenbar verhalten. Wenn ich mich zusätzlich auf Hindernisse im Luftraum konzentrieren muss, ist das ganz klar abträglich für die Rettung. Es ist zudem auch gefährlich für alle Beteiligten. Zwar habe ich eine gute Sicht aus dem Cockpit, allerdings nicht nach hinten. Da ist der tote Winkel.

Wie sollen sich die Piloten am besten Verhalten?

Wer noch in der Luft ist, muss unverzüglich den Luftraum großräumig meiden und sollte den Landeplatz ansteuern. Dies sollte er zielgerichtet und nicht mit ständigem Richtungswechsel tun. Es ist nicht ausreichend, wenn Gleitschirm- und Drachenpiloten ein paar hundert Meter entfernt „parken“ und weiter soaren. In jedem Fall sollten weitere Starts am Startplatz verhindert werden. Ideal wäre es, wenn Startleiter weitere Starts verhindern und eventuell eine rote Rakete abschießen.

Wie Manövrierfähig ist ein Hubschrauber?

Im Allgemeinen wird die Manövrierfähigkeit eines Hubschraubers eher überschätzt. Gegenüber der landläufigen Meinung braucht eine Helikopter Raum für eine Rettungsaktion. Ein Heli lässt sich mit Fahrt besser steuern und effektiver fliegen. Daher steigen wir nicht senkrecht auf und ab. Im Schwebeflug benötigen wir zudem sehr viel Leistung für die Maschine.

Wie sollen sich Personen am Boden bei dem Verletzten verhalten?

Wichtig ist zunächst die Erstversorgung, die Meldung an die Rettungsleitstelle und die Trennung des Schirms von der verletzten Person. Der Downwash des Rotors könnte den Schirm aufblasen und zu weiteren Verletzungen führen. Alle Gegenstände, die wegfiegen können, müssen gesichert und weggepackt werden. Eine Person bleibt beim Verletzten und der Rest sollte sich zur Seite begeben. Hilfreich für uns Piloten ist ein Windspion für die aktuelle Windrichtung. Niemals sollte man sich dem Heli von hinten nähern. Der Heckrotor birgt Gefahrenpotential. Rettungshubschrauber ohne Winde benötigen einen geeigneten Landeplatz. Daher der Rettungsleitsteller immer mitteilen, ob eine geeignete Landefläche vorhanden - oder ob eine Winde erforderlich ist.

Was kostet so ein Rettungseinsatz mit einem Heli?

3000 Euro kommen da schnell zusammen. Darum sollte auch dann der Rettungsdienst verständigt werden, wenn ein „Abgang“ nicht zu Verletzungen geführt hat. Das hilft Fehleinsätze zu vermeiden.

Ein Beitrag von Torsten Hahne

Wetter-ABC

für Drachen- und Gleitschirmflieger

Kein anderes Fluggerät ist so stark den Einflüssen von Wind und Wetter ausgesetzt wie ein Drachen oder ein Gleitschirm.

Kein anderes Luftfahrzeug reagiert so sensibel auf Turbulenzen und Änderungen der Windgeschwindigkeiten.

Wir können aufgrund der Bauart unserer Gleiter niemals die atmosphärischen Rahmenbedingungen überlisten. Bestenfalls können wir die gewaltigen Energieströme in unserer Troposphäre für umwelt- und klimafreundliche Streckenflüge nutzen.

Das Fliegen mit so leichten und fragilen Fluggeräten setzt daher ein sehr fundiertes und breit gefächertes meteorologisches Wissen voraus. Sehr wichtig ist neben der meteorologischen Flugvorbereitung auch die Einschätzung vor Ort. Also am Startplatz und in der Luft.

Die vorgestellten Bilder sollen das Erkennen und Einschätzen wichtiger Wettersituationen fernab von Wetterberichten und Internet erleichtern und ein auch ein

Anreiz zum ständigen "Lernen" in der Natur sein. Denn "Grau ist alle Theorie..."



LEEFAHNEN

Bei entsprechenden Höhenwinden kommt es im Lee steil abfallender Berge zu einem Druckgefälle (Sogeffekt) nach oben. Ist die aufsteigende Luft feucht genug, kommt es zur Kondensation und Wolkenbildung auf der Leeseite der Berge. Häufig wird dieser dynamische Sogeffekt durch Thermik auf der Leeseite (zumeist eine Südseite) verstärkt. Die Wolkenfahnen werden mit dem Wind oberhalb des Gipfelniveaus leewärts verfrachtet. Der Berg „raucht“. Nicht selten entsteht die kuriose Situation, dass man sich im thermischen Aufwind oberhalb der Wolken befindet.

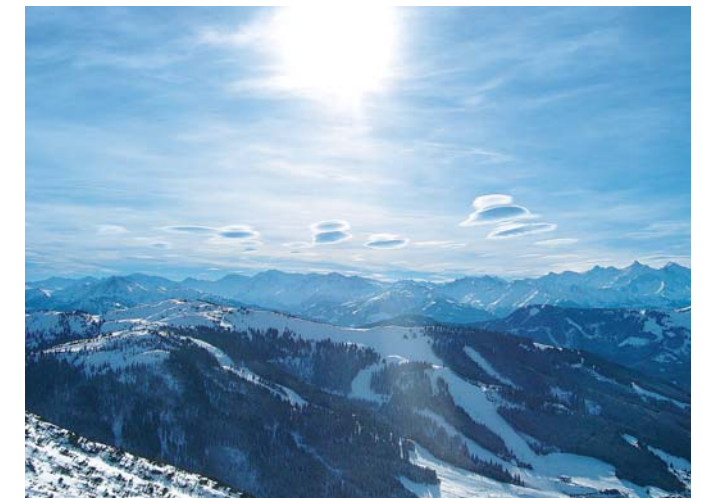


LEETHERMIK

Die über den Südhängen aufsteigenden Aufwinde werden durch die kräftige Höhenströmung aus Nordwest versetzt und dabei turbulent. Die Wolken erhalten ein zerfasertes Aussehen und werden in Richtung Talmitte verschoben. In und oberhalb des Kammniveaus ist mit zerrissener Thermik und starken Abwinden zu rechnen. Als Regel gilt: Je kräftiger die Thermik, umso geringer die Turbulenz. Je schwächer die Aufwinde, umso turbulenter wird der Flug in der Leethermik. Hier im Wallis bei kräftiger Nordwestströmung. Die hohen Berge (bis über 4.000 m halten in unteren Schichten die Höhenströmung ab, ab dem Kamm-Niveau entsteht ein explosives Gemisch aus Höhenwind und Thermik. Starke Turbulenzen!

LEEWELEN

Im Lee eines Berges oder Gebirges bilden sich in der Luft sog. stehende Wellen aus, die sich bis zur Tropopause und noch in die Stratosphäre hinein fortsetzen und dort die Bildung von Perlmutterwolken bewirken können. Leewellen entstehen durch ein nahezu senkrecht auf den Gebirgskamm auftretende, kräftige Luftströmung, die im Luv sog. Luvwirbel (bzw. eine Föhnmau-



er) und im Lee in den unteren Luftschichten sog. Rotoren (Leewirbel) und darüber stehende Wolken (die Lee- bzw. Föhnwellen bzw. Föhn-Linsen, Lenticularis) bewirkt.



LUFTFEUCHTIGKEIT

Die Feuchte der Luft entspricht dem Wasserdampfgehalt der Luft, als Dampfdruck (in Hectopascal), als relative Feuchtigkeit (in Prozent), absolute Feuchtigkeit (in Gramm Wasserdampf pro Kubikmeter Luft), als Mischungsverhältnis (in Gramm Wasserdampf pro Kilogramm trockener Luft), spezifische Feuchtigkeit (in Gramm Wasserdampf pro Kilogramm feuchter Luft) und als Taupunkt bzw. Taupunktsdifferenz (in Grad Celsius). Die Luft kann bei einer bestimmten Temperatur nur eine bestimmte Menge Wasserdampf aufnehmen ("Sättigung"); je höher die Temperatur der Luft, umso mehr Wasserdampf kann sie aufnehmen. Bei einer relativen Luftfeuchtigkeit von 100% ist die Luft mit Wasserdampf gesättigt; überschüssiger Wasserdampf kondensiert zu Tröpfchen. Absolut trockene Luft (0%) kommt selbst über Wüsten mit sehr tiefer Temperatur nicht vor. Im Wetterdienst wird hauptsächlich der Taupunkt bzw. die Taupunktsdifferenz als Maß für die Luftfeuchtigkeit verwendet. Die Luftmasse kann bedingt durch Sperrschichten (Inversionen) in unterschiedlichen Höhenniveaus durchaus unterschiedliche relative Feuchtigkeit 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.



LUFTSCHICHTUNG

Für die Thermikentwicklung ist die Schichtung der Luft von erheblicher Bedeutung. Entscheidend ist dabei die Temperaturabnahme mit der Höhe (Labilität). Ist die Luft entsprechend »labil« geschichtet, kann man auch bei sehr kalter Lufttemperatur am Boden mit Bildung von Thermik rechnen. Voraussetzung ist ein Untergrund, der geeignet ist, die Sonneneinstrahlung in Wärme umzuwandeln und so als »Heizplatte« zu fungieren. Wie auf dem Foto zu sehen, kann man auch im Hochwinter bei Lufttemperaturen am Boden von Minus 5 Grad noch Thermik einkalkulieren, solange die Wälder schneefrei (Heizplatte) sind und die Luftschichtung entsprechend labil ist ($> 0,65 - 0,9 \text{ }^\circ \text{Celsius} / 100 \text{ Höhenmeter}$). Warme Kleidung und eine gewisse »Frostresistenz« sind allerdings unabdingbar.



LUFTMASSENGRENZE

Luftmassen unterschiedlicher Temperatur, Feuchtigkeit und Dichte können durch Bergmassive, Gebirgszüge, Pässe, vor allem aber durch den Alpenhauptkamm getrennt werden. So ist es möglich, dass in nur 5 Kilometer Entfernung zwei verschiedene Wetterwelten anzutreffen sind. Hier im Engadin am Piz Bernina ist die Luft »knochentrocken« die Basis auf 4.700 m. Nur 5 Kilometer weiter im Tessin bewirken die feuchteren Luftmassen stark konvektive Bewölkung mit niedriger Basis und Schauern.

NEBEL

Eine am Boden aufliegende Wolke aus kleinen Wassertröpfchen (Durchmesser unter $0,12 \text{ mm}$) mit Sichtweite unter 1 km. Nebel entsteht, wenn sich feuchte Luft, die auch ausreichend Kondensationskerne enthält, unter den Taupunkt abkühlt, also mit Wasserdampf gesättigt ist. Der stärkste Temperaturrückgang setzt am Abend unmittelbar über dem Erdboden ein, so dass auch hier bei klarem Himmel die Nebelbildung meist erfolgt. Mit zunehmender nächtlicher Ausstrahlung wächst der Bodennebel nach oben an. Strahlungs-Hochnebel bildet sich an der Obergrenze einer Dunstschicht und kann sich mit zunehmender Abkühlung bis zum Boden herabsenken. Allgemein kann man nach der Ursache der Abkühlung folgende Nebelarten unterscheiden: Strahlungsnebel entsteht in klaren (trockenen) und windschwachen Nächten, wenn infolge der ungehinderten Wärmeausstrahlung die bodennahe Luftschicht unter den Taupunkt abkühlt. Die Bildung flacher, am Erdboden aufliegender Bodennebel wird begünstigt durch feuchte Böden (Wiesen, Sümpfe) oder Wasserflächen, wo in Strahlungsnächten eine zusätzliche Abkühlung durch Verdunstung auftritt.

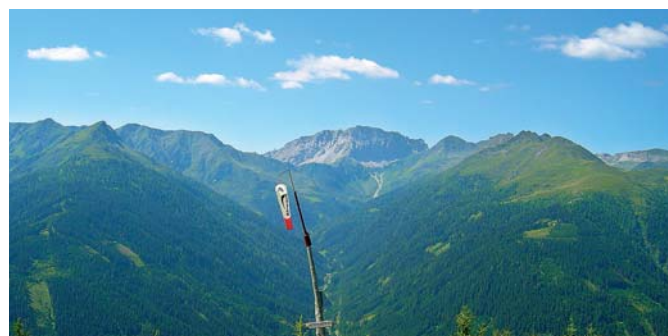


lungs-Hochnebel bildet sich an der Obergrenze einer Dunstschicht und kann sich mit zunehmender Abkühlung bis zum Boden herabsenken. Allgemein kann man nach der Ursache der Abkühlung folgende Nebelarten unterscheiden: Strahlungsnebel entsteht in klaren (trockenen) und windschwachen Nächten, wenn infolge der ungehinderten Wärmeausstrahlung die bodennahe Luftschicht unter den Taupunkt abkühlt. Die Bildung flacher, am Erdboden aufliegender Bodennebel wird begünstigt durch feuchte Böden (Wiesen, Sümpfe) oder Wasserflächen, wo in Strahlungsnächten eine zusätzliche Abkühlung durch Verdunstung auftritt.



NIEDERSCHLAG

Der Niederschlag kann in verschiedener Form aus der Wolke fallen: Regen, Nieseln, Schnee, Graupel oder Hagel. Bedeutsam ist der damit verbundene Kaltluftausfluss, der zu regionaler Labilisierung und damit thermischen Hebungs Vorgängen führen kann (es trägt auf der Luvseite eines Schauers), allerdings auch besonders in Bodennähe nicht zu vernachlässigende Turbulenz!



NORDFÖHN

Der von Norden her wehende Föhn auf der Südseite der Alpen. Durch die kalte Luftmasse häufiger bis zum Boden durchgreifend als der »Südföhn«, der auf der Alpennordseite oft auf einem Kaltluftsee aufgleitet und daher im Tal manchmal unbemerkt bleibt. Kann bei starkem Druckgradienten bis in das oberitalienische Flachland durchgreifen, dann ist auch in sonst nordwindgeschützten Gebieten wie Bassano und Aviano kein Flugwetter bzw. hohe Turbulenzgefahr! Foto unten am Golzentipp. Trotz Cumulusbildung für Textilflieger unfliegar!

mal unbemerkt bleibt. Kann bei starkem Druckgradienten bis in das oberitalienische Flachland durchgreifen, dann ist auch in sonst nordwindgeschützten Gebieten wie Bassano und Aviano kein Flugwetter bzw. hohe Turbulenzgefahr! Foto unten am Golzentipp. Trotz Cumulusbildung für Textilflieger unfliegar!



OKKLUSION

Erreicht die schneller ziehende Kaltfront einer Zyklone den vorausziehenden Teil der Warmfront, spricht man von einer Okklusion. Der zwischen den Fronten liegende Warmsektor wird dabei immer mehr eingeschnürt und die Warmluft schließlich vom Boden abgehoben. Der so genannte »Okklusionspunkt« ist auf der Wetterkarte die Gabelungsstelle nahe dem Zentrum des Tiefs (meist verbunden mit dem stärksten Druckabfall). Je nach Stärke der Temperaturgegensätze zwischen Warmfront und Kaltfront kommt es von schwachem Niederschlag über Dauerregen bis hin zu Frontgewittern. Besonders Okklusionen mit Kaltfrontcharakter sind für Textilflieger äußerst gefährlich, da sie mit Starkniederschlag, Turbulenz und eventuell Frontgewittern einhergehen können.

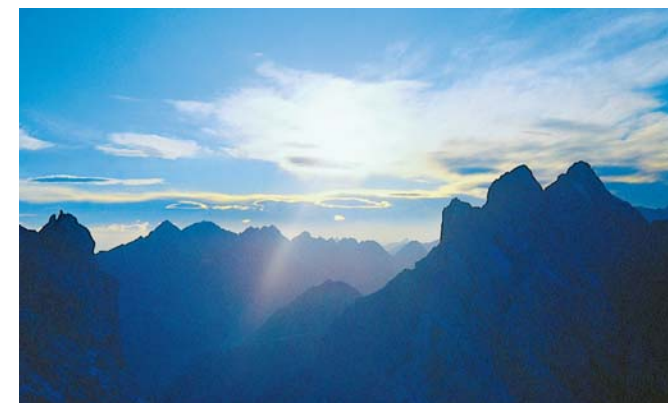


PASSAT

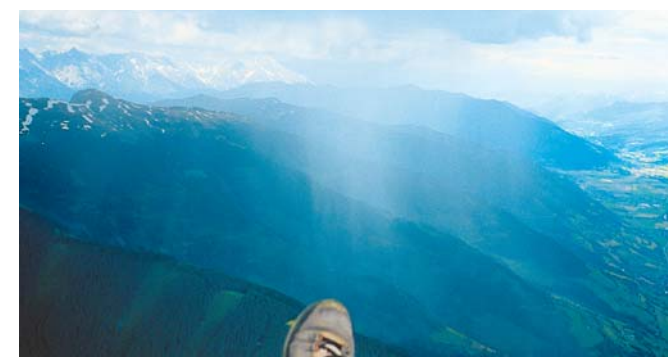
Der Passat ist ein relativ konstanter, nördlich und südlich des Äquators das ganze Jahr hindurch auftretender Wind, der vom Hochdruckgürtel der Subtropen zur Tiefdruckzone am Äquator weht (Druckgradient). Durch die Erdrotation und Bodenreibung wird der Wind jedoch nach rechts abgelenkt, so dass er auf der Nordhalbkugel als Nordostpassat, auf der Südhalbkugel als Südostpassat auftritt. Der Wind reicht bis über 1.500 m Höhe MSL zur Passat-Inversion, an der sich flache Quellwolken ausbilden. Der Passat ist wegen der fehlenden Bodenreibung über dem Meer besonders deutlich ausgeprägt. Für uns ist er vor allem in den Fluggebieten der Kanarischen Inseln von Bedeutung.

PRÄFRONTALER FÖHN

Im Speziellen bezeichnet man eine föhnlige Südströmung auf der Alpennordseite vor Ankunft einer Frontalzone aus Nordwest als »präfrontalen« Föhn. Durch Abbau des Druckgradienten bei Annäherung des Tiefdruckausläufers kommt die föhnlige Südströmung zum Erliegen. Als Gleitschirm- oder Dra-



chenflieger kommt man flugtechnisch gesehen sozusagen vom »Regen in die Traufe«. Der Föhn bricht zusammen, Wolkenauflauf und Niederschläge setzen ein. Hier das Ende einer solchen Föhnlage im Wettersteingebirge. Die Wellenwolken lösen sich auf, hohe Wolkenfelder als Vorbote der nahenden Front verdecken die Sonne.



REGENSCHAUER

Als Schauer bezeichnet man Niederschläge (Regen-, Hagel-, Graupel-, Schnee-Schauer) von kurzer Dauer aus Quellwolken. Als Regenvorhänge kann man aus der Luft die Ausdehnung und Intensität dieser kurzzeitigen Niederschläge gut abschätzen. Schauer zu umfliegen ist - im Gegensatz zu den Segelfliegern - für Drachen- und Gleitschirmpiloten meist nicht möglich. Eine Überbrückung dieser Zwangspause ist oft nur durch Zurückfliegen zum nächsten Sonnenfleck und geduldiges »Aussitzen« möglich. Landungen in der Nähe von Schauern sollten wegen der damit verbundenen Kaltluftausflüsse am Boden und den daraus resultierenden Turbulenzen unbedingt vermieden werden. Im Pinzgau 8 Kilometer vor dem Zielpunkt. Zurückfliegen, »Parken« und eine Stunde Warten retteten den Streckenflug.

ROTORWOLKE

Rotorwolken entstehen bei Föhnströmungen auf der Leeseite der angeströmten Hindernisse bei ausreichend hohen Windgeschwindigkeiten im Übergangsbereich der schwingenden Luftbewegung und der Luftströmung im Tal. Sie finden sich immer unterhalb der eigentlichen Wellenströmung, markieren den »Gipfel« der Rotorbewegung und sind für Textilflieger ein weiteres höchst gefährliches Warnsignal.



Im Gegensatz zu den laminaren und ruhigen Aufwinden der Wellenbewegung in höheren Luftschichten sind diese Bereiche höchst turbulent und auch für Blech- oder Plastikflieger gefährlich.



RÜCKSEITENWETTER

Nach Durchzug eines Tiefs folgt hinter der Kaltfront besonders im Nordstau der Alpen oft ein rascher Wechsel zwischen starker Quellbewölkung mit heftigen Niederschlägen (Regenschauer) und Aufheiterungen mit intensivem Sonnenschein. Der Volksmund spricht dann etwa auch im August von »Aprilwetter«. Hauptmerkmal: beständig unbeständig. Flugaktivitäten sind auf der Alpennordseite trotz gutem Temperaturgradienten nur eingeschränkt möglich. Eine Flucht über die Wetterscheide des Alpenhauptkammes bewirkt (thermische) Wunder.



SEEWIND

Als Teil des Land-Seewind Systems tritt der Seewind an den Küstengebieten als tagsüber vom Meer bzw. Ozean zum Land wehender Wind auf. Der Seewind ist eine thermische Ausgleichsströmung, die durch das Aufsteigen der über den Landflächen stärker erhitzten Luft in Gang gesetzt wird. In Küstengebieten kann man hier oft stundenlang in einer laminaren Strömung soaren.



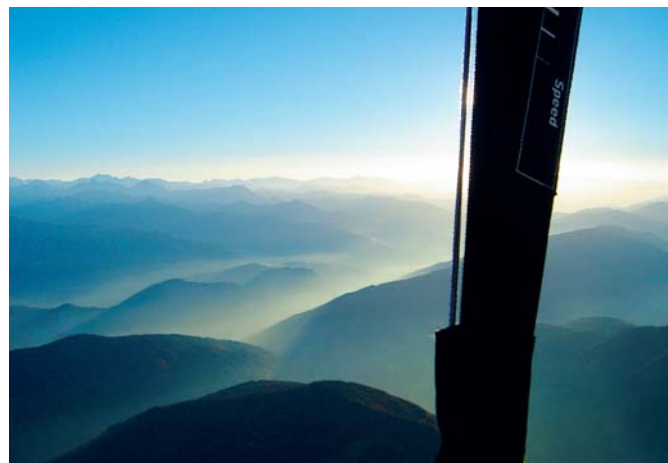
SOARING

Der Begriff Soaren entstammt dem englischen Wort soaring - in die Höhe steigen. Im Allgemeinen verstehen wir darunter einen Höhengewinn im dynamischen, teilweise auch im thermisch-dynamisch gemischten Aufwind.



SUNSET

Als Sonnenuntergang (englisch sunset) bezeichnet man das scheinbare Verschwinden (Untergang) der Sonne unter dem Horizont. Nach Sichtflugregeln VFR darf nur bis eine halbe Stunde nach Sonnenuntergang geflogen werden, in aller Regel sind dann auch die letzten Thermiken eingeschlafen (Ausnahme Umkehrthermik!)



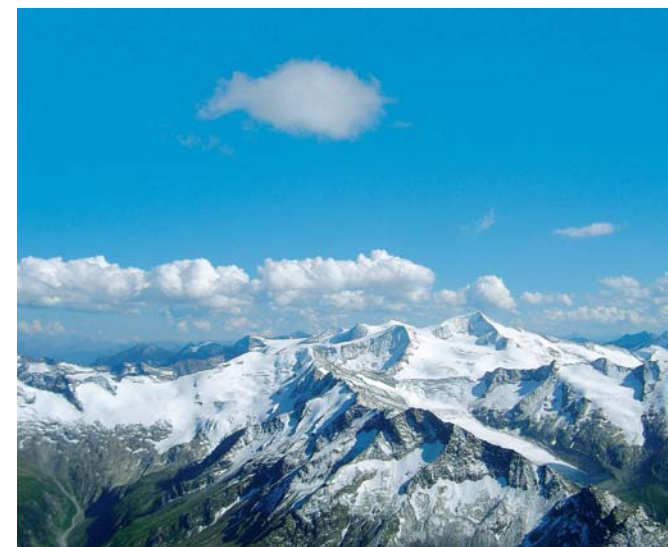
TALINVERSION

Nebel, der von der Höhe aus gesehen, nur die Täler ausfüllt und meist vom Boden her bis zu einer Inversion reicht; vor allem im Herbst und im Mittelgebirge sowie in den Flusstälern häufig. Im Hochgebirge oberhalb der Inversionsschicht oft noch gute thermische Bedingungen an südseitigen Felswänden.



TALWINDDÜSE

Im Bereich von Verengungen des natürlichen Talverlaufes (Talwinddüse) kann es zu sprunghaftem Anstieg der Windgeschwindigkeit am Boden kommen. Dieser Ventouri-Effekt wird durch die erzwungene Durchströmung der gleichen Luftmasse durch einen engeren Querschnitt verursacht. Die Talwindgeschwindigkeit kann an diesen Engstellen auf mehr als das Doppelte ansteigen. Landungen in diesen Gebieten sollten vermieden werden. Sobald das Tal sich wieder weitet, nimmt die Stärke des Talwindes auch entsprechend ab. Der Talwind zerstört zudem in seinem Einflussbereich die Entstehung von geregelter Thermik. Hier ein Blick auf die Talwinddüse am Achensee. Die Surfer und Segler freuen sich. Sie können den Talwind an der schmalsten Stelle des Sees für ihren Sport nutzen.



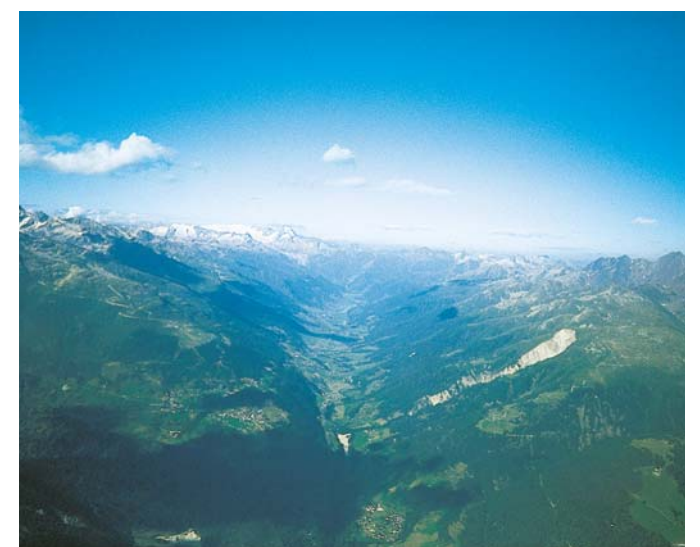
TAUPUNKTSDIFFERENZ

Die Taupunktsdifferenz ist die Differenz zwischen der herrschenden Lufttemperatur und dem Taupunkt, im englischen als "spread" bekannt. Ist der Spread groß, ist die Luftmasse relativ trocken (anhaltender Hochdruck, kontinentales Festlandshoch), ist er dagegen klein, ist die Luftmasse relativ feucht (wie z.B. nach Frontdurchgängen mit Niederschlag, Rückseite in den Nordalpen). Bei einer Taupunktsdifferenz von Null sitzen wir im Nebel respektive einer Wolke. Es herrscht Sättigung (100% relative Feuchte). Kennt man die Taupunktsdifferenz eines konvektiv aufsteigenden Luftpaketes, lässt sich das Kondensationsniveau nach folgender Faustformel berechnen: Die Höhe des Kondensationsniveaus befindet sich in der Höhe 122-mal der Taupunktsdifferenz (in Metern). Also Spread 10 Wolkenbasis auf 1.220 m über Grund (AGL). Hohe Basis am Großvenediger=Hoher Spread.



TOWERING CUMULUS

Der Cumulus Congestus wird auch als Towering Cumulus (TCU) oder salopp Überentwicklung bezeichnet. Man erkennt sie an massig aufgeblähten Gipfeln und scharfen Umrissen, wobei die Wolke auf Grund starker Konvektionsströme in Höhen bis zu 6 km reicht, so dass C. congestus vom Erdboden aus höher als breit erscheint. Für Textilflieger absolute Vorwarnstufe einer möglichen Gewitterbildung. Beste Lösung ist baldiges Landen bzw. Flucht ins „Blaue“. Hier eine isolierte Überentwicklung (orographisch bedingt) am Steinernen Meer. Flucht nach Westen, da hier keinerlei Überentwicklung stattfand.



UMKEHR-THERMIK

Ab dem frühen Abend kann man bei störungsfreiem Hochdruckwetter in Talmitte mit schwachem Steigen oder einem Nullschieber rechnen. Ursache sind die, in Relation zum Talgrund, bereits abgekühlten Bergflanken. An den schattigen Berghängen setzt langsam der Bergwind (katabatisch) ein, die absinkenden Luftmassen fließen ins Tal und lösen die dort noch gespeicherte Warmluft ab. Meistens erreichen diese Aufwinde nicht mehr das Kondensationsniveau und es entwickelt sich Blauthermik über der Talmitte. Manchmal sind die Aufwinde in Talmitte auch wie hier im Goms mit einem kleinen Cumulus gekrönt. Flugzeiten bis zu einer halben Stunde im Nullschieber oder leichtem Steigen sind im Bereich des Möglichen und verlängern so den Flugtag.



UNTERGRUND

Entscheidend für die lokale Thermikentwicklung ist der Untergrund. Niedrige Albedo, niedrige Feuchtigkeit und Möglichkeit der Entwicklung eines bodennahen (überadiabatischen) Hitzefeldes zeichnen einen guten „Thermikboden“ aus.



VEREISUNG

In einer Cumulus congestus, auch towering cumulus genannt, werden durch die gewaltigen Aufwinde feuchte Luftmassen bis in die oberen Schichten der Troposphäre transportiert und dort stark unterkühlt. Am Oberrand der Wolke kann man häufig rasch einsetzende Vereisung beobachten. Die Wolken sehen aus, als hätten sie eine Kappe aus Eis aufgesetzt. Ein Tag, an dem man besser nicht am Wallberg startet.



WINDDREHUNG

Winddrehung mit der Höhe. Der Winkel zwischen Isobaren und Windrichtung hängt von der Rauigkeit der Unterlage ab (über dem Meer 0-10°, über Land 30-45°). Mit zunehmender Höhe dreht der Wind bis zur Obergrenze der Reibungszone in ca. 1.000-1.500 m nach rechts, wobei gleichzeitig seine Geschwindigkeit zunimmt. In den Alpen ist die Winddrehung nur deutlich oberhalb des Reliefs von Bedeutung. In den unteren Höhen dominieren die lokalen Windsysteme (Talwinde). Allerdings kommt es bei stärkeren Höhenwinden zu einer Verstärkung auch der bodennahen (thermischen) Winde durch Impulsausgleich!



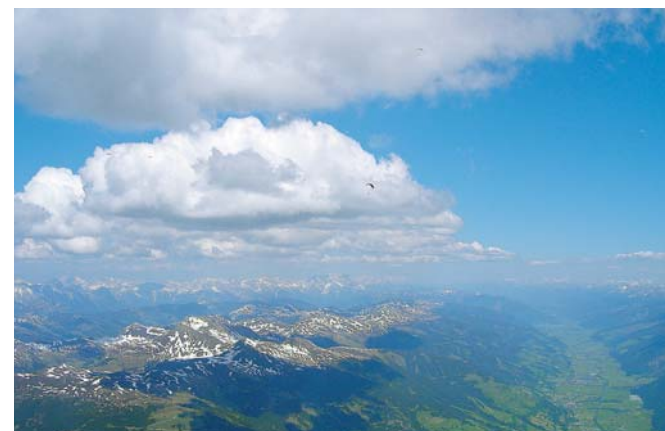
WINDSTILLE

Zustand der Luftruhe (Flaute, Kalme, engl. calm), Beaufort-Stärke 0. Die Windgeschwindigkeit liegt unter etwa 0,5 m/s und kann von den üblichen Windmessgeräten nicht mehr angezeigt werden.



WOLKE

Wolken liegen im Gegensatz zum Nebel nicht dem Boden auf. Die Grenzen zwischen aufsteigendem Nebel und aufliegenden Wolken sind aber oft fließend. Eine Wolke ist eine für das menschliche Auge sichtbare Anhäufung von in der Luft schwebenden Eisteilchen oder Wolkentröpfchen. Diese Tröpfchen sind maximal 0,1 Millimeter groß. Sind sie größer, handelt es sich um Regentropfen. In einer Wolke sind etwa 108 Wolkentröpfchen pro m³ enthalten. Liegt die Temperatur der Wolke unter -12° C, spricht man von einer Mischwolke, da in ihr sowohl gefrorene als auch flüssige Wasserteilchen vorkommen. Liegt die Temperatur unter -35° C, ist es eine Eiswolke. Sehr hohe Wolken (Cirren auf 8.000 m Höhe) sind Eiswolken.



WOLKENSTRAßE

Auch im Gebirgsbereich können sich thermische Reihungen ausbilden, die nicht immer dem Verlauf der Bergketten folgen. Eine von Thermikfliegern sehr geschätzte Form dieser organisierten Konvektion sind die Wolkenstraßen. Sie können sich über viele, im Flachland auch über mehrere hundert Kilometer erstrecken und sind sogar auf Satellitenbildern erkennbar. Diese Wolkenstraßen bestehen aus Quellwolken, die, ähnlich wie Perlen auf einer Kette, annähernd parallel zur Windrichtung ausgerichtet sind. Sie entstehen dann, wenn die Windgeschwindigkeit mit der Höhe bei gleich bleibender Windrichtung zunimmt, das Windmaximum sich etwa im oberen Drittel der Basis Höhe befindet und eine Inversion oberhalb des Kondensationsniveaus den ungehemmten Aufstieg der Wolken bremst.

WOLKENUNTERGRENZE

Die Basis von Quellwolken und damit unsere »Arbeitshöhe« können auch aus der Taupunktdifferenz bestimmt werden. In der internationalen Luftfahrt wird die Wolkenuntergrenze in Fuß (ft) angegeben: 100 ft = 30,5 m. Stratuswolken und nicht durch Thermik entstandener Hochnebel haben meist



eine diffuse Untergränze. Cumuluswolken haben im Gegensatz dazu (Ausnahme Domeffekt) meist eine glatte Untergränze (Kondensationsniveau). Ihre Höhe weist nur Schwankungen im Tagesgang auf. Bei stärkerem und anhaltenden Niederschlag bilden sich unter der Wolke durch Verdunstung der fallenden Regentropfen Wolkenfetzen (Stratus fractus) mit einem Bedeckungsgrad von 4 bis 7/8 und schwankenden Untergränzen. Das Ansteigen der Cumulus-Basis über die Mittagszeit ist auf die Vergrößerung der Taupunktdifferenz (Spread) infolge der Erwärmung durch die Sonneneinstrahlung zurückzuführen. Nachts tritt der gegenteilige Effekt auf: Die nächtliche Abkühlung infolge Ausstrahlung verringert den Spread, die Basis sinkt ab. Faustformel für die Berechnung der Höhe der Wolkenuntergränze von Quellwolken siehe Taupunktdifferenz.



ZWISCHENHOCH

Kleines, wanderndes Hochdruckgebiet, das zwischen zwei aufeinander folgenden Tiefdruckgebieten eingebettet ist und mit diesen meist ostwärts zieht. Das damit verbundene Schönwetter ist dadurch nur von kurzer Dauer. Allerdings sehr klare Sicht und bei trockener Luftmasse auch sehr gute Thermik. Für einen erfolgreichen Tag manchmal gut zu nutzen. Die Wetterbesserung hält jedoch nur ein bis zwei Tage, manchmal auch nur wenige Stunden an. Typisch ist dieses Phänomen auch für die Rückseite einer Kaltfront mit zyklonaler Krümmung der Isobaren. Über dem Zwischenhoch herrscht oft eine andere Luftströmung, in der Regel aus westlichen Richtungen.

DHV-WETTERNETZ

Ort	Geländehalter	Kontakt
07338 Tauschwitz	Ostthüringer Drachen- und Gleitschirmfliegerverein Saalfeld e.V.	0170/7287230
27374 Lüdingen	Gleitsegelclub Weser e.V.	0160/91259530
32457 Porta Westfalica	Delta-Club Wiehengebirge e.V.	0571/710227
35088 Eisenberg	Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Battenburg e.V.	0160/91815859
35415 Pohlheim	Drachenflieger Pohlheim e.V.	06403/63606 www.drachenflieger-pohlheim.de
36136 Wasserkuppe	Rhöner Drachen- und Gleitschirmfliegerverein e.V.	06654/696
38640 Rammelsberg	Harzer Drachen- und Gleitschirm-Verein Goslar e.V.	0170/6728487
52245 Sophienhöhe	Ostwindfreunde e.V.	02274/703649
55585 Duchroth	Pfälzer Gleitschirm-Club e.V.	0163-9050201
57562 Sassenroth	Drachen- und Gleitschirmfreunde Hellertal e.V.	02744/930349
58849 Nordhelle	GSC Nordhelle e.V. + Flugsport Lennetal e.V.	02352/21265
64407 Erlau-Fränkisch Crumbach	Erster Odenwälder Drachen-Flug-Club e.V.	0160/8551027
64665 Melibokus	Erster Odenwälder Drachen-Flug-Club e.V.	06251/983612
64678 Alter Steinbruch	Gleitschirmflieger Lindenfels e.V.	0176/63307995
69198 Ölberg	Bergsträßler Drachenflieger e.V.	0174/1861382
69117 Königstuhl	Kurpfälzer Gleitschirmflieger e.V.	06221/4328660 www.kurpfaelzer-gleitschirmflieger.de
72258 Stöckerkopf	Drachen- und Gleitschirmverein Baiersbronn e.V.	07442/121425
72393 Schneithalde	DFC Starzeln e.V.	0170/4436907
73430 Ostalbskipiste Langert	DHC Aalen e.V.	0160/3282349
74343 Teufelsberg	Die "1. Hohenhaslacher Flieger" e.V.	07147/922156
74544 Einkorn	HG-Club "Einkorn Schwäbisch Hall" e.V.	0791/4992360
74847 Finkenhof	Delta-Club Mosbach e.V.	06261/670638
75325 Sommerberg	Enztalflieger Bad Wildbad e.V.	07081/380212
76332 Althof	Die Althofdrachen e.V.	0170/9865064
76530 Merkur	Gleitschirmverein Baden e.V.	07221/277577 www.schwarzwaldgeier.de, 433.300 MHz
76597 Teufelsmühle	Drachenflugclub Loffenau e.V.	0173/4166929
76857 Kalmit	Südpfälzer Gleitschirmflieger Club e.V.	06237/306400
76703 Kraichtal	Gleitschirmclub Kraichtal e.V.	07250/927482 www.gleitschirmclub-kraichtal.de
76863 Förlenberg/Trifels	Südpfälzer Gleitschirmflieger Club e.V.	06346/308560
77709 Kirchberg-Spitzfelsen	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Elztal e.V.	07834/4594
77728 Oppenau	Oppenauer Gleitschirmflieger e.V.	0157/74719248 www.oppenauer-gleitschirmflieger.de
77887 Schloßberg	Gleitschirmclub Borkies Sasbachwalden e.V.	0163/4804883
78148 Hintereck	Gleitsegelclub Lenticularis e.V.	07723/5801
79102 Schauinsland	GSC Colibri e.V.	07602/1512
79183 Kandel	DFC Südschwarzwald e.V.	07681/22058
79215 Gschasi	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Elztal e.V.	0171/9004833
79410 Hochblauen	Hänggleiter Club Region Blauen e.V.	07632/828088
79736 Rickenbach	Delta-Club Condor e.V.	07762/523495 www.wetter-wehr.de
83122 Hochries	Gleitschirmclub Hochries-Samerberg e.V.	08032/8805
83661 Brauneck	Lenggrieser Gleitschirmflieger	z. Zt. Außer Betrieb
83700 Wallberg	DGC Tegernseer Tal e.V.	0160/96643891
87459 Breitenberg	Ostallgäuer Drachen- und Gleitschirmflieger Marktoberdorf und STRATOS - Pfront'ner Gleitschirmflieger e.V.	0171/8120340
93339 Jachenhausen	1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub Riedenburg e.V.	0160/7841232
93453 Hoher Bogen	1. Gleitschirmverein Bayerwald e.V.	09947/2452
93462 Osser	1. Gleitschirmverein Bayerwald e.V.	0160/3523936
94541 Büchelstein	DGC Bayerwald e.V.	09908/891191
96743 Zopten	Gleitschirmverein Rennsteig e.V.	0151/10388980
83346 Hochfelln	Hochfelln-Flieger Bergen e.V.	www.hochfellnflieger.bergen.de

GLEITSCHIRM
DIREKT.de

Beratung & Probefliegen! +++ Top-Inzahlungnahmen! +++ 0%-Finanzierung!

U-TURN
EMOTION

Der neue Highend-Einser Emotion mit AFS® ist unser Topseller!

- + maximales Gleiten
- + wendiges Handling
- + erfüllt bereits DHV-Gütesiegelnorm 2008

2500 €



ROOKIE

Der Rookie: Ideal für alle Nova-Piloten, denen der „Mentor“ noch etwas zu anspruchsvoll ist.

- + hohe Gleitleistung
- + drehfreudiges Handling
- + Steuerdruck

2800 €

Buzz Z 

Der BuzzZ ging als beliebtester Low-End-1-2er aus dem Fluglehrer-Praxistest 2007 hervor.

- + hohe Klappstabilität
- + drehfreudiges Handling
- + perfekte Starteigenschaften

2600 €

Das beste Verhältnis
aus Leistung und Sicherheit.

SKYWALK
TEQUILA2

Der Tequila 2 ist die neue Referenz im DHV1-2er-Bereich (lt. Fluglehrer-Empfehlung)

- + hoher Geschwindigkeitsbereich dank Jet-Flap-Technologie
- + klappstabil und wendig
- + erfüllt bereits DHV-Gütesiegelnorm 2008

2600 €

Erhältlich bei GLEITSCHIRM-DIREKT.DE, im Flugcenter auf der Wasserkuppe (Rhön), im Fliegershop in Willingen (Sauerland) und bei Parafly im Stubaital (Österreich). Probefliegen bei allen Windrichtungen möglich!



Die Protect II RIS® aus der neuen Generation von Rettungsgeräten ist bei uns schon jetzt in vier Größen (Nano - XL, 100 - 160kg) erhältlich!

- + nur 30m Auslösehöhe
- + maximal schnelle Öffnung dank RIS®
- + pendelfreies Sinken
- + i.d.R. stehende Landung
- + gefertigt aus Paratex RS TX40

ab 490 €

GLEITSCHIRM
DIREKT

bietet die große
Auswahl führender
Hersteller:

UP

OZONE
SKYWALK

U-TURN

Airwave

NOVA

PARATECH

independence
gliders for real pilots

gradient

GIN

Bekleidung und
Zubehör von:

adidas

MAMMUT

exxtasy

SALOMON

airstyle

...und viele mehr!

GLEITSCHIRM
DIREKT.de

Flugschulen Sauerland • Willingen

Zur Hoppecke 5 • 34508 Willingen
fon: 05632 – 65 34

ettelsberg.com

Rhöner Drachen- und Gleitschirmflugschulen

Wasserkuppe 46 • 36129 Gersfeld
fon: 06654 – 75 48 • fax: 82 96

wasserkuppe.com

Alpen-Paragliding-Center Stubai • Parafly

Moos 18 • A-6167 Neustift im Stubai
fon: +43 5226 – 33 44

parafly.at

CHECK

Ein Beitrag von Sicherheitsreferent Karl Slezak

Im Spätherbst des vergangenen Jahres war es bei einem Sicherheitstraining am Gardasee zu einem spektakulären „Ableiner“ gekommen. Ein sieben Jahre alter Epsilon 3 hatte sich nach der impulsiven Wiederöffnung eines massiven beschleunigten Einklappers vom größten Teil seiner Stammleinen „verabschiedet“.

Nach einigen hundert Metern Spiralsturz

gelang dem italienischen Piloten die Auslösung des Rettungsschirms. Er landete unverletzt im See.

Die Untersuchung durch den italienischen Verband (FIVL) hatte ein schockierendes Ergebnis. Die Reißfestigkeit der Stammleinen lag nur zwischen 30 und 40 kg statt ca. 200 kg (des besseren Verständnis wegen werden kg-Angaben ver-

wendet, richtig wäre natürlich N). Und: Bei den betroffenen Leinen handelte es sich nicht um die Original-Leinen von Advance, sondern um Kevlar- (Aramid-) Leinen eines anderen Produzenten. Der Pilot hatte den Schirm vor einigen Jahren gebraucht gekauft und zwar mit dem Hinweis, die Stammleinen seien komplett erneuert worden.



Original-Leinen von sämtlichen gängigen Herstellern sind vorrätig

FIVL fürchtet nun, dass in Italien eine größere Anzahl solcher „Zeitbomben“ herumfliegt und hat eine Empfehlung zur turnusmäßiger Nachprüfung in Fachbetrieben herausgegeben.

Zweifellos hätte eine Überprüfung der Bruchfestigkeit der Stammleinen des betroffenen Schirmes schon früher die gefährliche Festigkeitsminderung festgestellt.

In Deutschland und Österreich gibt es gesetzliche Regelungen zur Nachprüfung von Gleitschirmen. Diese beziehen sich aber lediglich darauf, dass eine Nachprüfung durchgeführt werden muss. Das „wie“ ist nicht Gegenstand dieser Bestimmungen.

WIE SIND DIE GENERELLEN NACHPRÜFFRISTEN GEREGLT?

In Deutschland wird die Zeitspanne zwischen den Nachprüfungen ausschließlich vom Hersteller des Gerätes festgelegt.

In Österreich gibt es gesetzliche Vorgaben (ZLLV) und zwar wie folgt:

- Nachprüfintervall für gewerblich genutzten doppelsitzige Gleitschirme: 1 Jahr oder 150 Flüge, je nachdem, was früher eintritt.
- Nachprüfintervall für nicht gewerblich genutzte Doppelsitzer: 2 Jahre
- Nachprüfintervall für alle einsitzigen Gleitschirme: Hier gilt die Vorgabe des Herstellers.

WIE ERKENNE ICH, WANN MEIN SCHIRM ZUR NACHPRÜFUNG MUSS?

Die Bezeichnung 2-Jahrescheck stammt aus der Zeit, als alle Schirme turnusmäßig alle zwei Jahre zum Check mussten. Heute gibt der Hersteller das Intervall vor und dokumentiert dies auf der Musterprüfplakette am Schirm. Ein Nachprüfintervall von 24 Monaten ist immer noch gängig. Einige Hersteller fordern die erste Nachprüfung aber erst nach 30 Monaten, die folgenden dann alle 24 Monate. Auch eine Kombination Zeit/Anzahl der Flüge ist möglich.

Die Fristen sind jeweils ausgehend vom Datum der Stückprüfung zu rechnen, auch dieses muss auf der Musterprüfplakette eingetragen sein.

Eine außerplanmäßige Nachprüfung sollte bei auffälligem Flugverhalten vorgenommen werden. Da sich die Leinengeometrie im Laufe der Zeit grundsätzlich Richtung höherer Anstellwinkel bewegt, ist besonders bei festgestellten Sackfluggtendenzen (verzögertes Anfahren aus B-Stall, Frontklapper, Ohrenanlegen, schlechtes Steigverhalten beim Start) eine Überprüfung anzuraten. Dies gilt auch nach besonderen Vorkommnissen, wie z.B. einer Baumlandung oder Wasserlandung.

FOTOS MARTIN MERGENTHALER



Der Checkraum sollte groß genug sein um die Schirme komplett auslegen zu können



Leinenreißtisch

WER DARF CHECKEN?

Die gesetzlichen Bestimmungen in Deutschland lassen die Möglichkeit zu, dass der Halter selbst die Nachprüfung vornimmt, wohlgemerkt nur für die von ihm benutzten Geräte. Dies jedoch unter Verwendung der in der Nachprüfanweisung (Bestandteil der Betriebsanleitung) des Gerätes aufgeführten Verfahren und Maschinen. Da die wenigsten Piloten über Geräte zur Messung der Leinenfestigkeit oder Luftdurchlässigkeit des Tuches verfügen, ist die Nachprüfung weitgehend eine Angelegenheit für kommerzielle Nachprüfbetriebe. Hierzu ist folgende Information wichtig: Es gibt keinerlei gesetzlich vorgeschriebene Qualifizierung für Nachprüfbetriebe. Jeder, der über die entsprechenden Einrichtungen verfügt, die vom jeweiligen Hersteller verlangt werden, darf Nachprüfungen bei Gleitschirmen durchführen. Das entbehrt nicht einer gewissen Problematik. Denn anders als beispielsweise bei der Tätigkeit von Flugschulen, gibt es keine Kontrollinstanz, die Nachprüfbetriebe überwacht.

Leider werden deshalb immer wieder Fälle von schlampiger „Checkerei“ bekannt. Nicht durchgeführte oder nicht dokumentierte Vermessung der Leinenlängen, nicht durchgeführte Messung der Bruchfestigkeit der Leinen, Austauschleinen aus anderen Materialien oder in anderen Dimensionen als die Originalleinen, laienhaft vernähte Leinen-Loops, offene Leineschlösser, falsch eingestellte Steuerleinen, nicht korrigierte Vertrimmungen, durch andere Leinengruppen durchgeschlaufte Leinen - um nur ein paar der Sünden zu nennen. Den Vogel schoss vor einigen Jahren ein (heute nicht mehr existenter) Betrieb

ab, dessen Checktätigkeit sich nachweislich in mehreren Fällen darauf beschränkte, den Packsack des Gleitschirms so weit zu öffnen, dass der Nachprüfstempel neben der Musterprüfplakette aufgebracht werden konnte.

WAS BRAUCHT EIN CHECKBETRIEB?

Um eine Nachprüfung ordnungsgemäß durchführen zu können, benötigt ein Checkbetrieb nicht nur eine ganze Menge an technischen Geräten, sondern auch ausreichend Platz um den Gleitschirm mit seiner ganzen Flächentiefe aufspannen und die Leinen in ihrer gesamten Länge messen zu können. Freie Nachprüfbetriebe müssen einen Vorrat an Original-Leinen- und Tuchmaterial von verschiedenen Herstellern lagernd haben. Die wichtigste Fertigkeit des Checkers ist, neben der Interpretation der Leinen-Messdaten und einer auf dieser Basis durchzuführenden Nachtrimmung, seine Geschicklichkeit an der Nähmaschine. Eine saubere Leinennaht ist ein kleines Kunstwerk und erfordert viel Übung. Schlampig vernähte Austauschleinen sind deshalb auch mit die häufigsten Reklamationen von Check-Kunden. Neben der reinen Nachprüftätigkeit sollte der Checkbetrieb auch in der Lage sein, Segelreparaturen mit Originalmaterialien durchzuführen.

WAS GENAU WIRD BEI EINEM CHECK GEMACHT?

Die Nachprüfung hat zwei wesentliche Ziele: Zum einen wird überprüft, ob der Gleitschirm seit der Stückprüfung oder der letzten Nachprüfung Trimmungsänderungen oder Beschädigungen

erfahren hat. Wenn ja, wird der ordnungsgemäße und mustergeprüfte Zustand wieder hergestellt.

Zum anderen werden Materialtests wie Luftdurchlässigkeit und Weiterreißfestigkeit des Tuchs und die Bruchlast der Leinen durchgeführt, um möglicherweise gefährliche Materialschwächungen bzw. Abnutzungen zu erkennen.

MESSUNG DER POROSITÄT (LUFTDURCHLÄSSIGKEIT) DES TUCHS

Um den Staudruck im Flügelinneren zu halten, darf das Maß der Luftdurchlässigkeit des Gleitschirmtuchs einen bestimmten Wert nicht überschreiten. Die kritischen Werte sind im allgemeinen recht hoch (also stark luftdurchlässig) und werden nur bei stark abgenutzten Tüchern erreicht oder überschritten. Gelegentlich überraschen aber auch noch optisch gut erhaltene Gleitschirme mit hohen Luftdurchlässigkeitswerten. Grund kann beispielsweise ein Fehler bei der „Ausrüstung“ des rohen Polyamids mit der Beschichtung sein, die das Material robust, UV-beständig, luftundurchlässig und wasserabweisend machen soll. Obwohl strengen Kontrollen unterzogen, kann die Qualität der Beschichtung auf einer Rolle Tuch schwanken.

Die Messung bei der Nachprüfung muss an mehreren Stellen des Ober- und Untersegels, im auftriebsstarken Mittelteil des Flügels erfolgen, wo sich erhöhte Porosität am negativsten auswirkt. Sie basiert auf dem Prinzip, dass eine definierte Menge Luft durch den in das Porosimeter eingespannten Tuchteil gedrückt wird. Die Zeit, bis alle Luft durch das Tuch geströmt ist, wird

gemessen und mit den Referenzwerten des Herstellers verglichen. Je höher der Wert ist, desto geringer die Luftdurchlässigkeit. Verwirrend können jedoch die Messwerte sein. Das liegt daran, dass verschiedene Modelle von Posositäts-Messgeräten verwendet werden. Am gebräuchlichsten sind das JDC-Porosimeter und die Kretschmer-Textiluhr, letztere gibt es jedoch mit unterschiedlichen Maßeinheiten (1 Sek., 1/10 Sek., 1/100 Sek.). Man kann also die Messwerte nicht ohne weiteres miteinander vergleichen.

Worauf der Kunde achten sollte

- Ein einfaches „ok“ bei der Rubrik Luftdurchlässigkeit im Prüfprotokoll ist zu wenig.
- Die Messwerte der Messstellen sollten auf dem Prüfprotokoll vermerkt sein.
- Der Typ des Messgerätes sollte vermerkt sein
- Optimal ist es, wenn der Nachprüfbetrieb zusätzlich zum gemessenen Wert den obersten (Neugerät) und untersten (nicht mehr lufttuchtig) Referenzwert des Herstellers mit angibt. Das lässt eine Zuordnung des Tuchzustands auch für den Laien zu. (Beispiel: gemessener Wert, JDC-Porosimeter: 3000 Sek., Neuwert: > 8000 Sek., unterer Grenzwert: < 10 Sek., Angabe im Protokoll: 3000 Sek. (8000/10 Sek.)

MESSUNG DER LEINENBRUCHLAST

Die bei der Musterprüfung geforderte Gesamt-Leinenfestigkeit ist so überdimensioniert, dass im Neuzustand tatsächlich wenig Sorge hinsichtlich möglicher Leinenbrüche bestehen muss. Die Festigkeitssumme aller Stammleinen zusammengerechnet beträgt mindestens das 14-fache des maximal zulässigen Startgewichts.

Gleiches gilt für die Leinenebenen oberhalb der Stammleinen. Trotzdem ist es bereits mehrfach zu gefährlich verminderten Festigkeiten der Leinen, besonders bei stärker gebrauchten Gleitschirmen, gekommen. Betroffen davon waren vor allem die dünnen Leinen der oberen Galerie, hier traten wiederholt Leinenrisse nach impulsiver Öffnung eines Einklappers, also punktuell starker Belastung einzelner Leinen, auf. Nachprüfbetriebe berichten auch von teilweise stark verminderter Festigkeit bei Stammleinen. In einem aktuellen Fall war die Bruchlast der verwendeten Stammleine von (nominell) 200 kg beim Neugerät bei der ersten Nachprüfung noch mit 140 kg und bei der zweiten Nachprüfung mit



PC-Programm zur Überprüfung der Leinenlängen/Trimmung

knapp über 80 kg gemessen worden. Im Laufe von vier Jahren hatte sich, bei mittlerer Nutzung des Geräts, die Festigkeit der Leinen um mehr als die Hälfte verringert. Rechnerisch kann sich dabei im ungünstigsten Fall einer Verringerung der Gesamtfestigkeit der A- und B-Stammleinen (wo die stärkste Belastung auftritt) auf nur noch 3-4 G (das 3-4-fach des maximal zulässigen

SICHERHEIT | CHECK

Startgewichts ergeben). In Flugsituationen mit hoher G-Belastung, wie bei einer Steilschleife, können solche Werte erreicht werden.

Die Messung der Leinenbruchlast ist deshalb aus Sicherheitsgründen ein besonders wichtiger Punkt bei der Nachprüfung.

Die Nachprüfanweisung des Herstellers gibt genau vor, welche Leinen vom Checkbetrieb geprüft werden müssen. In aller Regel sind dies sowohl Stammleinen als auch Leinen aus der ersten und zweiten Galerie. Damit soll sichergestellt werden, dass ein festigkeitsmäßiger „repräsentativer Querschnitt“ aller Leinenebenen- und -stockwerke erfasst wird.

Für den Nachprüfbetrieb bedeutet das, bis zu



Symmetriekontrolle per Hand

neun Leinen auszubauen, in die spezielle Leinenreiß-Maschine einspannen und bis zum Bruch zu belasten. Die Anfertigung der Austauschleinen erfordert Können und Genauigkeit. Bei der Vernähung der Leinen an einer Industriemaschine muss auf viele Dinge geachtet werden: Leinendurchmesser, Leinenmaterial, Fadenspannung, Nahtfixierung, Nahtlänge,

Anzeige



charly one

Charly's innovativer Gleitschirm-Wende-Leichtgurt. Wir haben in "ein" Produkt alles reingepackt, was das Herz eines Nordic Parawalkers und Travellers höher schlagen lässt:

- > Innovatives Design u. excellenter Sitzkomfort auch für längere Flüge
- > Rückenpolster aus atmungsaktivem Hohlkammer-Funktionsschaum
- > 2 Größen - medium bis 1,70 m Größe - large ab 1,70 m Größe
- > ausgestattet mit den neuen Finsterwalder P-Lock Gurtschlössern
- > Cygnus Rückenschutz mit einem DHV Meßwert von rund 10 g
- > leichtes, aber strapazierfähiges Band- und Corduramaterial
- > Rucksack wird zum Fliegen einfach in den Alibag gestülpt
- > nur 1,9 kg Gewicht - Größe medium ohne Karabiner
- > sehr guter Tragekomfort - auch im alpinen Einsatz
- > viele Einstell- und Kompressionsmöglichkeiten
- > leicht erreichbare Aussentaschen
- > Befestigung für Teleskopstöcke
- > abnehmbarer Hüftgurt

Charly Produkte - Am Osterösch 3 - D-87637 Seeg - Tel: +49(0)8364 1286 - info@charly-produkte.de - www.finsterwalder-charly.de

Nadelstärke, um nur einige zu nennen. Gleitschirmleinen können nicht frei Hand genäht werden. Für jede Leinenstärke ist ein eigenes, speziell gefrästes “Leinen-Füßchen” erforderlich, das eine sichere Führung der Naht gewährleistet. Manche Hersteller geben ein genaues Nahtbild für die Vernähung vor, um bspw. bei Aramidleinen die Perforation in zu kleinen Abständen zu vermeiden, was die Festigkeit mindern würde. Stumpfe Nadeln können bei der bruchempfindlichen Aramidfaser verheerende und nicht sichtbare Schäden im Kern der Leine verursachen. Bei dieser Arbeit ist also der Fachmann gefordert. Sauber angefertigte Austauschleinen, die das gleiche Nahtbild aufweisen wie die Originalleinen, sind ein sichtbarer Nachweis eines professionellen Checkbetriebs.

Worauf der Kunde achten sollte

- Alle in der Nachprüfanweisung benannten Leinen müssen auf Bruchfestigkeit überprüft sein.
- Nur Original-Austauschleinen akzeptieren. Gleiche Farbe, gleicher Durchmesser und selbstverständlich gleiches Material.
- Nur sauber vernähte Leinen akzeptieren. Nahtbild anschauen und mit dem der Originalleinen vergleichen.
- Alle ausgebauten und bruchlastgeprüften Leinen sollten dem gecheckten Gleitschirm beiliegen. Nur dann kann der Kunde sicher sein, dass wirklich eine Festigkeitsüberprüfung an seinem Gleitschirm stattgefunden hat.
- Die Austauschleinen müssen markiert sein, damit nicht diese beim nächsten Check wieder ausgebaut und geprüft werden sondern Stücke aus der Originalbeileinung. Die Markierung befindet sich normalerweise an der Innenseite der Leinenschlaufe im Leinenschloss.
- Im Protokoll müssen alle Bruchlastwerte angegeben sein. Im Idealfall gibt der Checkbetrieb auch hier den Referenzwert des Herstellers für die Neuleine und der geringsten noch zulässigen Bruchlast zusammen mit der gemessenen Bruchlast an, z.B. A-Stammleinen: 158 kg (190/95 kg)
- Ein einfaches „ok“ bei der Rubrik Leinenfestigkeit im Prüfprotokoll ohne Angabe der Messwerte ist zuwenig und sollte nicht akzeptiert werden.

VERMESSUNG DER LEINEN-LÄNGEN UND GGF. NACHTRIMMUNG

Die Längenunterschiede der Leinen zueinander ergeben die Trimmung des Gleitschirms. Die

Trimmung ist der mit Abstand wichtigste Faktor für das Flugverhalten. Entsprechend sorgfältig muss der Checkbetrieb bei der Ermittlung (Vermessung) und Kontrolle (Vergleich mit dem Gerätekenblatt) der Trimmung vorgehen. Im Flugbetrieb kommt es, schon wegen der unterschiedlichen Lastverteilung über die Betriebsdauer, praktisch immer zu einer Vertrimmung des Gleitschirms. In aller Regel führt dies zu einem höheren Anstellwinkel, weil die stärker belasteten vorderen Leinengruppen sich tendenziell dehnen, d.h. länger werden. Beim Check wird überprüft, ob die Trimmung sich noch im Bereich der vom Hersteller vorgegebenen Toleranzen bewegt oder die Abweichung so groß ist, dass eine Nachtrimmung erforderlich wird. Ob die Vermessung mit einem elektronischen System (computergestützte Vermessung) erfolgt oder „von Hand“, ist für die Genauigkeit nicht der ausschlaggebende Faktor. Viele Checkbetriebe vermessen mit elektronischen Systemen. Diese arbeiten sehr genau und werfen nach der Vermessung den Soll-Ist-Vergleich, oft bereits mit der Angabe erforderlicher Korrekturen, aus.

Andere Checkbetriebe vermessen von Hand, da eine Kalibrierung der Elektronik bei vielen Dutzend verschiedenen Geräten sehr aufwändig und auch fehleranfällig sein kann. Von Hand heißt nicht II mal Auge. Die Messvorrichtung

Anzeige

Hersteller => Flieger

Schnellpackschlauch	€ 30
Press To Talk System	€ 33
Cockpit	€ 30

basiert auf einem Qualitätsmaßband und einer Trimmvorrichtung, die eine exakte Nulleinstellung an der Leinenschlaufe im Tragegurt gestattet. Um die definierte Last (meist 5 kg), unter der die Vermessung zu erfolgen hat, exakt einzuhalten, können mechanische (geeichte Gewichte) oder elektronische (Lastdose) Einrichtungen verwendet werden.

Grundlage für den Datenvergleich ist immer das Gerätekenblatt der Musterprüfstelle. Hier sind die Leinenlängen des geprüften Musters erfasst. Sind die Abweichung der Leinenlängen des gecheckten Gerätes vom Gerätekenblatt größer als die vom Hersteller erlaubten Toleranzen, muss der Schirm nachgetrimmt werden. Auch hier hat sich der Checkbetrieb an die vom Hersteller vorgegebenen Verfahren zu halten. Meist wird über zusätzliches Einschlaufen im Leinenschloss getrimmt. Das funktioniert aber nur, wenn die Leine verkürzt werden muss. Eine zu kurze Leine muss erneuert werden.

Bei der Interpretation der gemessenen Daten sollte der Laie wissen, dass viele Hersteller relativ große Toleranzwerte in Bezug auf die „absoluten Leinenlängen“ angeben, geringe Toleranzwerte aber hinsichtlich der „relativen Abweichungen der Leinenlängen“. Will heißen: Wenn das gesamte Leinensystem des Schirms 30 mm kürzer oder länger ist, spielt das keine wesentliche Rolle, solange die Differenzwerte der Leinen zueinander im Toleranzbereich liegen. Die Arbeiten an den Leinen werden mit einer sorgfältigen Sicherung der Leinenschlösser beendet. Hier sollte ein spezieller Gewindenkleber (z. B. Loctite) zum Einsatz kommen.

Sehr wichtig ist eine korrekte Einstellung der Steuerleinen. Checkbetriebe berichten häufig, dass vom Piloten zu kurz eingestellte Steuerleinen korrigiert werden müssen. Eine solche Korrektur auf das vom Hersteller angegebene Maß darf vom Piloten keinesfalls wieder verändert werden. Vor allem zu kurze Steuerleinen sind gefährlich. Zum Beispiel können sie das Anfahren aus einem Sackflug verzögern.

Worauf der Kunde achten sollte

- Dem Ceckprotokoll sollte ein Vermessungsprotokoll beiliegen.
- Bei Längenabweichungen außerhalb der vom Hersteller angegebenen Toleranzbereiche ist eine Nachtrimmung durchzuführen. Dies muss aus dem Checkprotokoll hervorgehen.
- Ein einfaches „ok“ bei der Rubrik Vermessung der Leinenlängen im Prüfprotokoll ohne Angabe der Messwerte ist zuwenig und sollte nicht akzeptiert werden.

ÜBERPRÜFUNG DER TUCHFESTIGKEIT (WEITERREIßFESTIGKEIT)

Diese Messung wird mit einem sog. Bettsometer durchgeführt. Dabei wird überprüft, ob aus einem nadelfeinen Einstich ein Weiterreißen des Tuches erfolgt. Die Weiterreißfestigkeit gibt eine wichtige Aussage über den Gesamtzustand des Tuches. Besonders bei älteren Schirmen kann eine deutliche Schwächung des Materials gefährlich werden. Was nützen die besten Festigkeitswerte bei den Leinen, wenn das Tuch so geschwächt ist, dass die Leinenansatzpunkte (Loops) an der Kappe nicht mehr ausreichend sicher halten.

Die Kraft, mit der die Messung erfolgt, wird vom Hersteller vorgegeben, ein üblicher Wert sind 500 g, d.h. bis zu diesem Wert darf kein Weiterreißen erfolgen.

Worauf der Kunde achten sollte

- Die Messung muss im Protokoll dokumentiert sein und zwar unter Angabe der Werte und möglichst auch der vom Hersteller vorgegebenen Grenzwerte.

ÜBERPRÜFUNG ALLER BAUTEILE AUF SCHÄDEN

Alle Bauteile des Gleitschirms, von den einzelnen Segelbahnen über die Zellen und Rippen bis zu den Tragegurten, werden auf Beschädigungen, Scheuerstellen oder sonstige Auffälligkeiten überprüft. Sehr oft findet sich hier auch etwas: kleine Löcher in der Kappe, eingerissene Cropsports, Mantelschäden an Fangleinen, Scheuerstellen an den Steuerleinen, Nahtauflösungen an Kappe oder Tragegurten, nicht sicher geschlossene Leinenschlösser usw.

An der Entdeckung kleiner Beschädigungen und deren Instandsetzung ist eine sorgfältige Arbeit des Checkbetriebs zu erkennen, ebenso daran, dass der sich in den äußeren Zellen (in manchmal beträchtlicher Menge) angesammelte Schmutz oder Sand entfernt worden ist. Standard bei guten Checkbetrieben ist das Auswechseln der Gummiringe zum Leinenfixieren in den Leinenschlössern.

DOKUMENTATION

Die Nachprüfung muss auf dem Gerät dokumentiert werden. Ein gut leserlicher Nachprüfstempel mit Angabe des Nachprüfbetriebs, dem Datum der erfolgten und der nächsten turnusmäßigen Nachprüfung ist an leicht auffindbarer Stelle anzubringen. Entweder in der Nähe der Musterprüfplakette (meist Mittelzelle der Kappe)

oder in der Nähe des aufgedruckten Typenschilds, meist im Stabilobereich.

Der Kunde sollte mit seinem gecheckten Gerät eine ausreichende schriftliche Dokumentation der Nachprüfung erhalten, aus der alle durchgeführten Prüfungen/Messungen mit dazugehörigen Messwerten hervorgehen. Wichtig ist, dass auch das Gerät einschließlich Baujahr, Musterprüfnummer, Seriennummer, Datum der Stückprüfung auf dem Protokoll eindeutig zu identifizieren ist.

Vorsicht ist geboten, wenn im Nachprüfprotokoll alle Prüfschritte nur im „ok-Kästchen“ abgehakt sind ohne nähere Angaben zu Messwerten, wenn keine Identifikationsangaben zum Gerät eingetragen sind oder wenn sich auf dem Nachprüfstempel keine Angaben zum Checkbetrieb befinden.



Sorgfältiger Eintrag ins Checkprotokoll



Sichtkontrolle der Leinen

Gut drei Stunden ist ein Checker mit einer ordnungsgemäßen Nachprüfung beschäftigt. Papierkram und Versandhandling kommen noch dazu. Ordentliche Arbeit hat seinen Preis. Künftig kann nicht mehr mit dem Slogan geworben werden „nach DHV- Richtlinien“. Für Nachprüfungen gibt es keine Vorgaben des DHV mehr, weil entsprechend der luftrechtliche Bestimmungen allein der Hersteller für die Nachprüfanweisungen zuständig ist.

RECHTLICHES

Beim Auftrag für den Check sollte der Kunde schriftlich eine Ausführung „gemäß der geltenden Nachprüfanweisung des Herstellers“ verlangen. Viele Hersteller haben ihre Nachprüfanweisungen als Download auf ihren Websites verfügbar. Wenn nicht, per E-Mail anfordern, der Hersteller ist verpflichtet, die Nachprüfanwei-

sung jedem Halter eines seiner Geräte zur Verfügung zu stellen. Anhand der Anweisung kann der Kunde die vom Checkbetrieb durchgeführten Arbeiten kontrollieren.

Wurden die Arbeiten nicht sachgemäß ausgeführt, kann der Kunde beim Checkbetrieb eine Mängelrüge anzeigen und diesem Gelegenheit zur Nachbesserung geben. Ist der Betrieb dazu nicht in der Lage, empfiehlt sich ein Gutachten durch den Hersteller einzuholen oder von einen von ihm autorisierten Nachprüfbetrieb. Der Aufwand für die Behebung des Checkbetriebsfehlers kann eingefordert werden.

Gemäß den luftrechtlichen Vorschriften in Deutschland (LuftGerPV) begeht eine bußgeldpflichtige Ordnungswidrigkeit, wer eine Nachprüfung, nicht, nicht rechtzeitig, nicht vollständig oder nicht richtig durchführt oder durchführen lässt.

ZUM SCHLUSS....

sei darauf hingewiesen, dass Nachprüfung Handarbeit ist. Dabei können Fehler auftreten. Deshalb sollte jeder Pilot selbst noch einmal eine Sichtung des geprüften Gerätes vornehmen. Insbesondere eine Kontrolle der Leinenschlösser (denn die wurden geöffnet und wieder verschlossen) und der Bremsleineneinstellung bzw. der Verknotung. Unbedingt den Schirm vor dem ersten Flug aufziehen und das Leinensystem daraufhin überprüfen, ob womöglich ausgetauschte Leinen versehentlich durch die Vergabelung anderer Leinengruppen geschlauft sind. ▢

FLIEGER AUS BLECH, STAHL
UND KUNSTSTOFF –

WIE SEHEN UNS DIE ANDEREN?

Hin und wieder begegnen wir den Fliegerkollegen aus Blech, Stahl oder Kunststoff beim Fliegen am Hausberg oder auf Strecke. Neben den über 33.000 Drachen- und Gleitschirmfliegern gibt es in Deutschland 30.000 Segelflugzeug -, 33.000 Motor -, 2000 Ballon - und rund 15.000 UL-Piloten. Dazu kommen Piloten für Hubschrauber, Militärjets, Verkehrsmaschinen und noch zigtausend Modellflieger.

Ein Beitrag von Björn Klaassen

Sieht mich der Segelflieger beim Kurbeln unter der Wolke und weicht das Modellflugzeug auch wirklich aus? Irgendwie kommt man sich ziemlich ausgeliefert vor, wenn sich ein Hubschrauber oder eine Motormaschine nähert. Die Spitze solcher Erlebnisse sind Begegnungen mit militärischen Kampfjets. „Wie aus dem Nichts tauchten mehrere Jets auf, während ich gerade mit meinen Freunden beim Soaren war“, berichtet ein Pilot aus Oberammergau. „Sie flogen zwischen uns durch!“ Da hilft es wenig, wenn uns motorlosen Fliegern nach Luftverkehrsordnung das Vorflugrecht eingeräumt wird. Wie sehen uns denn die anderen beim Fliegen? Dieser Frage sind wir nachgegangen und haben die verschiedensten Piloten und die Deutsche Flugsicherung interviewt:



FOTO BJÖRN KLAASSEN

Motorpilot

Bernd Dietrich, 44 Jahre alt
Flugplatz Warngau, Cessna 182
Lizenzen: PPL-A (bis 2 Tonnen
Abfluggewicht),
Drachen- und Gleitschirmlizenz

**Bernd, siehst Du hin und wieder Tuchflieger aus Deinem Cockpit?**

Unser Flugplatz liegt unweit der Alpen. Bei schönem Wetter sehe ich praktisch immer Gleitschirme und Drachen an den Flugbergen wie Tegelberg, Wallberg oder Brauneck. Wir versuchen solche Flugzentren zu umfliegen und halten uns von thermischen Aufwinden an den Bergflanken sowieso fern. In thermischen Turbulenzen wird es den Passagieren leicht schlecht und das Fliegen macht dort nicht wirklich Spaß. Im Flachland konnte ich bisher selten Gleitschirme beobachten.

Hattest Du schon einmal nähere Begegnungen mit Gleitschirmen?

Einmal hatte ich eine eher überraschende Begegnung bei diesigem Wetter. Ich schätze den Abstand auf ein paar hundert Meter. Der Schirm hatte kaum Kontrast zur Umgebung. Gleitschirme und Drachen sind für Motorpiloten praktisch stehende Hindernisse. Mit einer Cessna 182 bin ich mit über 200 km/h unterwegs und da heißt es dann rechtzeitig ausweichen. Das Blickfeld aus dem Cockpit ist bei Motormaschinen nicht immer üppig.

Was macht die Faszination beim Motorfliegen aus und warum fliegst Du auch selbst Gleitschirm?

Das Interessante beim Motorfliegen ist die Mischung aus Technik, Geschwindigkeit und den faszinierenden Ausblicken von oben. Hin und wieder nutze ich den Motorflieger für Dienstreisen. Es ist schon sehr angenehm, wenn ich verstopfte Autobahnen überfliegen kann und nicht sinnlose Stunden auf der Straße verbringen muss. Mal eben mit meiner Freundin nach Venedig fliegen ist schon eine tolle Sache. Gleitschirmfliegen habe ich vor ein paar Jahren erlernt. Mit Sonnen- und Windenergie stundenlang im Aufwind zu fliegen ist einfach grandios.



Königssee aus dem Cockpit der 737

**Hast Du nicht beim Landeanflug besonders viel zu tun und wie ist die Sicht aus dem Cockpit.**

Die Sicht aus dem Cockpit ist je nach Flugzeugtyp in Flugrichtung ganz gut. Während des Landeanfluges sind wir im Cockpit reichlich beschäftigt. Die Instrumentennavigation und die Anflugrouten erfordern entsprechenden Arbeitsaufwand. Es findet viel

Funksprechverkehr mit Frequenzwechseln (sechsstellige Frequenzpanels) statt und das Flugzeug muss Schritt für Schritt auf die Landegeschwindigkeit verlangsamt werden. Dazu müssen wir sechsmal die Landeklappen auf steigende Anstellwinkel und auch das Fahrwerk ausfahren. Die korrekte Ausführung wird durch Vorlesen und Beantworten der Checkliste überprüft. Falls wir dabei durch den Luftraum E oder D geführt werden, müssen wir natürlich auch den Luftraum ständig beobachten. Im Luftraum E

sind wir immer noch mit bis zu 250 Knoten (ca. 450 km/h oder 125 m/sec) unterwegs. Die Aufsetzgeschwindigkeit liegt bei ca. 140 Knoten also bei ca. 250 km/h.

Du fliegst Gleitschirme und Drachen genau so leidenschaftlich wie eine 737. Lässt sich das Fliegen mit solch unterschiedlichen Fluggeräten überhaupt vergleichen?

Die Leichtigkeit des Fliegens spürt man natürlich viel besser mit einem Drachen als mit einem 40 Tonnen schweren Flugzeug. Aber auch mit einem großen Flugzeug spüre ich die Luftkräfte und kann es mit einer gewissen Sensibilität fliegen oder beispielsweise sanft auf der Piste aufsetzen. Das Grundsätzliche beim Fliegen ist immer gleich.

Peter, zunächst erscheint es völlig überflüssig danach zu fragen, ob Du beim Fliegen mit großen Verkehrsmaschinen Gleitschirme und Drachen beobachten kannst. Hast Du überhaupt Zeit den Luftraum visuell nach anderen Luftfahrzeugen zu checken?

Während des Reiseflugs ist es tatsächlich äußerst unwahrscheinlich, dass wir Gleitschirme und Drachen aus dem Cockpit sichten. Normalerweise fliegen wir in Höhen von über 10.000 m. An sehr klaren Tagen beobachte ich jedoch von oben hin und wieder Gleitschirme an den mir bekannten Flugbergen über den Alpen. Eine direkte Begegnung kann es jedoch in der Nähe von kleinen Verkehrsflughäfen geben. Normalerweise fliegen wir in den kontrollierten Lufträumen D und C. Kleinere Flugplätze wie Paderborn, Münster - Osnabrück oder Hahn besitzen im Gegensatz zu Frankfurt und München keine Anflugkorridore, in denen ausschließlich Fluggeräte unter Radarkontrolle und Abstandsregelung (Transponderzwang) unterwegs sind. Manchmal werden solche Plätze durch den Luftraum E angefliegen. Da wir hier von der Flugsicherung nicht so dirigiert werden können, dass wir immer ausreichenden Abstand von anderen Fluggeräten haben, müssen wir unseren Flugweg aktiv beobachten und eventuell entsprechend den offiziellen Ausweichregeln reagieren. Das ist Gott sei Dank die absolute Ausnahme.

Verkehrspilot

Peter Cröniger, 52 Jahre alt
Flughafen München, Boeing 737
Lizenzen: Verkehrsflugzeugführer (ATPL-A), Drachen- und Gleitschirmflugehrer



FOTO DEUTSCHE FLUGSICHERUNG

Herr Goldbach, die DFS sorgt für einen sicheren Flugbetrieb in einem der verkehrsreichsten Lufträume der Welt. Haben Sie überhaupt Zeit, sich um Luftsportler wie Drachen- und Gleitschirmflieger zu kümmern?
Die DFS hat im Jahr 2007 knapp 3 Millionen Flugbewegungen bearbeitet und kontrolliert. Aber neben der kommerziellen Luftfahrt steht die DFS auch jedem Luftsportler zur Verfügung. Grundlage ist das Luftverkehrsgesetz und da hat das Gleitschirm- und Drachenfliegen seinen festen Platz. Daher dürfen Sie im Gegensatz zu anderen Ländern den Luftraum G und E relativ frei nutzen.

Sind Gleitschirmflieger am Radar der Lotsen sichtbar?

Die Rückstrahlfläche ist nicht stark genug. Daher kann ein Lotse den Gleitschirm am Radar nicht erkennen. Dies ist nur bei Fluggeräten mit Transponder möglich, wo aktiv ein Signal ausgestrahlt wird, das wir

Anzeige

Deutsche Flugsicherung (DFS)

Herwart Goldbach, 55 Jahre alt
Kontrollzentrale Langen bei der Deutschen Flugsicherung (DFS), Lizenzen: Motorpilot (PPL-A)

mit verschiedenen Sensoren/Radarantennen empfangen und somit eine interpolierte Position darstellen.

Der Luftraum über Deutschland wird immer enger. Können Gleitschirm- und Drachenpiloten mit der Flugsicherung Kontakt aufnehmen, um beispielsweise ein Beschränkungsgebiet zu durchfliegen?

Das ist kein Problem. Voraussetzung ist ein Flugfunksprechzeugnis, ein Kennzeichen und das Einholen einer Freigabe durch die DFS. Je nach Möglichkeiten und Belastung des Fluglotsen kann der Lotse (z.B. FIS) die Freigabe erteilen. Grundsätzlich ist FIS der richtige Ansprechpartner für die VFR Kundschaft. Bundesweit wurden 2007 von FIS ca. 300 000 Flüge

betreut. FIS wird im Rahmen seiner Möglichkeiten diese Kunden unterstützen und entsprechende Koordinationen durchführen.

Ein FIS-Lotse dürfte doch überrascht sein, wenn sich ein Drachenflieger über Funk meldet?

Es ist wirklich nicht alltäglich, wenn sich ein Pilot mit „November-Kennzeichen“ meldet. Aber wie gesagt, es ist grundsätzlich möglich. Für uns ist eher die Frage nach der Verständigung und Stabilität der Funkverbindung ein Thema. Dort wo eine Funkpflicht besteht, sollte sie auch erhalten werden und nicht auf Grund von Batterieschwäche und /oder Antennenaufbau zusammenbrechen. Hier ist der Gleitschirmflieger in der Verantwortung. Während der AERO in Friedrichshafen wurde uns seitens der Gleitschirmflieger gezeigt, was alles möglich ist. Sie können begrenzt navigieren, funken und sich in das Luftraumgeschehen bedarfsgerecht einordnen. Kontrollzonen würde ich im Regelfall aber meiden.

...egal, was Du fliegst:
gönn Dir den besten Flügel.

A-I-R - join the feeling.





FOTOS HARDY STEINBERGER

Jetpilot

Name: Major Hardy Steinberger
40 Jahre alt, Flughafen Neuburg,
Phantom, Lizenzen: Flugzeugführer (ATPL, PPL, Gleitschirm, Drachen)

Pilot bei Geschwindigkeiten von über 800 km/h überhaupt Drachen und Gleitschirme?

Die Sicht aus dem Cockpit der Phantom und vielen anderen Jets ist durch Streben teilweise eingeschränkt. Mit dem Wechsel auf den Eurofighter ist dies in Zukunft zwar besser, die hohe Eigengeschwindigkeit erschwert aber ein rechtzeitiges Erfassen von anderen Luftfahrzeugen. Gleitschirme und Drachen sehen wir immer wieder. Auf Übungsflügen rechnen wir im Altmühltal, entlang des Bayerischen Waldes, im Voralpenland oder an sonstigen Startplätzen mit Luftsportlern. An thermischen Tagen fliegen wir so viel wie möglich über den Wolken. Doch manchmal erfordert es die Ausbildung, dass wir tief fliegen. Zum Ausweichen haben wir nach der Sicht nur wenige Sekunden Zeit. Das heißt, wir müssen immer sofort reagieren und je besser sichtbar ein Fluggerät ist, umso frühzeitiger können wir ausweichen, da helfen bunte Farben auf den Flächen und das Kreisen in der Thermik. Das traditionelle Weiß ist da wenig hilfreich. Unser Bordradar erfasst leider keine Gleitschirme, da die Rückstrahlfläche zu gering ist.

Woher kennen Militärpiloten die Fluggelände und wie sollen sich Drachen- oder Gleitschirmpiloten bei der Annäherung von Militärmaschinen verhalten?

Auf den militärischen Sichtflugarten sind in Abstimmung mit dem Deutschen Hängegleiterverband und dem Luftwaffenamt die wichtigsten Fluggelände in Deutschland eingezeichnet. Bei der Flugplanung werden thermische Flugtage und die Fluggelände berücksichtigt. In jedem Fall versuchen wir Luftporthzentren zu meiden. Wenn sich Militärjets nähern ist es auf jeden Fall empfehlenswert Fläche zu zeigen oder mit Wingovern auf sich aufmerksam zu machen. Für uns problematisch sind kontrastlose weiße Schirme vor weißen Wolken.

In welchen Höhen fliegen militärische Jets?

Unsere Mindestflughöhe beträgt 1000 ft über Grund, in Ausnahmefällen geht es auf 500 ft hinunter. Solche Tiefflüge können in ganz Deutschland durchgeführt werden. Aber im Regelfall fliegen wir höher. Den Großteil der Übungseinsätze fliegen wir in für andere gesperrten Lufträumen. Dort halten wir nach nichtmilitärischen Fliegern wenig Ausschau. In solchen Lufträumen wie Siegenburg oder über FL 100 haben Drachen und Gleitschirme nichts verloren. Das ist lebensgefährlich!



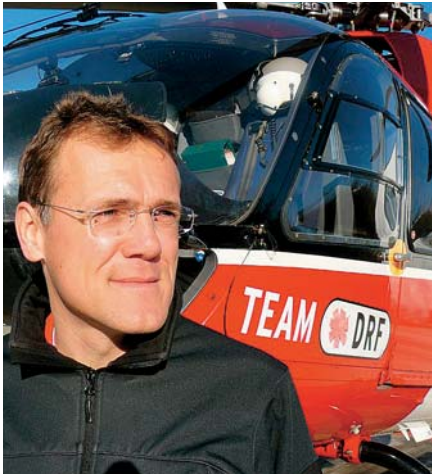
FOTO MIRIAM KLAASSEN



Hubschrauberpilot

Bernhard Schmid, 46 Jahre alt
Heliport Klinikum Großhadern; Eurocopter EC 145
Lizenzen: Berufshubschraubeführer (ATPL-H),
Motorflieger (PPL-A), Gleitschirmpilot

FOTO BJÖRN KLAASSEN



Bernhard, Du bist Pilot eines Rettungshubschraubers der HDM Luftrettung, einer Tochter der Deutschen Rettungsflugwacht (DRF) und fliegst spektakuläre Einsätze in Süddeutschland. Begegnen Dir dabei auch Drachen- und Gleitschirme?

Wir fliegen gelegentlich Rettungseinsätze in den Bergen, um verletzte Personen zu bergen. Dabei können wir bei günstigem Flugwetter und Thermik an den Flugbergen oder an Übungshängen praktisch immer Piloten sichten. Wir versuchen Flugzentren generell zu meiden, da die langsamen Gleitschirme und Drachen für uns im Grunde genommen stehende Bojen darstellen. Glücklicherweise sind die meisten Gleitschirme farbig und daher auffällig. Aus dem Cockpit haben wir eine gute Sicht nach vorne und zur Seite. Bei uns gilt die Regel: Wenn Du einen Schirm siehst,

gibt es bestimmt auch noch einen zweiten. Dann weichen wir aus. Drachen sieht man eher selten, aber die gibt es inzwischen ja auch nicht mehr so häufig. Als „Tuchflieger“ fühlen wir uns ziemlich ausgeliefert, wenn ein Hubschrauber auf uns zufliegt. Die Angst vor Wirbelschleppen oder dem „Downwash“ sind ja auch nicht unbegründet:

Die Piloten sollten bei Annäherung von Hubschraubern oder anderen Flugzeugen immer versuchen „Fläche zu zeigen“. Dann sehen wir Euch einfach besser. Beim Hubschrauber ist ganz klar der Downwash das Problem für Piloten mit flexibler Fläche. Bei Rettungseinsätzen sollten Gleitschirme und Drachen in jedem Fall großräumig zur Landung gehen oder wirklich wegfliegen. Gleitschirme, die am Boden liegen, müssen unbedingt gesichert und zusammengepackt werden. Leider haben die Drachen- und Gleitschirmpiloten bei meinen Kollegen nicht immer den besten Ruf. Dies ist auf undiszipliniertes Verhalten einzelner „Gaffer aus der Luft“ bei Rettungseinsätzen zurückzuführen.

Du bist Gleitschirmpilot der ersten Stunde und hast mit Sepp Gschwendner in Verbier 1987 die erste Weltmeisterschaft geflogen. Inzwischen bist Du Kapitän auf einem Eurocopter. Hat Dir das Gleitschirmfliegen auf Deinem fliegerischen Werdegang geholfen?

Ganz klar, ja! Als Gleitschirmpilot bist Du für Luv und Lee sensibilisiert und das hat mir auch in der anderen Fliegerei sehr geholfen. Das Verständnis für Wind und Thermik ist bei mir sehr ausgeprägt und genau das brauche ich z.B. für knifflige Landungen in der Rettungsdienst-Fliegerei.



FOTOS SIGRID VON BERGE

Segelflugzeug-Pilotin

Sigrid vom Berge, 34 Jahre alt
Flugplatz Riedelbach, Hochleistungssegler LS 8
Lizenzen: Fluglehrerin für Segelflug (PPL-C),
Kunstflug, Motorflug (PPL-A), Ultraleicht



Sigrid, Du fliegst mit Deinem Segelflieger bis zu 1000 km Strecke am Tag. Davon können wir Tuchflieger nur träumen. Wie häufig siehst Du Gleitschirme und Drachen beim Fliegen? Witzigerweise werden in unserer Szene die Gleitschirmpiloten als Teebeutel bezeichnet, weil aus unserer Sicht die Gleitschirme am Himmel hängen. Und tatsächlich hängen über den guten Startbergen der Alpen oder an der Mosel recht häufig die Gleitschirme und markieren uns Segelfliegern die Thermik.

Ist das gemeinsame Fliegen oder Kurbeln mit Gleitschirmen irgendwie problematisch?

Nein, eigentlich weniger. Meistens sind wir wesentlich höher und unsere Thermikkreise haben auch einen ganz anderen Radius. Wenn der Gleitschirm im Zentrum der Thermik unterwegs ist, steigen die

„Teebeutel“ viel schneller und wir fliegen außen drum rum. Wichtig

ist die gleiche Drehrichtung. Segelflieger untereinander kreisen zu zweit immer 180° versetzt, damit der Kollege gesehen wird. Was wir vermeiden, ist das Einfliegen in Gleitschirm und Drachen Pulks. Das wäre dann wirklich gefährlich. Mit meinem Segler bin ich einfach viel schneller unterwegs.

Wie sieht so eine konkrete Begegnung aus?

Einmal hat mich in Nordhessen ein Gleitschirmpilot auf dem Weg nach Hause gerettet. Ich hatte nur noch wenig Höhe und kurz vor dem endgültigen Absaufen markierte mir ein Gleitschirm die rettende Thermik. Zusammen haben wir wieder Basis machen können und ich konnte meinen Flugplatz ohne Außenlandung erreichen.

Kannst Du Dir vorstellen, selbst an einem „Teebeutel“ zu hängen?

Absolut und auf jeden Fall werde ich auch das Gleitschirmfliegen anfangen. Einige meiner Freunde fliegen bereits und berichten ständig vom gemeinsamen Kreisen mit Greifvögeln. Ich denke, dass das Erlebnis am Schirm noch direkter ist als unter der Plexiglashaube. Aber meine Gleitzahl von 1:50 werde ich dann sicherlich vermissen.

Anzeige



AN ICARO PARAGLIDERS PRODUCTION

MAVERICK

Der neue Streckenflügel von ICARO - entwickelt für die weitesten, schnellsten und höchsten Flüge, die du bisher gemacht hast:

- » Wettkampf-Dyneema- und Kevlar-Leinen
- » professionelle Kevlar-Renntragegurte
- » performantes, leichtgängiges und feinstufiges Speed-System
- » Luftdruck sensible Eintrittskanten-Öffnungen
- » hybrides Segelmaterial für eine performante und leichte Kappe
- » weiches und direktes Handling
- » leichte Kontrollierbarkeit in LTF 2 Manövern

Für 2008 OLC- und Wettkampfpiloten für Sponsoring gesucht.



office@fly-more.com Tel. +49-(0)8034-909700 www.icaro-wings.de



JUNGE CHAMPIONS!

Ein Beitrag von Gerhard Peter

Die Drachenflugszene hat ein relativ hohes Durchschnittsalter und die Piloten sind seit langem, alte Bekannte. Das stimmt nicht ganz! In den letzten zwei Jahren gibt es zwei junge Piloten, die in der Wettkampfszene deutlich mitmischen und an dem einen oder anderen Routinier auch mal vorbeiziehen. Die Rede ist von Tim Grabowski und Andreas Becker, die mit ihren 21 und 20 Jahren eine ansehnliche Menge an Titeln und Platzierungen vorweisen.

Gerhard Peter hat sich mit den beiden Starrflügelpiloten in Kössen zu einem Interview getroffen und nicht nur interessante Antworten bekommen, sondern auch einen schönen Flugtag mit zwei äußerst sympathischen und ambitionierten jungen Piloten verbracht.

VORAB EINIGE INFORMATIONEN ZUR PERSON



Tim Grabowski ist 21 Jahre alt, in Sindelfingen geboren. Er lebt immer noch in Baden-Württemberg, ist gelernter Holzmechaniker und arbeitet bei der Firma A-I-R, dem Hersteller seiner Fluggeräte. Er fliegt seit 2000 Drachen, gewann 2004 die Junior Challenge, 2005 die Österreichische Meisterschaft und holte den 1. Platz in der Deutschen Liga. 2006 war er Deutscher Meister und 11. bei der Weltmeisterschaft. Er wünscht sich weiterhin schöne und unfallfreie Flüge und eine Familie mit mindestens 7 Kindern!

Seine Hobbys sind Mountainbiken, Skifahren, Kajakfahren, Klettern, Endurofahren und Gleitschirmfliegen sowie alles andere, was sonst noch Spaß macht.



Andreas Becker ist 20 Jahre alt, in Dortmund geboren und lebt seit 10 Jahren in Füssen im Allgäu. Er hat vor kurzem seine Lehre als Werkzeugmechaniker abgeschlossen und arbeitet in diesem Beruf. Seit 2001 fliegt er Drachen und kann auf einige respektable Erfolge verweisen: 2. Platz in der Liga 2005, 2. Platz Österreichische Meisterschaft 2007, 1. Platz DHV Online Contest Juniorwertung 2007, 1. Platz German Open 2007. Gerne würde er lange im Sportgeschehen bleiben und natürlich Europa- und Weltmeister werden. Neben dem Drachenfliegen als Hauptsportart ist er noch Snowboarder.

Wie seit Ihr zum Drachenfliegen gekommen?

Tim: 1990 nahm mich mein Vater das erste Mal mit vier Jahren im Drachen mit, ich kann mich sogar noch ein bisschen daran erinnern. Ich glaube, seitdem bin ich vom Drachenfliegen fasziniert. Als ich den Drachen heben konnte, lehrte mich mein Vater das Fliegen am Übungshang. 2000 habe ich dann meinen Schein im Allgäu bei der Flugschule Aktiv gemacht.

Andreas: Durch meine Eltern. Als wir in das Allgäu gezogen sind, haben sie mit dem Drachenfliegen wieder angefangen. Sofort war ich fasziniert und bin dann oft Tandem mit meinem Vater geflogen. Als ich dann im richtigen Alter war, konnte ich selber fliegen lernen.

FOTOS GERHARD PETER



Was für einen Drachen fliegt Ihr und warum?

Tim: A-I-R ATOS VR, geht gut, sieht gut aus und macht einfach riesig Spaß!

Andreas: Erst seit kurzem besitze ich einen Aeros Phantom. Primoz Gricar hat mir seinen Phantom mehrfach zum Probefliegen zur Verfügung gestellt, mich auch während der Wettbewerbe, die wir gemeinsam geflogen sind, unterstützt und mir viele wertvolle Ratschläge und Tipps gegeben. Das Gerät entspricht eher meinem Körpergewicht als der ATOS VR und ich fühle mich damit in der Luft sehr wohl.

Wann war Euer Einstieg in den Wettkampfsport?

Tim: 2001 habe ich das erste Mal bei der Vereinsmeisterschaft von meinem Verein, den Althofdrachen, teilgenommen, so richtig eigentlich erst 2004 bei der Junior Challenge.

Andreas: Das war die Junior Challenge 2004 in Greifenburg. Damals qualifizierte ich mich für die Deutsche Liga 2005. Dort bekam ich erst richtig Einblick in das Wettkampfgeschehen.

Euer schönster/größter Erfolg?

Tim: Hmm... vielleicht mein A-Schein!

Andreas: Der größte Erfolg war 2007, als ich Deutscher Meister wurde. Ein Traum von mir ging damit in Erfüllung.

Wie viel Zeit nimmt der Sport in Anspruch und wie koordiniert ihr das?

Tim: Da mein Hobby auch mein Beruf ist, nimmt es natürlich recht viel Zeit in Anspruch, dafür stellt die Koordination eher weniger Probleme dar.

Andreas: Der Sport nimmt schon sehr viel Zeit in Anspruch, vor allem wenn man leistungsorientiert fliegen möchte. Meistens spreche ich mich mit meinen Eltern ab, die mich in meiner Wettbewerbsplanung sehr unterstützen.

Lange Flüge kosten Kraft, Ausdauer und Konzentration, wie haltet Ihr euch fit?

Tim: Ich glaube, das beste Fitnessgerät ist ein richtiger Hund, der muss immer raus und so einen habe ich.

Andreas: In meiner Freizeit gehe ich zum Joggen oder ins Fitnessstudio, im Sommer öfter mal radeln.

Was ist im Wettkampf die größte Anstrengung?

Tim: Eigentlich ist die größte Anstrengung für mich, auf mein eigenes Gefühl zu hören.

Andreas: Den Überblick zu behalten und die Konzentration nicht zu verlieren. Am Anfang

lagen meine persönlichen Erwartungen viel zu hoch, die Folge war, dass ich oft schon früh am Boden stand und das Fliegen so keinen Spaß mehr machte. Als ich lernte, Situationen besser einzuschätzen, kamen nach und nach die Erfolge.

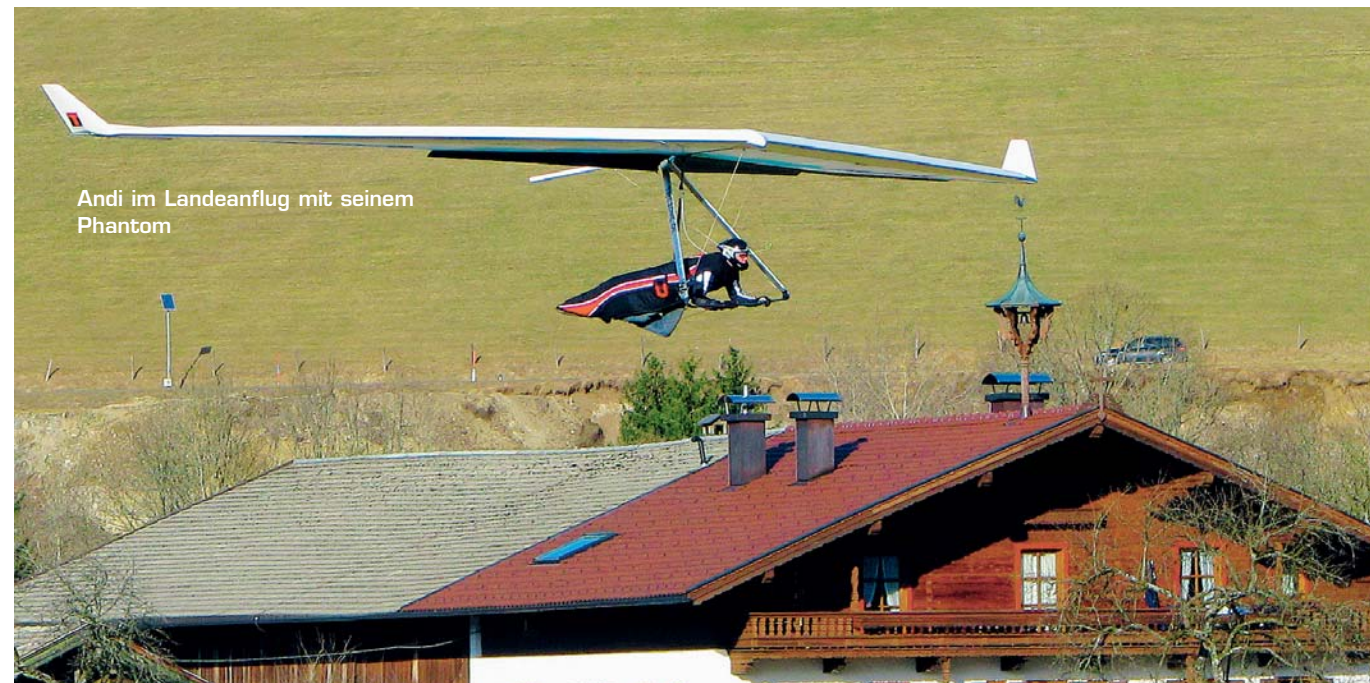


Zwei erfolgreiche Freunde

Ein wichtiger Punkt ist die Ausrüstung, erklärt uns worauf Ihr Wert legt und was Ihr euch für die Zukunft erwartet.

Tim: Ich denke, mit dem ATOS fliege ich eines der am besten ausgereiften und leistungsmäßig stärksten Geräte auf dem Markt. Zudem habe ich das Glück, ganz in der Nähe der Firma A-I-R zu wohnen und dass Felix Rühle mir das ATOS-Fliegen früh ermöglichte. Was die Entwicklung anbetrifft, denke ich, dass noch sehr viel Potential im Starrflügelbereich steckt.

Andreas: Mein Equipment ist für den Wettkampf ausgelegt. Ein aerodynamisches Gurtzeug und ein gutes GPS. Bei der Gurtzeugentwicklung geht es immer mehr um Aerodynamik.



Dabei sollte Bequemlichkeit und Sicherheit nicht zu kurz kommen. Vielleicht gibt es irgendwann mal ein GPS, mit dem man Wetterdaten wie Wind in den Höhen oder Wetterwarnungen per Knopfdruck vor Ort abfragen kann. In diesem Bereich gibt es Hunderte von Möglichkeiten zur Verbesserung.

Die Ausrüstung ist nicht gerade günstig, wie finanziert Ihr das Material und die Kosten für die Teilnahme an den Wettbewerben?

Tim: Ja, das stimmt wohl! Eigentlich ist Drachenfliegen gar kein so teurer Sport. Beim Wettbewerbsfliegen allerdings kommen schon erhebliche Kosten auf einen zu und als Drachenflieger ist es nicht unbedingt einfach, einen Sponsor zu finden. Für die WM 2006 hatte ich das Glück von Würth Elektronik, der Firma Bacher und den Althofdrachen unterstützt zu werden. Auch meine Familie unterstützt mich sehr stark. Und wer weiß, vielleicht findet sich ja mal ein Sponsor, der

einen jungen ambitionierten Flieger unterstützen möchte...?

Andreas: Einen Teil finanzieren meine Eltern, ohne die hätte ich mir den Sport am Anfang und auch jetzt gar nicht leisten können. Den anderen Teil bezahle ich von meinem Lehrlingslohn. Andere leisten sich in der Lehre ein Auto oder etwas Vergleichbares, ich fahre auf Wettbewerbe.

Der Altersdurchschnitt in der Drachenszene liegt eher bei Mitte 30 bis Mitte 40, Ihr seid zwei Ausnahmen und weit darunter, woran liegt das und was könntet man dagegen tun?

Tim: Ich denke, der Durchschnitt liegt etwas höher. Mit ein Problem ist, dass doch relativ wenig für den Drachensport getan wird. Viele Schulen bieten das Drachenfliegen gar nicht mehr an, da sich mit dem Gleitschirmfliegen mehr verdienen lässt. Grundsätzlich gibt es eine Menge Leute, die das Drachenfliegen interessiert. Auch einige junge Leute....

Andreas: Ich glaub nicht, dass wir Ausnahmen sind. Ich kenn noch andere Flieger in meinem Alter. Aber wir haben das Glück, von der Familie gefördert zu werden, die Anderen machen eine Ausbildung oder ein Studium und können einfach nicht so viel fliegen wie wir. Da liegt die Schwierigkeit, wie in jedem anderen Sport auch. Erfolge hängen davon ab, wie viel Zeit investiert wird. Vom Drachenfliegen kann man nicht leben wie Fußballer oder Tennisstars. Deshalb bin ich dafür, dass die Jugend, bzw. der Sport, mehr gefördert wird. Sei es finanziell oder durch erhöhte Aufmerksamkeit der Medien .

Seid Ihr zwei mehr Freunde als Konkurrenten? Wie ist der Umgang miteinander, wenn man im Wettkampf gegeneinander antreten muss?

Tim: Der Spaß liegt bei der Fliegerei eigentlich immer im Mittelpunkt! Und wenn man es genau nimmt, fliegen wir ja nicht gegeneinander sondern miteinander. Wir haben ja Alle dieselbe Aufgabe.

Andreas: Wir zwei sind mehr Freunde, wir gehen manchmal gemeinsam trainieren oder fahren zusammen auf Wettbewerbe. Klar gibt es mal Meinungsverschiedenheiten, aber ich denke, dass das überall mal vorkommt.

Gibt es Erfahrungen aus dem Wettkampf, die Ihr für eure private Karriere umsetzen könnt?

Tim: Ich denke, eines der wichtigsten Dinge ist,

auf sein Bauchgefühl zu hören und niemals aufzugeben, das gilt eigentlich überall.

Andreas: Den Ehrgeiz und das Durchhaltevermögen für ein bestimmtes Ziel nicht aus den Augen zu verlieren.

Was bedeuten Rückschläge und wie geht Ihr damit um?

Tim: Es gibt Rückschläge, auf die man nicht reagieren kann, doch meistens gilt, was ich bei der letzten Frage geantwortet habe.

Andreas: Ich probiere aus den Fehlern zu lernen und es beim nächsten Mal besser zu machen.

Fliegen ist in unseren Augen nicht gefährlich, wenn man es mit Vernunft betreibt. Trotzdem macht jeder Mal einen Fehler. Was war Eure „biggest lesson learned“ und was habt Ihr daraus gewonnen?

Tim: In meinen Augen schon! Ich denke eines der wichtigsten Dinge ist es, immer auf sein Inneres zu hören und auch mal am Boden zu bleiben, wenn man sich nicht 99,99% sicher ist!

Andreas: Ohh... am Anfang, als ich gerade 2-3 Jahre geflogen bin. Ich war so fluggeil, dass ich natürlich noch unbedingt starten musste, als die Anderen schon längst am Boden waren, weil ein Gewitter aufzog. Ich musste einfach fliegen, weil ich zur der Zeit nichts anderes im Kopf hatte. Der Flug war okay und als ich am Landeplatz stand und meinen Helm vom Kopf zog und damit am Boden der Tatsachen angekommen war, sah ich die Gefahr über den Berg und meinen Vater auf mich zukommen. Seitdem ist Flugvorbereitung das Allererste am Tag. Wer das Wetter nicht deuten, bzw. verstehen kann, egal ob als Bergsteiger oder Pilot, sollte sehr vorsichtig sein und sich umfassend mit dem Thema beschäftigen. Schließlich spielt das Wetter eine sehr große Rolle in unserem Hobby. Somit sollte man mit Respekt vor der Natur seine Flüge gestalten.

Ohne lange zu überlegen, warum ist Drachenfliegen „Dein Sport“ und was verärgert ein Mensch, der es nicht kennt?

Tim: Ich glaube, es ist dieses unbeschreibliche Gefühl der Freiheit, sich nur mit der Kraft der Natur über Stunden durch die Luft zu bewegen. Es gibt einfach unglaubliche Dinge in der Natur, denen man hautnah begegnet. Ich denke, gerade mit dem Drachen ist auch die Geschwindigkeit ein Reiz (ich meine auch mal schneller als 52,14 km/h).

Andreas: Drachenfliegen ist mein Sport, weil ein Kindheitstraum in Erfüllung ging. Ich möchte mit jedem Vogel, den ich vom Boden aus Ther-



Tim macht sich startfertig

mik kreisen sehe, sofort die Rollen tauschen. Wo andere sagen „Hey, ist das ein geiles Auto“ würde ich sagen „Hey, sind das nicht geile Kumulus-Wolken“ :-)

Jeder Mensch sollte in seinem Leben mal irgendwie zum Fliegen gekommen sein, damit er weiß, was Freiheit wirklich bedeutet.

Dinge, die man mit Leidenschaft betreibt, nimmt man mit in den Schlaf, gibt es einen besonderen Traum vom Fliegen?

Tim: Natürlich träumt man oft vom Fliegen, doch sind es wirklich die unterschiedlichsten Träume. Vom Fliegen frei wie ein Vogel mit seinen eigenen Flügeln, aber auch von den nicht ganz so schönen Seiten unseres Sports.

Andreas: Tut mir leid. Eigentlich nicht. Ich träume so selten und kann mich meistens kaum daran erinnern.

Zurück zur Realität, welche sportlichen Ziele habt Ihr euch für 2008 gesteckt?

Tim: Eigentlich habe ich mir darüber noch keine genaueren Gedanken gemacht.

Andreas: Ich würde gerne noch weiter so erfolgreich fliegen wie im letzten Jahr. Konstante Leistung ist mir wichtig. Auf bestimmte Wettbewerbe zu zielen und zu sagen „Da will ich Erster werden“ klappt meistens sowieso nicht. Weil es oft anders kommt.

Natürlich interessiert unsere Leser auch wie es privat weitergehen soll, trennt Ihr private Karriere vom Sport oder gibt es da einen Plan, beides erfolgreich miteinander zu vermischen?

Tim: Da ich im Moment bei der Firma A-I-R arbeite, ist mir der erste Schritt, mein Hobby zum Beruf zu machen, eigentlich schon gelungen, was die Zukunft bringt, da lasse ich mich einfach überraschen. Ich glaube, man darf im Leben nicht zu viel planen, da man sonst das Beste verpasst, da man nicht offen genug für Neues ist, das sich oft spontan ergibt!

Andreas: Einen Plan hab ich schon, nur dafür braucht man mehr als nur einen guten Willen. Ich trenne schon beide Bereiche. Manchmal mehr, mal weniger. Auch in meiner beruflichen Karriere möchte ich mich weiterentwickeln. Die Ausbildung ist nur ein Grundstein, auf diesem wird weiter aufgebaut. Deswegen wird es auch eine Zeit geben, wo man leider weniger zum Fliegen kommt und sich mehr auf das Berufliche konzentriert.

Viel Glück für eure sportliche und private Zukunft und Danke für das Interview.

Es ist ein gutes Zeichen für eine Sportart, wenn sie motivierte, ambitionierte und disziplinierte junge Menschen hervorbringt. Was mich jedoch bedenklich stimmt, ist der Umstand, dass es trotz wirtschaftlichem Aufschwung und schwindelerregenden Renditen immer schwieriger wird, Sponsoren zu gewinnen. Drachenfliegen ist sicherlich nicht so publikumswirksam wie Fußball, Tennis oder Boxen, aber die Leistung der einzelnen Sportler ist keineswegs geringer und ein gut platziertes Firmenlogo auf einem Starrflügler ist bestimmt eine vernünftige Investition. Viele Menschen beobachten oft stundenlang die eleganten Gleiter, wenn sie in einem großartigem Panorama ihre Kreise ziehen.

Liebe Leser, solltet Ihr Möglichkeiten für ein Sponsoring haben, E-Mail an: anzeigen@dhv.de und ich stelle gerne einen Kontakt her. Die Jungs würden sich freuen und es wäre eine große Hilfe für diesen tollen Sport!

Anzeige

Gleitschirm- und Drachen-Beschriftungen. Perfekt und sicher.
 Infos: +49(0)8051 63676 www.gh-werbebeschriftungen.de

ABSTURZ BEIM WINDENSCHLEPP

Mühlenflieger ziehen Konsequenzen nach Flugunfall des 1. Vorsitzenden

Ein Beitrag von Heiko Link

Das Gefühl der Sicherheit wuchs bei Joachim Mehnert, der auf 400 Flüge in den vergangenen sechs Jahren zurückblickt, mit jedem Start. Fliegen wurde zur Routine. Doch mit jedem Flug nahm auch das Risiko zu. Das wurde Joachim am 14. Oktober klar, während ihn ein Rettungshubschrauber nach seinem Absturz in das Klinikum der Stadt Minden brachte. Dass er an diesem Sonntag Zeit zum Nachdenken bekommen sollte, hatte er nicht erwartet. Denn eigentlich war er eher in Eile, was er auch den Startleiter der „Mühlenflieger“ spüren ließ.

„Es wurde thermisch“, erinnert sich Joachim. Den Vereinskameraden hatte der 1. Vorsitzende versprochen, nach der Landung die Winde zu fahren. Vorher wollte er die guten Bedingungen noch ausnutzen. Seinen Arcus IV warf er mit Schwung auf den Rasen. Für einen Startcheck war keine Zeit. „Mach hinne“, rief er dem Startleiter im ostwestfälischen Dialekt zu, während er sich einhängte. „Pilot und Gerät startklar, eingehängt, fertig, Start“, fasste er die Kommandos in einem Satz zusammen. Nach so vielen sicheren Starts und Landungen war Gleitschirmfliegen fast wie Autofahren: Einsteigen und los geht es. Auf dem stoppeligen Acker der Südstrecke unterhalb des Wiehengebirges machte Joachim nur wenige Schritte, bevor er abhob.

„Du hast einen Verhänger“, riefen kurz darauf einige der Fliegerkameraden am Boden. Der Startleiter beobachtete das Geschehen in diesem Moment bereits von hinten. Er brach den Start nicht ab. Aus seiner Position sah es nach einem kleineren Leinenüberwurf aus, der sich sicherlich gleich von selbst lösen würde. Aus der Perspektive des Piloten dagegen verhieß der Blick nach oben nichts Gutes. „Auf der rechten Seite hatte ich einen V-förmigen Knick in der Kappe. In diese Richtung driftete ich auch ab, was durch den Seitenwind noch verstärkt wurde“, erinnert er sich an seinen ersten Eindruck. Ausklinken kam für Joachim in geschätzten 15 Metern Höhe nicht in Frage. Der Druck auf die Leinen und seine



FOTOS HEIKO LINK

Ruhe bewahren bei der Flugvorbereitung ist ab jetzt oberstes Gebot



Schultern nahm zu: „Ich erwartete einen Startabbruch und stellte mich auf die Landung ein.“ Doch der kam nicht. „Es fühlte sich an, als würde die Kappe immer weiter nach hinten rutschen“, fügt er hinzu.

AUFSCHLAG NACH KLINKEN IN 30 METER HÖHE

Das Glücksgefühl nach dem Start wich einer Panik, der Pilot versuchte nach der Rettung zu greifen. Dabei klinkte er in 30 Metern Höhe versehentlich aus. „Der Schirm schoss sofort nach vorne. Ich weiß noch, dass ich von oben auf das Untersegel herabsah“, schildert der 1. Vorsitzende. Er pendelte durch und schlug in dem frisch umgepflügten Ackerboden auf.

Bis der Notarzt eintraf, der nach einer kurzen Untersuchung den Rettungshubschrauber alarmierte, wurde der Verunglückte von seinen Vereinskameraden betreut. „Da zahlte es sich aus, dass wir uns ein Mal im Jahr bei einem Erste-Hilfe-Training auf solche Situationen vorbereiten“, sagt der leidenschaftliche Gleitschirmflieger und lächelt.

HEKTISCHE PILOTEN ZUM DURCHATMEN SCHICKEN

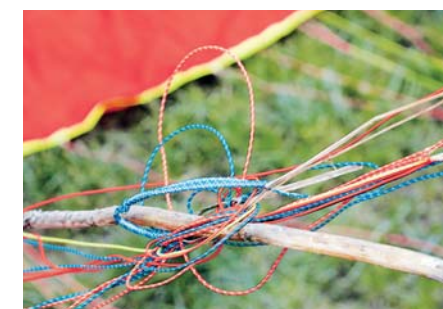
Kurz nach seiner Entlassung aus dem Krankenhaus lud der Vorsitzende die Vereinsmitglieder zu einer Sondersitzung ein. Ein wichtiger Punkt bei der Besprechung waren die Aufgaben des Startleiters. „Uns wurde klar, dass er unmöglich in Sekunden die Schwere der Störung und deren Auswirkung auf das Flugverhalten, die Wetterbe-

dingungen, das Können des Piloten, die Erfahrung des Windenfahrers und weitere Faktoren abwägen kann“, räumt Joachim ein. Deshalb einigte sich der Vorstand darauf, in Zukunft nicht mehr zwischen „kleinen“ und „großen“ Verhängern zu unterscheiden. „Sobald die winzigste Störung vorliegt, wird abgebrochen!“, betont Joachim Mehnert. Dass manch einer über das Kommando „Haltstop“ nach einem - seiner Meinung nach - minimalen Fehler verärgert sein

dem Startplatz schießt.

Der Unfall, der mit zwei geprellten Rippen für Joachim Mehnert glimpflich ausging, änderte die Einstellung des Piloten: „Mir wurde klar, dass jeder Flug gründlich vorbereitet werden muss. Von jedem Piloten, egal wie viel Erfahrung er hat!“ Nach dem Absturz dachte der 1. Vorsitzende an die ersten Starts auf dem frisch zugelassenen Gelände an der Schnathorster Mühle vor fünf Jahren: „Wir blieben am Boden, wenn der

Jeder Flug muss gründlich vorbereitet werden. Von jedem Piloten, egal wie viel Erfahrung er hat!



Kleine Ursache - große Wirkung

könnte, nehmen die Mühlenflieger in Kauf. „Der Startleiter ist bis zum Ausklinken für den Piloten mit verantwortlich. Über seine Entscheidung wird nicht diskutiert“, betont der 1. Vorsitzende. Das gilt auch dann, wenn er einen hektischen Piloten zum Durchatmen auf die Wiese neben

Wind nur leicht auffrischte.“ Mit jedem Flug näherten sich die Flieger ihren Grenzen. Die Angst vorm Wind nahm ab, die Zeit der Nervosität vor einem Start verkürzte sich und Vorflugchecks waren schneller erledigt. „Eigentlich ist die Luft ja nicht unser Element“, sagt Joachim. „Im Gegensatz zum Autofahren müssen wir deshalb genauer hinsehen, damit es ein sicherer und schöner Flug wird“, zieht er sein persönliches Fazit. Auf viele Kleinigkeiten, die in der Summe zu einem Unglück führen können, kommt es ihm dabei besonders an: „Große Fehler werden nur selten gemacht.“

Einen Flug hat Joachim Mehnert nach seinem Absturz vor der Winterpause noch gemacht. Zusammen mit den anderen Mühlenfliegern freut er sich nun auf viele tolle Flüge in der neuen Saison. ▽

Anzeige

AIRCOTEC

NEU bei aircotec
XC-trainer_3DG

Favorit

Champion

XC-trainer DUAL
16 Kanal-GPS

NEU

- **G-Anzeige bis 9G**
- **G-Speicher 3-dimensional**
15 mal/sec **10** Stunden
- **145 Std. Flugspeicherung**
- **USB Schnittstelle**

www.aircotec.com
phone 0043 3116/81018 11
info@aircotec.com

WO BITTE, GEHT'S ZU THERMIK?

Neue Meteo-Modelle berechnen nicht nur Wind- und Wetterkarten, sondern auch punktgenaue Thermikprognosen. Die tagesaktuellen Thermikkarten sind eine wertvolle Hilfe für die Flugplanung

Ein Beitrag von Lucian Haas

Wie gut wird die Thermik, wie hoch liegt die Basis? Das sind Fragen, deren Antwort jeder Pilot am liebsten schon vor dem nächsten Flugtag wüsste. Die Analyse der Luftschichtung aus realen oder modellierten Ballonsondenaufstiegen (Temps) ist für die meisten Flieger aber noch immer ein Buch mit sieben Siegeln. Glücklicherweise braucht man dieses Wissen nicht unbedingt. Im Internet sind mittlerweile gut aufbereitete und aktuelle Thermikprognosen zu finden.

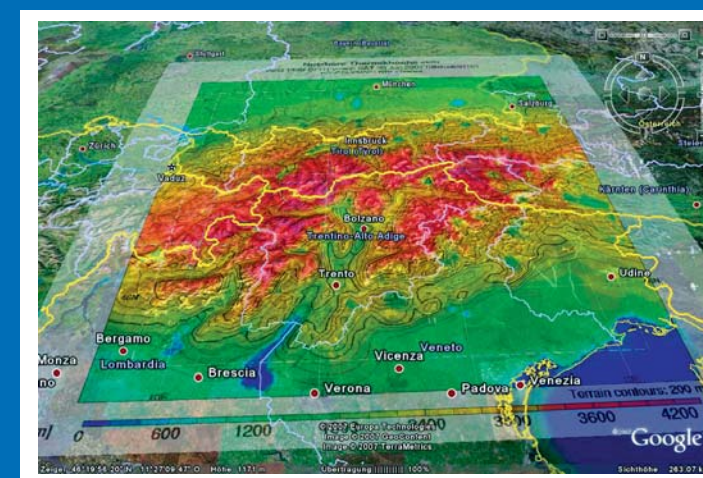
Schon weitläufig bekannt sind die Vorhersagen von Alptherm und Regtherm (s. Thermiklinks). Diese Prognosen sind jedoch nur für typische Regionen im Alpenraum verfügbar. Flachlandflieger können sich auf die Segelflugwettervorhersagen des Deutschen Wetterdienstes stützen – wobei diese sehr große Räume (ganze Bundesländer) umschreiben, weshalb lokale Thermik-Highlights häufig unerwähnt bleiben.

DAS RASP-MODELL

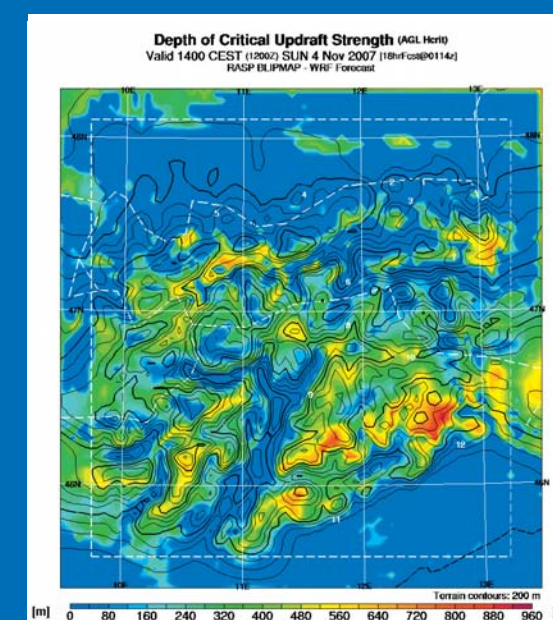
Ideal wären täglich aktualisierte Thermikkarten mit einer hohen räumlichen Auflösung, auf denen man mit einem Blick erfassen kann, wo gute Thermik zu erwarten ist. Das dachte sich auch der US-Meteorologe und Segelflieger John Glendening, besser bekannt als Dr. Jack, weshalb er vor einigen Jahren ein auf Thermikprognosen spezialisiertes Wettermodell entwickelte. Regional Atmospheric Soaring Prediction (RASP) nannte er seine Software. Und weil die Rechenkraft seines eigenen Computers damals nur ausreichte, um die Thermikverhältnisse über seiner Heimat Kalifornien täglich neu zu berechnen, er aber selbst auch an Prognosen aus anderen Regionen interessiert war, stellte er kurzerhand das Programm anderen Anwendern kostenlos zur Verfügung.

Mittlerweile haben auch mehrere europäische Segelflugpiloten das RASP-Modell auf privaten Servern installiert. Im Internet sind RASP-Thermikkarten für ganz Deutschland, Benelux und die Alpen, die deutschen Mittelgebirge, den Zentralalpenraum (Österreich/Italien), den Chiemgau sowie Norditalien zu finden. Mit wenigen Klicks bekommt man dort alle interessanten Infos – von der regional zu erwartenden Thermikstärke über die Höhe der Wolkenbasis bis hin zum Wind in verschiedenen Höhen der thermisch durchmischten Luftschicht. Insgesamt berechnet RASP bis zu 26 verschiedene Parameter. Aber keine Sorge: Man muss nicht alle Karten checken, um sich ein Bild der Thermikqualität eines Tages machen zu können.

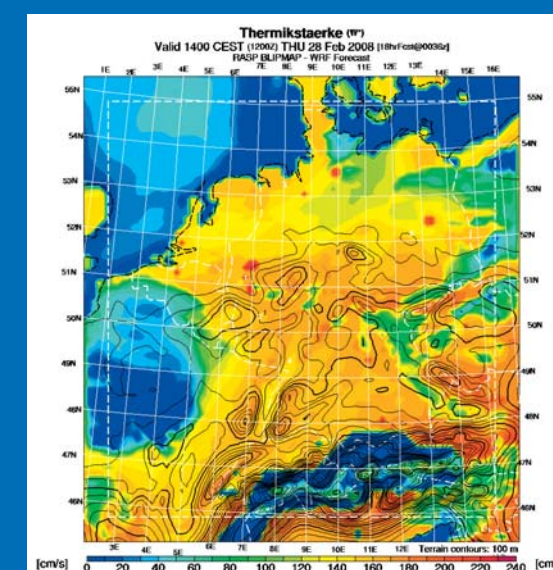
Dass Dr. Jack ein Praktiker ist, zeigt sich schon am Zuschnitt einiger Variablen. So berechnet RASP unter anderem die „nutzbare Thermikhöhe“. Das Programm berücksichtigt dabei, dass Thermikschläuche an ihrem oberen Ende, z.B. unter einer Inversion, häufig an Schwung verlieren und immer langsamer



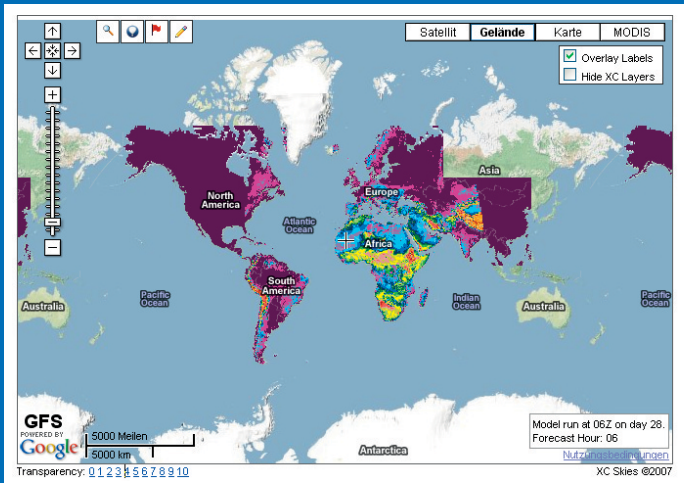
RASP-Thermikprognosen kann man auch als Overlay in Google Earth betrachten. So kann man sogar dreidimensional im Gelände ablesen, wo die besseren Thermikzonen eines Tages liegen. Auf diesem Bild klar erkennbar: Die Südalpen sind im Vorteil.



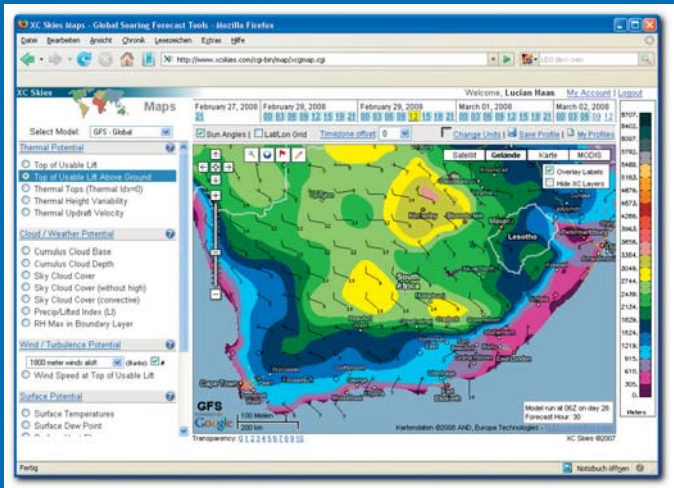
Ein thermisch uninteressanter Wintertag. Laut den Prognosen der nutzbaren Thermik über Grund (AGL) zeigt sich aber nördlich von Meduno ein interessanter „Hotspot“.



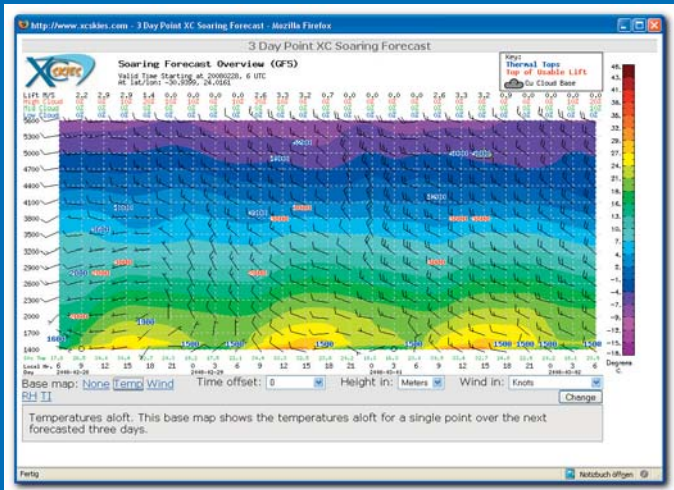
Ein Überblick der Thermikstärke in ganz Deutschland. Reales Steigen ist erst bei Werten über 120 cm/s zu erwarten. Lokale „Thermiköfen“ werden sicher auch bessere Steigwerte liefern.



Das Thermikmodell von XC-Skies deckt bereits fast die ganze Welt ab. Auch Australien soll noch aufgenommen werden.



Ein toller Thermikflugtag in Südafrika: Bei De Aar erreicht die nutzbare Thermik laut XC-Skies bis zu 3000m über Grund, und auch der Höhenwind ist mit 10 Knoten aus West gut fliegar.



Ein Meteogramm von XC-Skies für De Aar in Südafrika. Die farbigen Temperaturschichten zeigen einen guten thermischen Gradienten von knapp 1°C/100m. Die Basishöhen liegen zwischen 4000 und 5000 Meter MSL.

aufsteigen. Die nutzbare Thermikhöhe ist dort erreicht, wo die errechnete Auftriebsgeschwindigkeit der Thermik das Eigensinken der Fluggeräte von typischerweise 1,15 m/s nicht mehr kompensieren kann. Das kann gelegentlich weit unter den Basishöhen einer klassischen Temp-Analyse liegen!

ZERRISSENE THERMIK

Ebenso nützlich sind die Karten zur Thermikstärke kombiniert mit Turbulenzangaben. Darauf kann man schnell erkennen, in welchen Regionen besonders hohe Steigwerte zu erwarten sind. Zugleich berücksichtigt die Darstellung die Stärke und mögliche Scherung des Höhenwindes. Das liefert Hinweise darauf, wo man mit stark zerrissener Thermik rechnen muss: Je dichter ein schwarzes Punkteraster über der Grafik liegt, desto turbulenter wird es dort in der Luft zugehen.

Eins sollte man bei der Nutzung der Thermikprognosen stets beachten: RASP ist kein Abbild der Realität, es ist nur ein Modell – mit all seinen Schwächen und Ungenauigkeiten. Um die Ergebnisse besser einschätzen zu können, sollte man sich vor der intensiven Nutzung der Karten erst einmal die genauen Parameterbeschreibungen durchlesen. Dr. Jack empfiehlt selbst, die Prognosen immer wieder mit der Praxis abzugleichen, um mit der Zeit ein Gefühl dafür zu bekommen, welche lokalen Bedingungen (z.B. Talwinde, thermische Hotspots u.ä.) gut und welche weniger gut erfasst werden.

Beim Fliegen zählt letztendlich immer nur das, was tatsächlich in der Luft los ist. In der Praxis wird es eher selten vorkommen, dass man exakt die Basishöhen oder Auftriebswerte erreicht, die von RASP errechnet wurden. Aber das ist gar nicht so wichtig. Nicht die absoluten Zahlen machen den Wert der Prognosen aus, sondern die einfache Vergleichbarkeit der thermischen Verhältnisse zwischen verschiedenen Regionen. Wer regelmäßig auf die Karten schaut, wird schnell auch ein Gefühl für die thermisch besseren Tage entwickeln.

Ein Beispiel: Auf der Suche nach den besten Streckenflugbedingungen eines Tages zeigt ein Blick in die RASP-Karten, dass im Pinzgau zwar ähnlich starke Thermik herrschen könnte wie im Ennstal, die Piloten aber mit mehr störenden Turbulenzen rechnen müssen. In diesem Fall könnte es sich lohnen, einen Streckenflug lieber vom Stoderzinken aus zu starten. Auch bei Dreiecksflügen können die Karten gute Dienste leisten, indem man die Hinweise auf auftriebsträchtige Gebiete nutzt und in der Planung von Routen und Wendepunkten berücksichtigt.

Auf den RASP-Grafiken ist das Gelände wie auf topographischen Karten mit Höhenlinien dargestellt. Am Anfang fällt es etwas schwer, sich damit zu orientieren und gleich zu erkennen, wo welcher Berg oder welches Alpental zu suchen ist. Eine lobenswer-



te Hilfestellung bieten da die Seiten des Zentralalpen-RASP: Über einen Link kann man sich alle Thermikkarten auch in Google-Earth anzeigen lassen. Dank frei wählbarer Transparenz sieht man die Berge dreidimensional geschwungen, wobei sie an den thermikträchtigen Stellen dann rote Kappen tragen.

THERMIK IN GOOGLE-MAPS

Von vornherein auf solche Nutzerfreundlichkeit getrimmt ist die Internetseite www.xcskies.com. Mit diesem erst im Oktober 2007 gestarteten Projekt haben sich drei US-Meteorologen von der University of Utah, die auch begeisterte Gleitschirmflieger sind, ihren Traum einer perfekt auf Thermikflieger abgestimmten Wetterseite verwirklicht. Ihr Thermikmodell folgt ähnlichen Grundsätzen wie das RASP-Modell von Dr. Jack. Allerdings ist der Softwarecode weiter optimiert, sodass auf den schnellen Servern die thermischen Bedingungen nicht nur regional, sondern nahezu weltweit berechnet werden können – und das bis zu drei Tage im Voraus.

Geradezu genial gelöst ist die grafische Ausgabe der Ergebnisse: Sie basiert auf Google-Maps samt Geländedarstellung und Luftbildern. Die Thermik-, Wolken- und Windprognosen werden einfach überlagert. Wie bei Google-Maps üblich, kann man den Kartenausschnitt beliebig verschieben und im Zoomfaktor anpassen. Durch das fein aufgelöste Modellgitter von nur einem Kilometer werden auch kleinere topographische Details erfasst. Zur besseren Orientierung können dabei wichtige Daten wie Ortsna-

THERMIK-LINKS IM INTERNET

Alptherm (Österreich):
www.flug-wetter.at/flugprod/alptherm

Regtherm (Schweiz):
www.thomas-weiss.ch/cgi-bin/regthermseite.pl
www.nzz.ch/nachrichten/wetter/thermikprognosen

DWD-Segelflugwetter:
www.dwd.de/de/SundL/Luftfahrt/pcmet/Luftsportberichte/index.htm

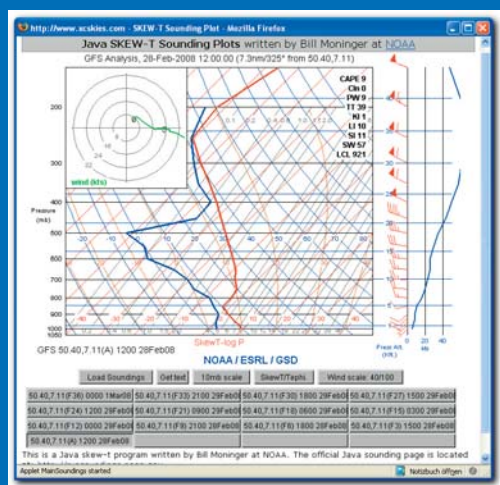
RASP-Modelle:
rasp.linta.de/GERMANY (Deutschland & Alpen, Mittelgebirge)
alpen.wxmap.info (österreich. Zentralalpen, Chiemgau)
www.pedrini.info/gfs (Norditalien)
www.drjack.info/RASP (RASP-Modelle weltweit)

Wetter- und Thermikkarten auf einen Blick:
www.dgc-siebengebirge.de/wetter-heute.htm
Temp-Prognosen (GFS-Modell):
www.arl.noaa.gov/ready/cmet.html

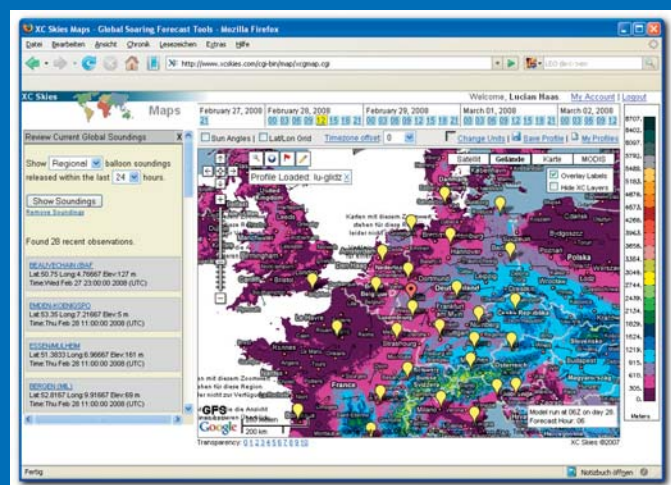
Ballonsondenaufstiege (aktuell + Archiv):
weather.uwyo.edu/upperair/europe.html

Kostenpflichtige Flugwetter- und Thermikprognosen:
www.xcskies.com (weltweit)
www.wetter-jetzt.de (Westeuropa)
www.gleitsegelwetter.info (Alpen, tagesaktuelle Kurzprognose gratis)

Statische Thermikkarten:
www.aerodrome-gruyere.ch/thermap/d.htm



Zur thermischen Analyse kann man bei XC-Skies auch für jeden Punkt der Erde klassische Prognose-Temps aufrufen. Sie beruhen auf dem jeweils aktuellen Lauf des GFS-Modells.



Über XC-Skies kann man auch weltweit auf aktuelle Ballonsondenaufstiege zugreifen – ein Klick auf die angezeigten Standortmarker genügt.

Die wichtigsten Angaben der Thermikmodelle

Nutzbare Thermikhöhe: Zeigt wie hoch eine durchschnittliche Thermik einen Piloten tragen kann (Eigensinken mitgerechnet). Die Höhe wird überm Meeresspiegel (MSL) oder über Grund (AGL) angegeben. Zum Thermikvergleich zwischen Regionen sind die AGL-Karten besser geeignet. Die Werte berücksichtigen allerdings nicht den „ziehenden“ Einfluss von Thermikwolken, d.h. an Tagen mit Wolkenthermik (s. Cumulus-Basis) sind die Angaben eher zu niedrig.

Thermikstärke: Zeigt die durchschnittliche Aufstiegs geschwindigkeit einer Thermik in cm/s. Hiervon muss man noch das Eigensinken der Geräte abziehen, um auf real erzielbare Steigwerte zu kommen. Im Zentrum einer Thermik und an thermischen Hotspots ist das Steigen i.d.R. stärker, als vom Modell berechnet.

Cumulus-Basis: Die Karten zeigen ob und in welcher Höhe und Dichte Thermikwolken zu erwarten sind. Dort wo sich Thermikwolken bilden, beschreibt die Wolkenbasishöhe zugleich die nutzbare Thermikhöhe.

Grenzschicht-Höhenwind: Zeigt Stärke und Richtung des Windes auf Basishöhe. Ein wichtiges Maß zur Planung von Streckenflügen (Richtung, geschlossene Aufgaben möglich?)

So funktionieren Thermikmodelle

Die Thermikmodelle von RASP und XC-Skies greifen auf die Prognosen des amerikanischen Wettermodells GFS zurück. Allerdings legen sie über die Landschaft ein feineres Raster, um topographische Details wie Hügel und Täler und den vorherrschenden Vegetationstyp am Boden genauer darstellen zu können. Denn diese Faktoren haben einen großen Einfluss auf die zu erwartende Stärke der Thermik. Für jeden Rasterpunkt und verschiedene Uhrzeiten berechnen sie anschließend den Grund- und Höhenwind, die eingestrahelte Energie (abhängig vom Sonnenstand und der von GFS prognostizierten Bewölkung), die abgestrahlte Energie (abhängig vom Untergrund) sowie Temperatur und Feuchtigkeit. Diese Grundwerte reichen aus, um die Stärke und die zu erwartende Höhe der Thermik, eine mögliche Cumulus-Wolkenbildung und den Windgradienten über jedem Modellrasterpunkt zu bestimmen. Mit einer passenden Farbskala eingefärbt entstehen so die anschaulichen Thermikkarten.

men und Straßenverläufe nach Belieben ein- und ausgeblendet werden.

XC-Skies bietet aber noch mehr. Klickt man einen beliebigen Punkt in der Karte an, öffnet sich ein weiteres Menü: Nun kann man sich für diesen Punkt ein Meteogramm mit Höhenwinden, aktuelle Prognose-Temps oder die in der Nähe liegenden realen Ballonsondenaufstiege anzeigen lassen. Dabei garantiert XC-Skies höchste Aktualität. Für die Punktprognosen greift die Software nicht auf die eigenen, einmal täglich berechneten Werte, sondern die Ergebnisse des jeweils neuesten Laufes des weltweiten GFS-Modells (alle 6 Stunden neu) zurück. Ein weiteres hilfreiches Feature ist die Darstellung des weltweiten Sonnenstandes und Einstrahlungswinkels je nach Uhrzeit.

Besonders interessant ist XC-Skies für Piloten, die gerne auch mal in exotischeren Regionen fliegen gehen. Egal ob Marokko, Südafrika, Mexiko oder ein Andenflug in Peru, stets liefert die Seite nützliche Prognosen – ein schneller Internetanschluss vorausgesetzt. Gegenüber den RASP-Anbietern hat XC-Skies im Grunde nur einen Nachteil: Die Nutzung ist nicht kostenlos. Ein Abo ist aber erstaunlich günstig. Es kostet pro Jahr 30, halbjährlich 20 und für einen Monat 5 US-Dollar. Die Abrechnung erfolgt problemlos – mit aktuellen Kursen in Euro umgerechnet – über das von Ebay bekannte Paypal-System.

Lucian Haas ist Gleitschimpilot und Hobby-Meteorologe. Wissenswertes zum Flugwetter schreibt er auch regelmäßig in seinem Internet-Blog: <http://lu-gldz.blogspot.com>.

NEU

MISTRAL S

THE SKY IS YOURS!

1-2

SWING

Foto: Rainer Scheidert

Tel.: +49 (0)8141 3277888 / info@swing.de / www.swing.de

GLEITSCHIRME, BOOTE, ZELTE, OUTDOOR

FLIEGFIX

VERSAND AUCH AN DEN URLAUBSORT!

HILLEBERG THE TENTMAKER
EXPED
MSR
TUBBS
KLEPPER TALBOOTE
GRABNER

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

Parafly

Schönes Appartement mit Pool für 2–6 Personen wochenweise direkt am Landeplatz Roquebrune/Monaco ab Euro 550,- zu vermieten.

Tel: 0043-5226-3344
Flugschule Parafly

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

SKYTRAXX

NEU

Integriertes SIRF III GPS
Logger
Bluetooth

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

Naturschutz und Müllbeseitigung auf dem Hammelberg

An einen Samstag trafen sich die Mitglieder des Gleitschirmflugvereins Saaletal an ihrem Startplatz auf dem Hammelberg, um die diesjährige „Saubermach-Aktion“ durchzuführen. In kleinen Gruppen wurden sie mit Müllbeuteln, Hand- und Astscheren ausgestattet in die Umgebung des Startplatzes geschickt. Das sonnige und kalte Wetter an diesem Tag war für eine solche Saubermachaktion hervorragend geeignet, da der Boden trocken und nicht aufgeweicht war. Erfreulicherweise ist die Müllmenge in den vergangenen Jahren stark zurückgegangen, sodass sich der Großteil der Arbeiten auf das Freischneiden der Wanderwege und die Pflege der Freiflächen beschränken konnte. Als Auflage der Unteren Naturschutzbehörde sind die Wiesen in der Umgebung des Startplatzes als Magerstandort ohne Oberbodenandeckung zu erhalten. Aus diesem Grund wurden hohen Stauden und kleines Gebüsch abgeschnitten, die Freiflächen sorgfältig abgereicht und das anfallende Grünzeug zusammen mit dem eingesammelten Müll entsorgt. Im Anschluss an die „Saubermachaktion“ konnten sich alle Helfer bei strahlend blauem Himmel mit Bratwürsten vom Grill stärken und den tollen Ausblick auf das Saaletal genießen. Einige leidenschaftliche Piloten nutzten die durchaus anspruchsvollen Flugbedingungen zu ersten Thermikflügen im diesem Jahr.

Am Abend fand im „Fuchsbau“ in Fuchsstadt die diesjährige gutbesuchte Jahreshauptversammlung statt. Neben dem Bericht des 1. Vorsitzenden zu den Höhenpunkten des letzten Flugjahres wie zum Beispiel der Vereinsausflug nach Annecy, dem Bericht des Kassiers und der Geländebeauftragten, wurde das Ergebnis der vereinsinternen Streckenflugmeisterschaft 2007 durch den Sportwart bekannt gegeben. Insgesamt wurden auf 59 Flügen 1.500 km „Strecke gesammelt“, teilweise mit Flügen über 100 km Luftlinie. Weiterhin bekamen die Mitglieder einen Ausblick auf die kommende Flugsaison. Der Höhepunkt des Abends war der Vortrag des deutschen Vizemeisters im Streckenflug Ralf Schlöffel vom befreundeten 1. Bamberger Gleitschirmclub. Die anwesenden 37 Mitgliedern bekamen in einem abwechslungsreichen und überaus interessanten Vortrag alles Wissenswerte über das Streckenfliegen vermittelt: Wetterkunde, persönliche Vorbereitung, Wahl der richtigen Ausrüstung, Flugtechnik und -taktik sowie die Beachtung der Lufträume. Besonders interessant waren die Luftbilder von einzelnen Streckenflügen von Ralf Schlöffel, anhand derer die Zuhörer aufgefordert wurden, ihre gewählte Flugroute anzugeben. Dabei bekamen sie viele Tipps vom deutschen Vizemeister für ihre nächsten Streckenflüge. Gezeigt wurden aber auch Bilder von Flügen in den Alpen, die bei manchen Piloten Fernweh aufkommen ließ. Eine rege Diskussion und ein intensiver Gedankenaustausch über die selbstgemachten Erfahrungen im Streckenfliegen schlossen sich an. Alle Anwesenden waren sich einig, dass Streckenfliegen im Flachland eine spannende und begeisternde Herausforderung ist, zumal man nicht weiß, bis wohin man vom Wind und von der Thermik getragen wird und wie der glückliche Pilot nach der Landung wieder nach Hause kommt.

Gleitschirmflugverein Saaletal
Marcel Lübke



Spendenaktion für Piloten in Kuba

Im Dezember 2007 wurden die gespendeten Dinge übergeben. Im letzten Jahr kam mit Kleinteilen genug Material zusammen um an die 30 Piloten glücklich zu machen. Zusammengenommen kamen wir auf acht komplette Ausrüstungen, die an acht Vereine aus dem Osten des Landes übergeben werden konnten. Alte ausrangierte Ausrüstung einzusammeln und diesen Piloten unentgeltlich zu übergeben, mache ich einfach gerne. Ich weiß, wie glücklich man die Sportler dort machen kann, wenn man ihnen die Möglichkeit gibt, in die Luft zu kommen. Gefragt ist einfach alles, angefangen beim Sticker über den Karabiner oder eine Umlenkrolle, abgelaufene Rettungen, Helme, alte Einfachsitze, Packsäcke, Schirme und was immer als Flugausrüstung weggegeben oder ansonsten gar weggeworfen würde. Leider wissen nur Wenige von der Aktion für Kuba. Mittlerweile fliegen ca. 120 Piloten aktiv in Kuba. Von diesen Piloten haben die Vereine nicht einmal für die Hälfte eine Ausrüstung. In den letzten drei Jahren ist es mir gelungen, mit Hilfe großzügiger Fliegerkollegen für etwa ein Drittel aller kubanischen Piloten Equipment zu organisieren. Ich hoffe, dass diese Unterstützung weiterhin funktioniert und ich mit dieser Arbeit fortfahren kann. Ideal wäre es natürlich, wenn ihr Euren Kubaurlaub mit einem Besuch bei den hiesigen Fliegern verbindet, um eure Sachspende selbst zu übergeben.

Infos über Fluggebiete und eine Liste der Ansprechpartner gibt's bei mir. Selbstverständlich könnt ihr auch, wie immer, Spendenmaterial an meine Adresse, Gaußstraße 10 in 76131 Karlsruhe, schicken.

Chris Arnu

Anmerkung der Redaktion: Bitte nur flugfähiges Material für Kuba spenden!

bautek

Ihr neuer

WILLSWING

Partner für Deutschland.

Fluggeräte GmbH

www.bautek.com +49 (0) 6502 3060



OPEN YOUR EYES

360°

and FEEL THE AIR

WWW.BLUESKY.AT

GLEITSCHIRMSERVICE ROTH

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

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

Gleitschirme, Gurtzeuge, Zubehör:
Swing, Gin, Nova, Ozone, Skywalk, UP, Gradient, Airwave, Fresh Breeze, SupAir

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

Probe fliegen! Mitten in D!

www.flugsport.de
FLUGSCHULE SIEGEN
Claus Vischer
claus@flugsport.de
Eisenhutstr. 48, 57080 Siegen
02 71-38 23 32

Motorschirmfliegen:
Kurse, Verkauf und Service



Ausflug zu "Kontest" im Goslar/Harz

Auf Anfrage des 1. Harsberger Gleitschirm- und Drachenclub veranstaltete „Kontest“, eine neue Gleitschirm-Check- und Herstellerfirma, einen Tag der offenen Tür. Der Inhaber „Konroo“ (Konrad Görg) zeigte uns, nachdem er uns den Werdegang seiner neuen Firma erläutert hat, was alles bei einem Check abgearbeitet werden muss und vor allem auch, wie es mit dem Verschleiß der verschiedenen Materialien nach längerer Gebrauchszeit aussieht. Darüber hinaus erzählte er von der Zukunft der Marke „Aircross“, die er in einem deutsch-französischen Jointventure weiter ausbauen wird. Zu diesem Zweck präsentierte Konroo stolz den ersten fertigen „U4“. Interessantes Detail: Die vom Boomerang bekannten „Rigifoils“ werden auch hier verwendet. In näherer Zukunft steht auf dem Plan neben Wettkampfschirmen einen DHV 2er zu entwickeln. Geplant ist auch, einen der Vorserien-Protos des U4 zu einem Gütesiegel - Hochleister zu optimieren. Bei sehr guter Versorgung mit Speisen und Getränken verflieg die Zeit wie im Fluge. An dieser Stelle nochmals vielen Dank an Konroo! Am Ende der Veranstaltung besichtigten noch einige Teilnehmer das nahe Fluggebiet Rammelsberg (www.hdgV-goslar.de/html/rammelsberg.html). Mehr Infos unter www.harsbergflieger.de.

1. Harsberger Gleitschirm- und Drachenclub
Reinhard Benndorf



Unterwössner Segelfliegertag 2008

Wir schreiben das Jahr 2008, in den Alpen gibt es keine Nationalstaaten mehr – zumindest hat man diesen Eindruck nach dem Unterwössner Segelfliegertag 2008. Das Alpenflugzentrum Unterwössen, einer Gemeinschaft entstanden aus einer OLC-Startergemeinschaft aller in Unterwössen beheimateter Luftsportvereine und interessierter Piloten der DASSU, hatte am 26. Januar 2008 Gleitschirm-, Hängegleiter- und Segelflugpiloten zum Segelfliegertag nach Bernau in das Hotel Kampenwand eingeladen. Volles Haus durfte der 1. Vorsitzende Wolfgang Lengauer vermelden. Aus allen Disziplinen des motorlosen Luftsports, aus allen Alpenländern und sogar bis aus Niederbayern waren trotz phantastischen Flugwetters Piloten angereist, um das Programm mit Themenverknüpfungen von Gleitschirmfliegen, Hängegleiten und Segelfliegen zu verfolgen.

Johannes Garrecht stellte zunächst aktuelle Neuigkeiten zur Streckenflugsoftware WinPilot vor. Zum Thema Transponder Mode-S wies er auch auf positive Seiten der Nutzung von Mode-S für den Luftsport hin. Thorsten Hahne, Deutscher Meister im Gleitschirm-Streckenfliegen, zeigte kurzweilige und wunderschöne Appetithäppchen aus der Gleitschirm- und Hängegleiterszene in einer Multimediashow (Fliegen ist genial). Der Schweizer Segelflug-Rekordflieger Stefan Leutenegger berichtete über Theorie und Praxis seiner Rekordflüge (Winterthur-Wien) im spannenden Mix aus Wellen- und thermischen Aufwinden bei Südfön und seinen Planungen für die weitaus häufigeren Nordfön-Wetterlagen. Hans Dieter Saffran erläuterte aktuelle Änderungen im Angebot des DWD für Segelflieger.

Dieter Kamml, Teilnehmer der offenen DM Starrflügler 2006 (Platz 5), Sepp Gschwendtner, Deutscher Meister Gleitschirm in der Vereinswertung, und Jan Lyczewski, Deutscher Mannschaftsmeister im Segelflug, begeisterten die Gäste mit fundierten und humorvollen Beiträgen beim Aufzeigen von Möglichkeiten und Grenzen in der jeweiligen Luftsport-Disziplin.

Sichere Nutzung des gemeinsamen Luftraums war das Diskussionsthema der abschließenden Podiumsdiskussion. Nur zwei Dinge seien hier herausgegriffen: Segelflieger (auch Motor-/UL-Flieger) sollten Gleitschirme keinesfalls unter- oder überfliegen, sondern immer nur seitlich vorbeifliegen. Gleitschirme haben erhebliche Steig-/Sinkraten bei geringer Vorausschwindigkeit und Segelflieger sollten immer als Nr. 1 ausweichen, die geringen Fluggeschwindigkeiten, z.B. von Gleitschirmen, ermöglichen kein schnelles und sicheres Ausweichen.

Josef Kobold

DGC Siebengebirge mit neuem Chef

Der Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Siebengebirge hat einen neuen Vorsitzenden: Markus Scheid wurde bei der Jahreshauptversammlung am 08.02.2008 als Nachfolger von Hartmut Schlegel gewählt. Schlegel hatte bereits bei seiner Wiederwahl vor zwei Jahren angekündigt, sein Amt nach insgesamt sechs Jahren als DGC-Chef abgeben zu wollen. Er kann auf eine erfolgreiche Amtszeit zurückblicken: Unter seiner Führung wuchs der DGC von 80 auf 150 Mitglieder an, steht heute finanziell auf gesunden Füßen und genießt auf der Sympathieskala der Mitglieder und Interessenten hohen Zuspruch.

Markus Scheid galt bereits vor seiner einstimmigen Wahl als "Wunschnachfolger" Schlegels. Der 36-jährige Journalist steht für Kontinuität und kann sich auf eine bewährte Mannschaft stützen. Der weitere Vorstand wurde im Amt bestätigt. Einzige Neuerungen: Lucian Haas ist neuer Sportwart des Vereins, er folgt auf Ulrich Apitz. Reinhard Palm übernimmt das (zuvor vakante) Amt des "Lustwartes" zur Organisation von Vereinsfesten und -feiern. Hartmut Schlegel bleibt Pressesprecher des Vereins. Diese Aufgabe hatte er in der Vergangenheit in Personalunion mit dem Vorstandsvorsitz wahrgenommen.

Der DGC beschloss zudem, junge Mitglieder stärker zu fördern. Piloten bis 22 Jahre müssen künftig beim Eintritt in den Verein keine Aufnahmegebühr mehr zahlen, zudem erhalten sie auf den Jahresbeitrag einen Rabatt von 50%. Informationen über die Aktivitäten des Vereins gibt es im Internet unter www.dgc-siebengebirge.de.

Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Siebengebirge
Hartmut Schlegel



9. Fliegerfest in Sasbachwalden/Schwarzwald im Juni 2008

Der Gleitschirmclub Borkies Sasbachwalden veranstaltet am 14./15. Juni 2008 sein 9. Fliegerfest. In Sasbachwalden, einer der schönsten Gemeinden des Schwarzwaldes, treffen sich wieder Flieger/innen und Flugsportbegeisterte im Kreise von Freunden und Familie. Wer das Hobby Gleitschirmfliegen mit seinen Freunden und Familie teilen will, bekommt am Samstag, den 14. Juni, und Sonntag, den 15. Juni, die Möglichkeit zum Sonderpreis mit unseren Gleitschirmpiloten Tandem zu fliegen. Das Highlight an diesem Wochenende ist ein Ziellandewettbewerb, an dem alle Piloten teilnehmen können. Die Teilnahme für dieses Event ist für alle Piloten kostenlos und der Shuttlebus direkt zum Startplatz wird vom Verein gratis organisiert. Für den Gewinner locken sehr attraktive Preise! Wie zum Beispiel einen 500 Euro Einkaufsgutschein für einen Kauf eines Gleitschirms von TEAM 5 bei AIRsport 2000, einen Overall von SOL, eine Übernachtung inklusive Frühstück im Holzwurm Sasbachwalden sowie Eintrittskarten für den Europapark, gesponsert von der Volksbank. Für das leibliche Wohl wird auch gesorgt. Wer schon zeitig auf den Beinen ist, den begrüßen wir recht herzlich am Sonntagmorgen zum Frühschoppenkonzert mit den Jungmusikern des Musikvereins Sasbachwalden. Das Testen neuer Modelle kommt natürlich auch nicht zu kurz: Zum Probefliegen liegen Gleitschirme von TEAM 5, SOL, Swing und Independence bereit. Mehr zum Gleitschirmclub Borkies Sasbachwalden e.V. zu Fluggeländen, Anfahrt und Unterkunft unter: www.borkies.de.

Gleitschirmclub Borkies Sasbachwalden
Klaus Bös

Anzeigen

360°

www.BLUESKY.at

A - 9920 Sillian 83 • Tel. +43 4842 5176

DIE ALPENPROFIS

AUF DER SONNENSEITE DER ALPEN

2J.-CHECK
149,- EURO

Basic Training
Performance Camps
Thermik & XC Camps
Safety Camps

GEBRAUCHTMARKT, INZAHLUNGNAHME, SHOP&SERVICE. FLIEGERCAMP& SICHERHEITS-TRAININGS.

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

PARAGLIDING PERFORMANCE CENTER CHIEMSEE
SÜDDEUTSCHE GLEITSCHIRMSCHULE
HAUPTSTRASSE 53
D-83246 UNTERWÖSSEN

PARAGLIDING ADVENTURE

Alles rund um's Fliegen!!

Im Soca-Tal

www.paragliding-adventure.com

SLOVENIA

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

Mehr Infos!
S.Triebel / W.Reinelt
Tel.: +386-(0)41-810-999
5220 Tolmin-Slowenien

<http://www.paragliding-adventure.com>
e-mail: paragliding-adventure@amis.net



Neue Vorstandschaft bei den Kurpfälzern

Anfang 2008 fand in Schriesheim die Jahreshauptversammlung der Kurpfälzer Gleitschirmflieger Heidelberg statt. Unser erster Vorsitzender Peter Hellwig berichtete wie gewohnt ausführlich über die zahlreichen Aktivitäten des Vereins aus dem letzten Jahr. Dazu zählten nicht nur Aktivitäten, wie die für einen Gleitschirmflieger-Verein üblichen Dinge, wie Flugbetrieb, Geländepflege und fliegerische Unternehmen, sondern auch die Aktivitäten im Sportkreis, Kuratorium Sport & Natur, der Aktion „natürlich“ Heidelberg, die Beteiligung beim Festival des Sports auf der Neckarwiese in Heidelberg und vor allem die Beziehungen zum Institut für Heilpädagogik und Erziehungshilfe e.V. in HD- Schlierbach und die Durchführung eines Fliegercamp in Lindenfels, bei dem einige Jugendliche mit der Ausbildung zum L-Schein beginnen konnten. Im weiteren Verlauf der Versammlung fanden auch die turnusmäßigen Vorstandswahlen statt. Unser alter 1. Vorstand Peter Hellwig stellte leider sein Amt zur Verfügung, da er aus zeitlichen Gründen nicht mehr zur Verfügung stehen kann. Dies stieß allgemein auf Bedauern, aber auch auf Verständnis. Aus Dank für die außerordentlichen Erfolge seiner Amtszeit, allen voran die lange andauernden Gespräche und Verhandlungen zur Zulassung des Königstuhl als Fluggelände, die er zum Erfolg führen konnte, wurde unser Peter zum Ehrenmitglied vorgeschlagen und einstimmig mit stehendem Applaus gewählt. Bei den anschließenden Vorstandswahlen wurde dann wie folgt gewählt: 1. Vorstand Friedbert Kaiser, 2. Vorstand Andreas Ness, Kassenwart Uwe Hein, Schriftführer/Presswart Thomas Jirgal. Kurpfälzer Gleitschirmflieger Heidelberg
Thomas Jirgal

Anzeige

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

Fly & Smile

Vereinsschulung vor Ort
Fliegershop online
Finanzierung ab 0%

JEN AIR
Paragliding



DGFC Rottal-Inn weiter im Aufwind

Veränderungen in der Vorstandschaft und unverändert sehr reges Vereinsgeschehen standen im Mittelpunkt der Jahreshauptversammlung des Drachen- und Gleitschirmfliegerclubs Rottal-Inn. Bei der gut besuchten Jahreshauptversammlung konnte der 1. Vorstand Ludwig Stinglhammer wieder eine durchaus positive Jahresbilanz 2007 ziehen und fügte eine kurze Vorschau für 2008 an. Stinglhammer gab einen kurzen Abriss über das Vereinsjahr mit den vielfältigen Aktivitäten. Auch die Ausbildung der Piloten an der Winde und der Windenfahrer wurde 2007 konsequent weitergeführt. Zudem wurde 2007 für jedes Wochenende, je nach Wetter, ein Windenteam etabliert, damit für alle Schleppinteressierten ein Abheben in die heimischen Lüfte gesichert war. Leider musste im abgelaufenen Jahr erstmals ein tragischer tödlicher Unfall verzeichnet werden. Mit einer Gedenkminute gedachte man des Fliegerfreundes Hans Rothenaigler.

Im Juli wurde mit dem neuen Webmaster Max Ziermeier der Relaunch des Internetauftritts (www.dgfc.de) online gesetzt. Mehr als 110.000 Zugriffe zeugen von der positiven Annahme dieses Mediums. Die vor allem von Nichtfliegern gerne in Anspruch genommenen Passagierflüge mit dem Vereins-Trike durchs heimatliche Rottal weisen eine ungebrochene Beliebtheit auf. Anschließend wurden bei den durchgeführten Wahlen als 2. Vorstand Norbert Obermeier neu gewählt und der Schriftführer Dr. Jens Lederle ohne Gegenkandidaten und Gegenstimmen bestätigt. Als kommissarischer Kassier bis zur Neuwahl in 2009 stellte sich Paul Augart zur Verfügung.

Der momentan 99 Mitglieder zählende und im ostbayerischen Grenzgebiet ansässige Drachen- und Gleitschirmfliegerclub (DGFC) Rottal-Inn. hat in den letzten Jahren einen ungebremsten Aufschwung genommen. So sind heute überwiegend nur noch aktive Mitglieder im Verein und der DGFC ist einer der wenigen Vereine, der neben einer Schleppwinde auch ein UL-Trike seinen Mitgliedern und Gastfliegern bieten kann. Eine konsequente Weiter- und Fortbildung im Verein (Windenschleppberechtigung, Windenfahrer, UL-Trikepiloten, Funksprechzeugnisse etc.) hat kompetente und erfahrene Flieger hervorgebracht. Und das Wichtigste und mit der Grundstein zum Erfolg sind ein ausgezeichnetes und durchaus befruchtendes Mit- und Füreinander zwischen Drachen- und Gleitschirmfliegern im Verein. Weitere Informationen unter www.dgfc.de
 DGFC Rottal – Inn
 Friedrich Wuitz

Die Elbtalflieger mit festem Boden unter den Füßen

Nach einer sehr erfolgreichen Schleppsaison auf dem Segelflugplatz Riesa-Canitz schlägt der Ostsächsische Fliegerclub nun dauerhaft seine Zelte im Elbtal bei Riesa auf. Die Flüge in der Saison 2007 zeigten die thermischen Qualitäten des Geländes. Die vorhandene Infrastruktur und nicht zuletzt die Gastfreundschaft sowie die lockere Atmosphäre bei den Segelfliegern lassen keine fliegerischen Wünsche offen. Geflogen wird auf „Englischem Rasen“ und am Abend stehen am Zeltplatz Grill und Duschen zur Verfügung. Das diesjährige Neujahrsfliegen zusammen mit den Fliegern des GS-HG Ostsachsen brachte Rekordbeteiligung. Bei winterlichen Temperaturen trafen sich die Flieger, die den Kater schon überstanden hatten, auf dem Flugplatz um die Kälte mit einem Flug und anschließendem Glühwein vergessen zu lassen. Wir freuen uns auf die kommende Flugsaison und auf die Weiteführung der guten Zusammenarbeit mit allen Flugsportlern in unserer neuen fliegerischen Heimat. Die in die Jahre gekommene Homepage des Vereines wurde grundsätzlich neu gestaltet. Unter www.elbtalflieger.de sind nun die Informationen zum aktuellen Schleppwochenende schnell verfügbar.
 Ostsächsischer Fliegerclub
 Andreas Fürst



Gleitschirm-Schnupperkurs einer Berufsschulklassen im Sauerland

Ich bin nun seit einigen Jahren aktiver Gleitschirmflieger und gleichzeitig Berufsschullehrer. In diesem Jahr wollte ich meinen Schülerinnen und Schülern mein Hobby mal ein wenig näher bringen. Kurzum: Als Klassenfahrt stand in diesem Jahr ein Schnupperkurs beim Flugzentrum-Elpe im Sauerland auf dem Programm. Die Klassenfahrt war natürlich ein voller Erfolg. Vier Schülerinnen haben im Anschluss an diesen Schnupperkurs einen kleinen Artikel über diese doch etwas ungewöhnliche Klassenfahrt geschrieben und auf der Homepage unserer Schule veröffentlicht. Den Artikel findet man unter www.lebk.de. Sollte dieser Artikel nicht mehr auf der ersten Seite zu finden sein, so blättert einfach mal im Archiv.
 Christof Gockel

Anzeige

360°

HOLIDAY CAMPS

XXL PARA-SHOP
TOP INZAHLUNGNAHME

www.BLUE SKY .at
A - 9920 Sillian 83 • Tel. +43 4842 5176

2J.-CHECK 149,- EURO

Südafrika – Fly & Ski – La Palma – Almunecar – Algodonales – Toscana – Norma Lago di Garda – Norditalien – Griechenland – Brenta Gruppe – Slowenien Ost- & Südtirol – Berner Oberland – Trentino – Castelluccio – Lago di Como Walk & Fly – St. Andre – Larangne – Brasilien – Marokko – Venezuela



SONNENUHR IN GREIFENBURG

Peter Schön, Verein Fly Sports Weiden, hat für Greifenburg eine Azimutalsonnenuhr berechnet, designed und gebaut. Diese Sonnenuhr hat eine Genauigkeit von +/- 1 Minute und zeigt die Mitteleuropäische Zeit an.

Rama Dam'er am Walberla

Zwölf Gleitschirmflieger vom 1. Bamberger Gleitschirmclub waren am Neujahrstag im Naturschutzgebiet Walberla „im Einsatz“. Grüne Säcke waren ihr Markenzeichen. Bereits seit 10 Jahren wird der Verein am 1. Januar aktiv und kommt nachmittags aufs Walberla, um den Unrat von der Silvesternacht einsammeln. Auf diese Aktion wurde auch der BN-Kreisvorsitzende aufmerksam, der an diesen Tag vor Ort war. Er war sichtlich erfreut über die ehrenamtliche Tätigkeit der Flieger und zeigte großes Interesse für den Verein und unseren Sport. So konnten die Gleitschirmflieger mit dieser Aktion das bis dahin recht angespannte Verhältnis zum örtlichen Naturschutz deutlich entspannen und mindestens „1000 grüne Umweltpunkte“ sammeln.
 Bamberger Gleitschirmclub
 Ralph Schlöffel



NEU!
Sicherheitstraining
DHV anerkannt!

Sicherheitstraining bei Profi's www.aufwind.at



Flugreisen
Mehr als 32 Reisen in die schönsten Fluggebiete weltweit – Angebote auch für die ganze Familie.

Ausbildung
Fliegen in den Bergen! Wettergarantie durch 2 Standorte. Günstige »All inklusive Angebote«

Reisen und Lernen mit Profi's www.aufwind.at



Aufwind

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

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

Die Stuttgarter machen den Abflug

Nein, keine Sorge – der 1. Paraflly Club Schwaben ist nicht von Auflösungserscheinungen heimgesucht, vielmehr jährt sich die Vereinsgründung am 21. Mai zum zwanzigsten Mal. Das Vereinsjubiläum wird daher über das verlängerte Wochenende vom 22. bis 25. Mai (Fronleichnam) gebührend gefeiert. Wenn alles nach Plan läuft, werden die Teilnehmer der Region Stuttgart mit 9-Sitzer-Bussen (die auch als Shuttle genutzt werden) in eine eigens gemietete Hütte in die Vogesen fahren. Auf dem bunten Programm für die ganze Familie stehen unter anderem: Schnupperfliegen für Familienmitglieder (Schnupperkurs, Tandem), Grillabend, Testschirme fliegen, Diaabend mit Archivbildern und natürlich Fliegen, Feiern, Fliegen, Feiern ...

Außerdem findet im Rahmen dieser Jubiläumsausfahrt auch die Clubmeisterschaft statt. Dabei wird es diesmal fliegerische Aufgaben geben, die es Jedem, unabhängig von der Lizenz und dem Erfahrungsstand, ermöglichen zu gewinnen – der Spaß steht also im Vordergrund! Interessenten finden alle Details auf der Homepage des Vereins unter www.1pcs.de.

1. Paraflly Club Schwaben

Oliver Arnold



Frischer Wind bei den Kocheler Gleitschirmfreunden

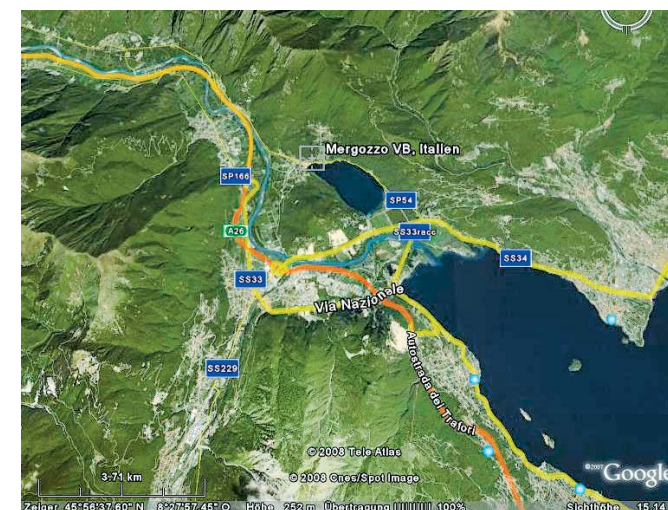
Eine neue Vorstandschaft stellte sich bei der gelungenen Neujahrsfeier der Kocheler-Gleitschirmfreunde den geladenen Gästen vor. Christoph Reiter (1. Vorstand), Mirko Kauselmann (2. Vorstand) und Kassier Harald Mulzer präsentierten die neuen Ziele des Vereins bei einem gelungenen Bankett im Traditionshotel Schmied von Kochel.

Der 2. Bürgermeister von Kochel, Toni Röckenschuss, sicherte den Gleitschirmfliegern die Unterstützung der Gemeinde für die Aufrechterhaltung des Flugbetriebes am Jochberg und auch Unterstützung bei der sicherheitstechnischen Untersuchung zu, ob ein eingeschränkter Flugbetrieb am Herzogstand denkbar wäre.

Als Ehrengäste waren unter anderem Familie Oswald (Inhaber Jochberg), Vertreter der Bergwacht, Wasserwacht, Polizei, Rettungshubschrauber UKM und Björn Klaassen (Deutscher Hängegleiter Verband DHV) geladen. Wolfgang Rupprecht, der die letzten 12 Jahre als 1. Vorstand tätig war, hat den Verein verlassen. Wir wünschen ihm für seine neuen Projekte viel Erfolg. Infos unter www.kocheler-gleitschirmfreunde.de, info@kocheler-gleitschirmfreunde.de.

Kocheler Gleitschirmfreunde

Christoph Reiter



Hallo DHV-Redaktion,

ich habe in der letzten Ausgabe der DHV Info den Beitrag von Burkhard Martens "Wann ist ein Lee nicht wirklich ein Lee" gelesen und mich bei der Darstellung des Beispiels "konisch geformter Berg" an einen Flug in Italien am Lago Mergozzo erinnert.

Es war vor zwei Jahren, als ich dort am Mottarone gestartet und nach langem Flug an diesem Bergmassiv die Talquerung Richtung Landeplatz südlich vom Golfplatz machte. Da ich noch genug Höhe hatte, machte ich einen Schlenker zu dem konisch geformten Hügel südöstlich vom Lago Mergozzo. Es war später Nachmittag und ich war sehr erstaunt, dass man sich aufgrund der gleichmäßigen Anströmung aus südwestlicher Richtung gut halten konnte, obgleich dieses kleine runde Bergmassiv nicht gerade die ideale Soaringkante darstellt. Ich flog an diesem Tag noch bis zur Dämmerung an diesem Hügel und stellte eine besondere Eigenart fest. In unregelmäßigen Abständen passierte nämlich folgendes: Die normale Überhöhung dieses Hügels betrug vielleicht 50-100 m, jedoch einige Male passierte es, dass ich direkt über der Hügelmitte einen Bart erwischte, der mich bis 1.000 m überhöhen ließ. Dieser Bart hielt nur für einige Minuten an und verschwand genauso mysteriös wie er gekommen war. Die Windstärke hatte sich in dieser Zeit nicht merklich verändert und auch die Windrichtung blieb gleich.

Kann mir jemand dieses Phänomen erklären? Anbei noch ein Foto aus Google Earth, die das Gelände darstellen.

Gruß

Thorsten Mainzer

Anmerkung der Redaktion:

Ohne das Gebiet zu kennen, sind genaue Analysen schwierig. Vermutlich handelte es sich um ganz normal pulsierende thermische Ablösungen, die als Blase abreißen und dann wieder längere Zeit zur neuen Entstehung brauchten.



DRACHEN- UND GLEITSCHIRM WINDEN

Auto-Kirchner
Meininger Straße 19
D-98631 Römhild

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

www.drachen-gleitschirmwinden.de

Fliegen ist geil!
www.paracenter.com
Gleitschirm - Motorschirm - Tandem - Reisen

NOVA +49 (0) 5321 43737 **FRESH BREEZE**



www.para.at – flugschule@para.at

NOVA TESTZENTRUM
Tandemflüge – Aus- u. Fortbildung – Reisen – Handel – Verleih

FLUGSCHULE WESTENDORF
Bergliftstr. 22, A-6363 Westendorf,
mobil +43 6767 847617100

REDAKTIONSSCHLUSS

FÜR INFO 152 = 15.4.08

FÜR INFO 153 = 15.6.08

TESTFLÜGE IM INFO

Das Testberichtschemata für Gleitschirme und Hängegleiter

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

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

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

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

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

Gleitschirme		
1		Gleitschirme mit einfachem, weitgehend fehlerverzeihendem Flugverhalten.
1-2		Gleitschirme mit gutmütigem Flugverhalten.
2		Gleitschirme mit anspruchsvollem Flugverhalten und dynamischen Reaktionen auf Störungen und Pilotenfehler. Für Piloten mit regelmäßiger Flugpraxis.
2-3		Gleitschirme mit sehr anspruchsvollem Flugverhalten und heftigen Reaktionen auf Störungen und geringem Spielraum für Pilotenfehler. Für Piloten mit umfassender 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 doppelstizigen 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-01-1737-08

UP PICO S			
Testbericht DHV 03 UP Pico S Zertifikatinhaber: UP International GmbH Hersteller: UP International 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(95 Kg)	
Start	↑	↑	
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort	
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten	
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Starthandling	durchschnittlich	durchschnittlich	
Geradeausflug	↑	↑	
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich	
Kurvenhandlung	↑	↑	
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden	
Steuerweg	durchschnittlich	hoch	
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Beidseitiges Überziehen	↑	↑	
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm	
Fullstallgrenze	spät > 80 cm	spät > 80 cm	
Bremskraftanstieg	hoch	hoch	
Frontales Einklappen	↑	↑	
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell	
Einseitiges Einklappen	↑	↑	
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.	↑	↑	
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen	
Steuerweg	durchschnittlich	hoch	
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch	
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell	
Fullstall, symm. Ausleitung	↑	↑	
Trudeln aus Trimmgeschw.	↑	↑	
Trudeln aus stat. Kurvenflug	↑	↑	
Steilschleife	↑	↑	
Einleitung	einfach	einfach	
Trudeltendenz	gering	gering	
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad	
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s]	9	10	
B-Stall	↑	↑	
Einleitung	einfach	einfach	
Ausleitung	selbständig	selbständig	
Öhren anlegen	↑	↑	
Einleitung	leicht	leicht	
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell	
Landung	↑	↑	
Landeverhalten	einfach	einfach	
Frontales Einklappen (beschleunigt)	↑	↑	
Vorbeschleunigung	gering	durchschnittlich	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell	
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	↑	↑	
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	
Öhren anlegen, beschleunigt	↑	↑	
Einleitung	leicht	leicht	
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell	
Ergänzungen zur Flugsicherheit			

www.dhv.de

DHV GS-01-1738-08

PARATECH P11 ML			
Testbericht DHV 03 Paratech P11 ML Zertifikatinhaber: PARATECH AG Hersteller: PARATECH AG Klassifizierung: 1 GH, W-Schlepp: Nein, Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max: 1 / 1 Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein			
Verhalten bei	min. Fluggewicht(85 Kg)	max. Fluggewicht(110 Kg)	
Start	↑	↑	
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort	
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten	
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Starthandling	einfach	einfach	
Geradeausflug	↑	↑	
Rolldämpfung	hoch	hoch	
Kurvenhandlung	↑	↑	
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden	
Steuerweg	hoch	hoch	
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Beidseitiges Überziehen	↑	↑	
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm	
Fullstallgrenze	spät > 80 cm	spät > 80 cm	
Bremskraftanstieg	hoch	hoch	
Frontales Einklappen	↑	↑	
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert	
Einseitiges Einklappen	↑	↑	
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad	
Wegdrehen insgesamt	< 90 Grad	< 90 Grad	
Drehgeschwindigkeit	gering	gering	
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad	
Höhenverlust	gering	gering	
Stabilisierung	selbständig	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig	
Einseitiges Einklappen und Gegenst.	↑	↑	
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen	
Steuerweg	hoch	hoch	
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch	
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	
Öffnungsverhalten			
Fullstall, symm. Ausleitung	↑	↑	
Trudeln aus Trimmgeschw.	↑	↑	
Trudeln aus stat. Kurvenflug	↑	↑	
Steilschleife	↑	↑	
Einleitung	einfach	einfach	
Trudeltendenz	gering	gering	
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad	
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s]	9	11	
B-Stall	↑	↑	
Einleitung	einfach	einfach	
Ausleitung	selbständig	selbständig	
Öhren anlegen	↑	↑	
Einleitung	leicht	leicht	
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell	
Landung	↑	↑	
Landeverhalten	einfach	einfach	
Frontales Einklappen (beschleunigt)	↑	↑	
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell	
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	↑	↑	
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad	
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad	
Höhenverlust	gering	gering	
Stabilisierung	selbständig	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig	
Öhren anlegen, beschleunigt	↑	↑	
Einleitung	leicht	leicht	
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell	
Ergänzungen zur Flugsicherheit			

www.dhv.de

DHV GS-01-1739-08

PARATECH P11 L			
Testbericht DHV 03 Paratech P11 L Zertifikatinhaber: PARATECH AG Hersteller: PARATECH AG Klassifizierung: 1 GH, W-Schlepp: Nein, Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max: 1 / 1 Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein			
Verhalten bei	min. Fluggewicht(105 Kg)	max. Fluggewicht(130 Kg)	
Start	↑	↑	
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort	
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten	
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Starthandling	einfach	einfach	
Geradeausflug	↑	↑	
Rolldämpfung	hoch	hoch	
Kurvenhandlung	↑	↑	
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden	
Steuerweg	hoch	hoch	
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Beidseitiges Überziehen	↑	↑	
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm	
Fullstallgrenze	spät > 80 cm	spät > 80 cm	
Bremskraftanstieg	hoch	hoch	
Frontales Einklappen	↑	↑	
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell	
Einseitiges Einklappen	↑	↑	
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad	
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad	
Höhenverlust	gering	gering	
Stabilisierung	selbständig	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig	
Einseitiges Einklappen und Gegenst.	↑	↑	
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen	
Steuerweg	hoch	hoch	
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch	
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	
Öffnungsverhalten			
Fullstall, symm. Ausleitung	↑	↑	
Trudeln aus Trimmgeschw.	↑	↑	
Trudeln aus stat. Kurvenflug	↑	↑	
Steilschleife	↑	↑	
Einleitung	einfach	einfach	
Trudeltendenz	gering	gering	
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad	
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s]	11	12	
B-Stall	↑	↑	
Einleitung	einfach	einfach	
Ausleitung	selbständig	selbständig	
Öhren anlegen	↑	↑	
Einleitung	leicht	leicht	
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell	
Landung	↑	↑	
Landeverhalten	einfach	einfach	
Frontales Einklappen (beschleunigt)	↑	↑	
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell	
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	↑	↑	
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad	
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad	
Höhenverlust	gering	gering	
Stabilisierung	selbständig	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig	
Öhren anlegen, beschleunigt	↑	↑	
Einleitung	leicht	leicht	
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell	
Ergänzungen zur Flugsicherheit			

Anzeige

WAHRE WORTE
GELASSEN
AUSGESPROCHEN



Mehr Spaß
Mehr Leistung
Mehr Sicherheit

DIE GROSSE
FREIHEIT!!!

NEU 2008: TEQUILA²

MASALA

JET FLAP mountain glider - DHV 1-2

MESCAL²

JET FLAP fun cruiser - DHV 1

TEQUILA²

JET FLAP freerider - DHV 1-2

CHILI

JET FLAP high-end freerider - DHV 1-2

CAVENNE²

JET FLAP sportster - DHV 2

POISON²

JET FLAP race carver - DHV 2-3

JOINT

JET FLAP biplace - DHV 1-2

MOJITO.HY

JET FLAP motor- & mountain-glider - DULV/DHV

SCOTCH.HY

JET FLAP motor- & mountain-glider - DULV/DHV

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

Mehr Infos unter...
www.skywalk.info

skywalk

DHV GS-01-1740-08



PARATECH P11 XS

Testbericht DHV 03 Paratech P11 XS
Zertifikatinhaber: PARATECH AG
Hersteller: PARATECH AG
Klassifizierung: 1 GH, W-Schlepp: Nein, Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max: 1 / 1
Beschleunioer: Ja. Trimmer: Nein

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

DHV GS-01-1741-08



PARATECH P11 SM

Testbericht DHV 03 Paratech P11 SM
Zertifikatinhaber: PARATECH AG
Hersteller: PARATECH AG
Klassifizierung: 1 GH, W-Schlepp: Nein, Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max: 1 / 1
Beschleunioer: Ja. Trimmer: Nein

Verhalten bei	min. Fluggewicht(75 Kg)	max. Fluggewicht(100 Kg)
Start	↑	↑
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Geradausflug	↑	↑
Rolldämpfung	hoch	hoch
Kurvenhandling	↑	↑
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Überziehen	↑	↑
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	spät > 80 cm	spät > 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
Frontales Einklappen	↑	↑
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen	↑	↑
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen und Gegenst.	↑	↑
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten		
Fullstall, symm. Ausleitung	↑	↑
Trudeln aus Trimmgeschw.	↑	↑
Trudeln aus stat. Kurvenflug	↑	↑
Steilspirale	↑	↑
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s]	9	11
B-Stall	↑	↑
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	↑	↑
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	↑	↑
Landeverhalten	einfach	einfach
Frontales Einklappen (beschleunigt)	↑	↑
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	↑	↑
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt	↑	↑
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zur Flugsicherheit		

DHV GS-01-1742-08



UP K2

Testbericht DHV 03 UP K2
Zertifikatinhaber: UP International GmbH
Hersteller: UP International GmbH
Klassifizierung: 1-2 Biplace, W-Schlepp: Ja, Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max: 2 / 2
Beschleunioer: Nein. Trimmer: Ja

Verhalten bei	min. Fluggewicht(135 Kg)	max. Fluggewicht(220 Kg)
Start	↑	↑
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Geradausflug	↑	↑
Rolldämpfung	hoch	hoch
Kurvenhandling	1-2	1-2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Überziehen	↑	↑
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	spät > 80 cm	spät > 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
Frontales Einklappen	↑	↑
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen	1-2	1-2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	mit Verlangsamung kleiner 45 Grad	mit Verlangsamung kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen und Gegenst.	↑	↑
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	hoch
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	1-2
Trudeln aus stat. Kurvenflug	↑	↑
Steilspirale	1-2	1-2
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s]	13	13
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
Ergänzungen zur Flugsicherheit		

DHV 01-0428-08



C4 13,5

DHV Testbericht Hängegleiter
Hersteller: Airborne
Inhaber der deutschen Musterprüfung: Plusmax
Klassifizierung: 3
Fluggewicht: 104 Kg - 144 Kg
Sitzzahl: 1
Höchstzulässige Fluggeschwindigkeit : 90 km/h
Windenschlepp : Ja
UL-Schlepp: Ja

TECHNISCHE MERKMALE			
Trimmvorrichtungen	VG		
Art des Steuerbügels	profiliert		
Steuerbügelbasis	Speedbar		
Besonderheiten	turmlos, 2 Schränkungsanschläge pro Seite		
BODENHANDLING UND START			
	VG 0%	2	
Statische Lastigkeit	leicht hecklastig		
Aerodynamische Lastigkeit	neutral		
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich		
GERADEAUSFLUG			
	VG 0%	VG 100%	3
V min (km/h)	33	30	
V max (km/h)	90	>90	
Bügeldruck bei 60 km/h	gering	gering	
Bügeldruck bei 80 km/h	durchschnittlich-hoch	gering	
(Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren	kein Gieren	
KURVENHANDLING			
			3
Kraftaufwand für Einleiten	gering-durchschnittlich	hoch	
Kraftaufwand für Ausleiten	gering-durchschnittlich	hoch	
Rollzeit für Einleiten	kurz	lang	
Rollzeit für Ausleiten	kurz	lang	
Schräglage bei V min.sink	neutral	leicht zunehmend	
VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS			
			3
Geradausflug - Bügel langsam vor	instabiler Sackflug	starkes Abnicken	
Geradausflug - Bügel schnell vor	weiches Abnicken	starkes Abnicken	
Kurvenflug - Bügel langsam vor	nicht sanft ab, Kurvensackflug	Trudeln in Kurvenrichtung	
Kurvenflug - Bügel schnell vor	Abtauchen in Kurvenrichtung	Trudeln in Kurvenrichtung	
Proviziertes Trudeln	nicht möglich	max. 2 Umdreh. möglich	
LANDUNG			
	VG 33%	2-3	
Ausschwebestrecke	lang		
Moment des Stallens	mittelschwer zu finden		
V-Bereich des Stallens	durchschnittlich		
Kraftaufwand beim Stallen	gering		
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT			

DHV 01-0429-08



C4 14

DHV Testbericht Hängegleiter
Hersteller: Airborne
Inhaber der deutschen Musterprüfung: Plusmax
Klassifizierung: 3
Fluggewicht: 121 Kg - 160 Kg
Sitzzahl: 1
Höchstzulässige Fluggeschwindigkeit: 90 km/h
Windenschlepp: Ja
UL-Schlepp: Ja

TECHNISCHE MERKMALE			
Trimmvorrichtungen	VG		
Art des Steuerbügels	profiliert		
Steuerbügelbasis	Speedbar		
Besonderheiten	turmlos, 2 Schränkungsanschläge pro Seite		
BODENHANDLING UND START			
	VG 0%	2	
Statische Lastigkeit	leicht hecklastig		
Aerodynamische Lastigkeit	neutral		
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich		
GERADEAUSFLUG			
	VG 0%	VG 100%	3
V min (km/h)	32	29	
V max (km/h)	>90	>90	
Bügeldruck bei 60 km/h	gering	gering	
Bügeldruck bei 80 km/h	durchschnittlich-hoch	gering	
(Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren	kein Gieren	
KURVENHANDLING			
			3
Kraftaufwand für Einleiten	gering-durchschnittlich	hoch	
Kraftaufwand für Ausleiten	gering-durchschnittlich	hoch	
Rollzeit für Einleiten	kurz-durchschnittlich	lang	
Rollzeit für Ausleiten	kurz-durchschnittlich	lang	
Schräglage bei V min.sink	neutral	leicht zunehmend	
VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS			
			3
Geradausflug - Bügel langsam vor	instabiler Sackflug	starkes Abnicken	
Geradausflug - Bügel schnell vor	weiches Abnicken	starkes Abnicken	
Kurvenflug - Bügel langsam vor	nicht sanft ab, Kurvensackflug	Trudeln in Kurvenrichtung	
Kurvenflug - Bügel schnell vor	Abtauchen in Kurvenrichtung	Trudeln in Kurvenrichtung	
Proviziertes Trudeln	nicht möglich max. 2 Umdrehungen möglich		
LANDUNG			
	VG 33%	2-3	
Ausschwebestrecke	lang		
Moment des Stallens	mittelschwer zu finden		
V-Bereich des Stallens	durchschnittlich		
Kraftaufwand beim Stallen	gering		
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT			



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 6-Gamemenü – täglich: Fliegersuppentopf.

Individueller Flugservice: Beratung und Betreuung,
Funkeinweisung, Starthilfe , hochalpine Einweisung ,
Transfer und Gebühren für Start und Landeplatz

SOMMER HIT 2008

für "NICHTFLIEßER", 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-Flutkurort viele Möglichkeiten
einer Freizeitgestaltung. Ohne Flugservice !

Grösstes Aus- , Weiterbildungs- und Prüfungscenter
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 - Krvaveo 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 01-0430-08



COMBAT-L 12 07

DHV Testbericht Hängegleiter
Hersteller: AEROS Ltd.
Inhaber der deutschen Musterprüfung: Primoz Gricar Sportgerätehandel
Klassifizierung: 3
Fluggewicht: 95 Kg - 131 Kg
Sitzzahl: 1
Höchstzulässige Fluggeschwindigkeit: 90 km/h
Windenschlepp: Ja
UL-Schlepp: Ja

TECHNISCHE MERKMALE		
Trimmungsvorrichtungen	VG	
Art des Steuerbügels	profiliert	
Steuerbügelbasis	Speedbar	
Besonderheiten	turmlos, 2 Schränkungsanschlänge pro Seile	

BODENHANDLING UND START	VG 33%	2
Statische Lastigkeit	leicht hecklastig	
Aerodynamische Lastigkeit	neutral	
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	

GERADEAUSFLUG	VG 0%	VG 100%	3
V min (km/h)	32	30	
V max (km/h)	85	>90	
Bügeldruck bei 60 km/h	durchschnittlich	gering	
Bügeldruck bei 80 km/h	hoch	gering	
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren, Ausschaukeln möglich	gute Richtungsstabilität	

KURVENHANDLING		3
Kraftaufwand für Einleiten	gering	hoch
Kraftaufwand für Ausleiten	gering	hoch
Rollzeit für Einleiten	kurz	lang
Rollzeit für Ausleiten	kurz	lang
Schräglage bei V min.sink	neutral	leicht zunehmend

VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS		3
Geradeausflug - Bügel langsam vor	instabiler Sackflug	starkes Abnicken
Geradeausflug - Bügel schnell vor	nickt ab	starkes Abnicken
Kurvenflug - Bügel langsam vor	nickt sanft ab, Kurvensackflug	Trudeln in Kurvenrichtung
Kurvenflug - Bügel schnell vor	nickt sanft ab, Kurvensackflug	Trudeln in Kurvenrichtung
Provoziertes Trudeln	nicht möglich	beliebig lange möglich

LANDUNG	VG 33%	2-3
Ausschwebestrecke	lang	
Moment des Stallens	mittelschwer zu finden	
V-Bereich des Stallens	durchschnittlich	
Kraftaufwand beim Stallen	durchschnittlich	

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

DHV 01-0431-08



COMBAT-L 13 07

DHV Testbericht Hängegleiter
Hersteller: AEROS Ltd.
Inhaber der deutschen Musterprüfung: Primoz Gricar Sportgerätehandel
Klassifizierung: 3
Fluggewicht: 111 Kg - 141 Kg
Sitzzahl: 1
Höchstzulässige Fluggeschwindigkeit: 90 km/h
Windenschlepp: Ja
UL-Schlepp: Ja

TECHNISCHE MERKMALE		
Trimmungsvorrichtungen	VG	
Art des Steuerbügels	profiliert	
Steuerbügelbasis	Speedbar	
Besonderheiten	turmlos, 2 Schränkungsanschlänge pro Seile	

BODENHANDLING UND START	VG 33%	2
Statische Lastigkeit	leicht hecklastig	
Aerodynamische Lastigkeit	neutral	
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	

GERADEAUSFLUG	VG 0%	VG 100%	3
V min (km/h)	31	29	
V max (km/h)	85	>90	
Bügeldruck bei 60 km/h	durchschnittlich	gering	
Bügeldruck bei 80 km/h	hoch	gering	
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren, Ausschaukeln möglich	gute Richtungsstabilität	

KURVENHANDLING		3
Kraftaufwand für Einleiten	gering	hoch
Kraftaufwand für Ausleiten	gering	hoch
Rollzeit für Einleiten	kurz	lang
Rollzeit für Ausleiten	kurz	lang
Schräglage bei V min.sink	neutral	leicht zunehmend

VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS		3
Geradeausflug - Bügel langsam vor	instabiler Sackflug	starkes Abnicken
Geradeausflug - Bügel schnell vor	nickt ab	starkes Abnicken
Kurvenflug - Bügel langsam vor	nickt sanft ab, Kurvensackflug	Trudeln in Kurvenrichtung
Kurvenflug - Bügel schnell vor	nickt sanft ab, Kurvensackflug	Trudeln in Kurvenrichtung
Provoziertes Trudeln	nicht möglich	beliebig lange möglich

LANDUNG	VG 33%	2-3
Ausschwebestrecke	lang	
Moment des Stallens	mittelschwer zu finden	
V-Bereich des Stallens	durchschnittlich	
Kraftaufwand beim Stallen	durchschnittlich	

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

DHV 01-0432-08



COMBAT-L 14 07

DHV Testbericht Hängegleiter
Hersteller: AEROS Ltd.
Inhaber der deutschen Musterprüfung: Primoz Gricar Sportgerätehandel
Klassifizierung: 3
Fluggewicht: 123 Kg - 146 Kg
Sitzzahl: 1
Höchstzulässige Fluggeschwindigkeit: 90 km/h
Windenschlepp: Ja
UL-Schlepp: Ja

TECHNISCHE MERKMALE		
Trimmungsvorrichtungen	VG	
Art des Steuerbügels	profiliert	
Steuerbügelbasis	Speedbar	
Besonderheiten	turmlos, 2 Schränkungsanschlänge pro Seile	

BODENHANDLING UND START	VG 33%	2
Statische Lastigkeit	leicht hecklastig	
Aerodynamische Lastigkeit	neutral	
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	

GERADEAUSFLUG	VG 0%	VG 100%	3
V min (km/h)	31	29	
V max (km/h)	80	>90	
Bügeldruck bei 60 km/h	durchschnittlich	gering	
Bügeldruck bei 80 km/h	hoch	gering	
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren, Ausschaukeln möglich	gute Richtungsstabilität	

KURVENHANDLING		3
Kraftaufwand für Einleiten	gering-durchschnittlich	hoch
Kraftaufwand für Ausleiten	gering-durchschnittlich	hoch
Rollzeit für Einleiten	kurz-durchschnittlich	lang
Rollzeit für Ausleiten	kurz-durchschnittlich	lang
Schräglage bei V min.sink	neutral	leicht zunehmend

VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS		3
Geradeausflug - Bügel langsam vor	instabiler Sackflug	starkes Abnicken
Geradeausflug - Bügel schnell vor	nickt ab	starkes Abnicken
Kurvenflug - Bügel langsam vor	nickt sanft ab, Kurvensackflug	Trudeln in Kurvenrichtung
Kurvenflug - Bügel schnell vor	nickt sanft ab, Kurvensackflug	Trudeln in Kurvenrichtung
Provoziertes Trudeln	nicht möglich	beliebig lange möglich

LANDUNG	VG 33%	2-3
Ausschwebestrecke	lang	
Moment des Stallens	mittelschwer zu finden	
V-Bereich des Stallens	durchschnittlich	
Kraftaufwand beim Stallen	durchschnittlich	

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

Berufsunfähigkeitsschutz EGO: Wir geben Ihnen sicheren Halt.



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.

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 _____

SELBSTVERTRAUEN IM WETTBEWERB

WICHTIG, UM SICH AUF ERFOLG ZU PROGRAMMIEREN

Ein Beitrag von Cornelia-Renate Gottwald

**“Ich glaube, es ist nicht anmaßend, wenn ich sage, dass ich etwas Besonderes bin.”
Muhammed Ali**

Was heißt eigentlich Selbstvertrauen? Es ist das sichere Gefühl, einer bevorstehenden Aufgabe gewachsen zu sein. Die Sicherheit kommt aus dem absoluten Glauben an die eigene Fähigkeit. Im Gegensatz dazu steht “Arroganz”, meist eine Eigenschaft von Personen, die ein mangelndes Vertrauen in die eigenen Fähigkeiten besitzen.

In der Sportpsychologie hat sich für die Entwicklung von Selbstvertrauen die Theorie von Albert Bandura durchgesetzt, die Dr. Costas Karageorghis, Prof. für Sportpsychologie an der Brunel University in London, noch vertiefte.

PERSÖNLICHE ERFAHRUNGEN

Stärkste Quelle von allen. Wenn Du Dich stufenweise ansteigenden Schwierigkeiten stellst und die nächste Stufe erst immer dann angehst, wenn die vorhergehende Aufgabenstellung gemeistert wurde, baust Du systematisch Selbstvertrauen auf. Wichtig: Die Etappenziele dürfen nicht zu hoch gesteckt werden, denn wiederholter Misserfolg schwächt das Selbstvertrauen.

STELLVERTRETENDE ERFAHRUNGEN

Hat einer Deiner Teamkollegen, der Dir in Fähigkeiten und Eigenschaften oder bereits errungenen Erfolgen sehr ähnlich ist, einen neuen Erfolg errungen, halte Dir stets vor Augen: “Wenn der/die das kann, dann schaffe ich es auch!”

VERBALE ÜBERZEUGUNG

Ein guter Coach/Trainer bestätigt einem Piloten immer wieder: “Ich weiß, dass Du gut bist. Gib Dein Bestes.”

Dasselbe kannst Du Dir selbst immer wieder gedanklich oder auch in Worten vorsagen.

Wichtig: Formuliere die Aussagen immer positiv, da Dein Unterbewusstsein das Wort “nicht” nicht kennt und eine Negativaussage als Positivaussage bewertet.

Also nicht: “Ich will nicht Zweitbester sein” (was für das Unterbewusstsein heißen würde

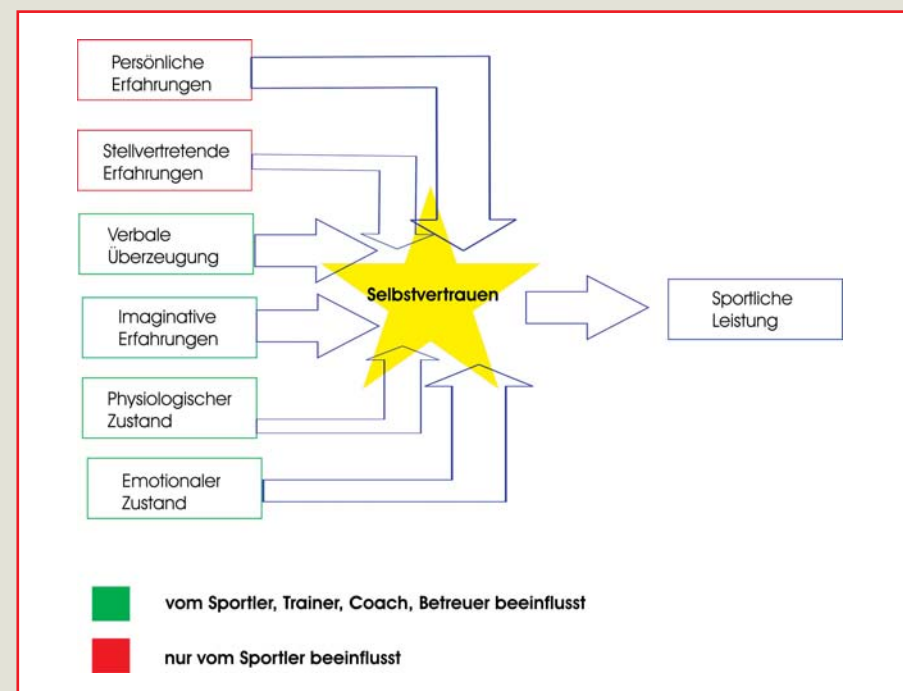
und den Jubel, Du schmeckst Champagner oder Du hältst einen Scheck in der Hand etc.).

Das kannst Du alleine oder mit einem Coach für ganz unterschiedliche Situationen immer wieder üben.

Z.B. Welche sinnlichen Eindrücke hast Du, wenn Du in einem Nobelrestaurant Ente isst: Was hörst, siehst, schmeckst, fühlst, tastest Du? Wie fühlst Du Dich dabei?

PHYSIOLOGISCHER ZUSTAND

Selbstvertrauen wird nachweislich durch Phänomene wie Muskelspannung oder Herzklopfen



“Ich will Zweitbester sein”) sondern “Ich will gewinnen.”

IMAGINATIVE ERFAHRUNGEN

Sich selbst einen Sieg mit allen Sinnen vorstellen können (z.B. Du siehst die Zuschauer vom obersten Treppchen aus, Du hörst den Applaus

geschwächt. Du kannst aber lernen, körperliche Empfindungen, die im Zusammenhang mit einem Wettbewerb auftauchen, als leistungsfördernd zu erleben. Techniken dazu lassen sich gemeinsam mit einem Coach gut erlernen (z.B. 5 Atemzug-Technik, Gedanken-Stopp-Technik).

ÜBUNGEN ZUR STÄRKUNG DEINES SELBSTVERTRAUENS

Übung 1: Lerne Dich kennen

Um das eigene Selbstvertrauen zu stabilisieren, musst Du zuerst herausfinden, wann bei Dir Unsicherheiten auftreten. Teile dazu ein Blatt in 2 Spalten ein, wobei Spalte 1 die Überschrift “Situationen, in denen ich selbstbewusst bin” trägt und Spalte 2 “Situationen mit mangelndem Selbstvertrauen”. In die Spalte 1 gehören alle Situationen oder Umstände, bei denen Du Dich absolut sicher fühlst (z.B. Landeinteilung). In Spalte 2 trägst Du die Umstände und Situationen ein, in denen Du Dich - auch gelegentlich - nicht so sicher fühlst (z.B. Schleppstart). Allein sich bewusst zu machen, welche Umstände/ Situationen das sind, deckt Bereiche auf, an denen Du arbeiten kannst. Aber es lässt sich noch mehr aus dieser Liste heraus holen (mehr in den folgenden Übungen).

Übung 2: Erwinnere Dich an Deine größten Erfolge

Diese Übung dient dazu, Dich in den mentalen Zustand während dieser Erfolgserlebnisse zurück zu versetzen. So schlägst Du die Brücke zwischen Deinem Erfolg als Pilot und Deinem Selbstvertrauen:

- Stell Dir vor, dass einen Meter vor Dir der Lichtstrahl eines riesigen Scheinwerfers auf den Boden trifft. Der Durchmesser des Lichtstrahls beträgt ca. 1 m.
- Erwinnere Dich jetzt an einen Zeitpunkt in Deiner Laufbahn als Pilot, an dem Du auf einem Höhepunkt Deines Könnens warst (Spalte 1 aus vorangehender Übung kann hier hilfreich sein). Jede Deiner Bewegungen und Entscheidungen war perfekt und alles schien mühelos und ohne bewusste Anstrengung zu laufen.
- Betrachte nun Deine 5 Sinne wie jemand, der eine andere Person von außen beobachtet. Du siehst, wie diese Person im Kreis steht und besser war als alle anderen. Stelle Dir vor, was diese Person im Kreis gerade sieht, hört, fühlt, riecht und tastet. Achte bewusst darauf, wie sich der “Geschmack des Erfolges” in ihrem Mund anfühlt.
- Tritt nun anstatt der Person ins Scheinwerferlicht und ins Geschehen, so dass das, was die 5 Sinne wahrnehmen, nun gerade in diesem Moment Deine eigene Realität ist. Achte darauf, was Du siehst, riechst, hörst, schmeckst und fühlst.
- Merke Dir diese Eindrücke. Du kannst sie immer dann hervorrufen, wenn Dein Selbstvertrauen schwindet.

Übung 3: Denke Dich stark

Formuliere positive Selbstbotschaften, die Dich darin bestätigen, dass Du Fähigkeiten, Fertigkeiten, positive Einstellungen und Überzeugungen besitzt, die die Basis des Erfolgs bilden. Wichtig: Die Botschaften sollten anschaulich sein. Wende diese auch schon beim Trainieren vor Wettbewerben an. So bist Du damit vertraut und sie gehen Dir im “Ernstfall” dann leicht über die Lippen.

Beispiele: “Ich lande sicher dort, wo ich soll.” Oder: “Ich habe das Gespür dafür, wo es nach oben geht.”

Nachgewiesen ist, dass auch “nur” motivierende Botschaften, wie z.B. “Das schaffe ich!” mindestens so effektiv sind wie “selbstinstruierende”, z.B. “Ich konzentriere mich auf die Wendepunkte.”

Übung 4: Lerne aus den Schwächen Deiner Mitbewerber

Deine Mitbewerber werden stets versuchen, ihre Zweifel und Ängste vor Dir zu verbergen. Mache Dir klar: Auch die anderen Piloten sind nur Menschen, auch sie kennen Schwächen, Angst und Müdigkeit. Analysiere nicht nur Gründe eigener Misserfolge, sondern auch die Gründe für Misserfolge der anderen.

Lerne Deine Mitbewerber persönlich kennen und tausche Dich aus. Ohne Hintergedanken, denn: Jeder Kontakt ist eine Gelegenheit, von einander zu lernen und ein Mitbewerber in einem Einzelwettbewerb kann bei einer Teamleistung zum Verbündeten werden.

Übung 5: Nutze die Kraft des Klanges

Musik kann durch Melodie, Rhythmus oder Text inspirieren, motivieren und das Selbstvertrauen stärken.

Sicher hast Du einen Lieblingsound, den Du vor einem Wettbewerb gerne hörst.

EMOTIONALER ZUSTAND

Du kannst Nervosität, Angst, oder Selbstzweifel ebenfalls durch Visualisierungs- und Konzentrationstechniken kontrollieren.

Beispiele aus der “Forschung für sportliche Erfolge” sind:

I believe I can fly (R. Kelly, 62 bpm = beats per minute)

The best (Tina Turner, 104 bpm)

Gold (Spandau Ballet, 143 bpm)

Lieder mit langsamerem Tempo (unter 110 bpm) stärken nachgewiesen das Selbstvertrauen und senken die physiologische Erregung. Wenn Du Dich “aufputschen” willst, wähle schnellere Rhythmen (über 110 bpm). Kurz vor dem Wettkampf kannst Du das Tempo auf Siegeslaune bis 130 bpm steigern.

Wenn Du bei einem Wettbewerb in der Funktion des Teamleaders bist:

Der legendäre American Football Coach Vince Lombardi hat einmal gesagt: “Selbstvertrauen ist ansteckend... mangelndes Selbstvertrauen allerdings auch.”

Wie bei jeder einzelnen Fähigkeit, die man beim Drachenfliegen beherrschen muss, gilt auch für den Aufbau von Selbstvertrauen: Die Übung macht den Meister.

Viel Erfolg!

Cornelia-Renate Gottwald ist ganzheitlicher Gesundheitscoach für Entscheider. Mehr Infos unter: www.best-in-balance.de



Startplatz an der Führmannalm

ANGERER OPEN

Ein Beitrag von Regina Glas

„Ich möchte Euch herzlich zur Weltmeisterschaft im Gleitwinkelfliegen begrüßen“ so Dieter Kamml, Vorstand des DCB Ruhpolding, beim Briefing auf der Führmann-Alm. Zum dreizehnten Mal veranstaltete der DCB Ruhpolding die Angerer Open, das traditionelle Gleitwinkelfliegen im Drachenfliegen. Knapp 100 Piloten, Wettkampf- und Freizeitflieger aus dem In- und Ausland haben den Weg nach Anger im schönen Berchtesgadener Land gefunden, um den besten Gleitwinkel zu erfliegen. Strahlender Sonnenschein, blauer Himmel mit kleinen Cumuli, Wind von vorne und Teilnehmer-Rekord - was will man mehr!

In vier Klassen wurde gestartet: Turmdrachen, Turmlose, Starrflügler und die Sonderklasse für Gleitschirmpiloten. Die Startgebühr betrug 5 Euro. Vor dem Start wurde das Startgewicht auf einer Waage festgehalten, dann musste der Pilot die 3 km Strecke und 300 Höhenmeter zum Ziel so schnell wie möglich abfliegen. Die Flugzeit wurde exakt gestoppt, wer das Ziel nicht überfliegen konnte, durfte auch mit der gesamten Ausrüstung darüber laufen. Gar nicht so einfach, denn es ging bergauf. Es bestand auch die Möglichkeit mehrmals zu starten. Die beste Zeit wurde gewertet. Auch dieses Jahr war bei wechselnden, teilweise thermischen Bedingungen ein

glückliches Händchen bei der Wahl des richtigen Startzeitpunktes gefragt. Starrflügelpilot Dieter Mücklich nutzte am Spätnachmittag die Wiedertartmöglichkeit zu einem Thermikflug über die Führmann-Alm und sah sich das Spektakel aus der Startüberhöhung an. Auch einige Gleitschirmpiloten nutzten die Thermik um mehr Höhe für den Zielflug zu haben. Für alle Flieger und Zuschauer war es eine Riesengaudi, am Landeplatz landeten ab Mittag fast minütlich Piloten vor oder nach der Ziellinie. Also jede

Wertung

Turmos

1. Seppi Salvenmoser, Aeros Combat 12 L	77,4 km/h
2. Primoz Gricar, Aeros Combat 12 L	76,3 km/h
3. Wolfgang Siess, Wills Wing T2	76,3 km/h
4. Matthias Mayer, Aeros Combat 14 L	75,8 km/h
5. Christian Zehetmair, Aeros Combat 14 L	75,3 km/h

Starrflügler

1. Felix Rühle, Atos VR92,9 km/h	
2. Toni Raum, Atos VR83,3 km/h	
3. Tim Grabowski, Atos VR	82,5 km/h
4. Christoph Lohrmann, Atos VR	75,8 km/h
5. Wolfgang Lankes, Atos V	68,8 km/h

Turmdrachen

1. Frank Mauer, Seedwings Spyder	61,6 km/h
2. Hans Kiefinger, WW Ramair	59,3
3. Michael Diederichs, Seedwings Merlin	49,5 km/h
4. Hauke Haub, Wills Wing HP AT	48,9 km/h
5. Georg Reiterberger, Moyes Xtralite	47,0 km/h

FOTOS PRIMOZ GRICAR



Jeder Teilnehmer muss samt Ausrüstung auf die Waage



Für die vielen Zuschauer war minütlich was geboten



Die erfolgreichen Piloten: v.l.: Hans Kiefinger, Andreas Ehrhardt, Frank Mauer, Seppi Salvenmoser, Felix Rühle

Menge Aktion für die zahlreichen Besucher, die sich bei Kaffee und Kuchen oder einem Landebier über die gute Stimmung freuten.

Am Ende siegten die erfahrensten Piloten. Sieger bei den Turmlosen wurde Seppi Salvenmoser aus Österreich (A) vor Primoz Gricar (SLO) zeitgleich mit Wolfgang Siess (AUT). In der Turmklasse siegte Frank Mauer vor Hans Kiefinger und Michael Diederichs (alle D). Bei den Starren ließ Seriensieger Felix Rühle (D) nichts anbrennen und platzierte sich vor Toni Raum auf (A) und Tim Grabowski (D). Auch einige Gleitschirmpiloten versuchten den Landeplatz in Högl bei Anger zu erreichen, was manchen auch gelang. In der „Sonderklasse“ siegte Andreas Ehrhardt (D) vor Christoph Kurz (A) und Bernhard Greindl (D). Bei der zünftigen Siegerehrung im Gasthof Führmann-Alm erhielten alle Teilnehmer einen Bierkrug, gesponsert von der Brauerei Wieneringer, und eine Urkunde. Mehr Infos und Ergebnislisten gibt es unter www.dcb-ruhpolding.de.

DFCA XC-OPEN!

Der Flieger Club Achantal lobt einen offenen XC Wettbewerb aus. Die üppigen Preisgelder wurden von Sponsoren zweckgebunden für diejenigen Piloten zur Verfügung gestellt, die von den Hausbergen des DFCA außerordentliche Flugleistungen zeigen. Der Gewinner erhält 500 Euro. Platz zwei wird mit 300 Euro und Platz drei mit 200 Euro belohnt. Die Fakten und Rahmenbedingungen:

Der Start ist zwingend von der Hochplatte oder vom Hochfeln. Es werden nur DHV-XC-Flüge gewertet, die beim DHV-XC eingereicht und anerkannt wurden. Die Punkvergabe ist zunächst wie beim DHV-XC, der DFCA bewertet zusätzlich mit folgenden Faktoren:

Gleitschirme	1,2
Turmdrachen	1,2
Starre	0,85
Flug vom DFCA Startplatz auf der Hochplatte	2,00
Landung auf dem DFCA Landeplatz am Weißner Hof	2,00

Gewertet wird ein Flug des Piloten in der Saison 2008. Der eingereichte Flug muss im Zeitraum zwischen 01.03.2008 und 15.8.2008 gemacht worden sein. Ende der Einreichungsfrist ist der 18.08.2008, 18:08 Uhr beim Sportwart des DFCA Luis Achille: LuisAchille@yahoo.de. Die Siegerehrung findet am 23.8.2008 am Weißner Hof, Petendorf/9 in Marquartstein statt.

Alle offenen Fragen zum DFCA-XC-OPEN klärt die Internetseite des DFCA, oder Luis, entweder per E-Mail oder telefonisch: 0172-727 7722. Bleibt nur noch, die „damals“ so motivierenden Worte unseres unvergessenen Gründungsmitglieds und Drachenfluggpioniers Schorsch Steffl zu zitieren: „An die Kanonen Buam!“

Immer aktuelle Infos vom DFCA unter www.dfc-achental.de.
DFC Achantal
Hans-Peter Blecher

HANGGLIDING WORLD MASTERS

Der Drachen- und Paragleiterclub „Union flying swans Traunsee“ veranstaltet vom 13. - 18. Juli 2008 in Bach im Lechtal (A) die Hanggliding World Masters 2008 für Senioren. Es gibt eine



Frauen- und Männerwertung. Gestartet wird in den Klassen FAI 1 - Flexible Drachen und FAI 5 - Starrflügler. Mehr Infos auf www.dhv.de unter Drachenszene.

www.dhv.de



CROSSALPS 2008 – WENDEPUNKT AM LIMIT

Die Hochries bei Rosenheim hat sich in den letzten Jahren zu einem gefragten Ausgangspunkt für Streckenflüge gemausert. An guten Tagen gelingt der alpine Sprung ins Pinzgau oder nach Zell am See. Wer's lieber flach mag, setzt bei passendem Wind zum Rundflug Richtung Chiemsee an. Das richtige Fleckchen Erde also, um einen „Walk&Fly“ Wettbewerb wie die Crossalps in die vierte Runde zu schicken.

Rund 40 Teilnehmer - blutige Amateure, wie ambitionierte Cracks - begaben sich im vergangenen Jahr auf die zweitägige Suche nach dem kleinen Flieger-Abenteuer. Am Ende hatte Helmut „Heli“ Eichholzer die Nase vorn und legte seinen „Wendepunkt am Limit“ mit einer Gesamtstrecke von 78,2 Kilometer fest!

In diesem Jahr haben sich die Regeln nur unwesentlich geändert und es gilt nach wie vor: Nur erlaufene und erflogene Wegkilometer sind erlaubt. Tabu sind Bergbahnen, Autos, Fahrräder, hilfsbereite Freundinnen und alle sonstigen Transportmittel.

Zur Teilnahme eingeladen sind Profis und Amateure der Gleitschirmszene, die sich am Boden und in der Luft fair im Wettkampf messen möchten. Festes Schuhwerk und ebenso fester Wille sind Voraussetzung, um die richtigen Startplätze mit der eigenen Ausrüstung auf dem Rücken zu erlaufen.

Start- und Endpunkt des Wettbewerbs ist die Talstation der Hochriesbahn. Gewinner wird der Teilnehmer, der mit seinem „Wendepunkt am Limit“ die weiteste Strecke zurückgelegt hat und der zum Task-Ende rechtzeitig zur Siegerehrung



mit anschließender Feier an der Hochries Talstation einläuft oder landet.

Der Veranstalter, der Gleitschirmclub Hochries Samerberg e.V., garantiert Preisgelder für die fünf Erstplatzierten jeder Wertungskategorie (Damen, Herren, Tandem) ebenso wie eine zünftige Party mit Familie und Freunden der Piloten im direkten Anschluss an den Wettbewerb. Im Startgeld von 30,- Euro ist ein T-Shirt und der Rückholservice aus der näheren Umgebung enthalten. Crossalps Beginn: 14.06.08 um 08.00 Uhr, Crossalps Ende: 15.06.08 um 17.00 Uhr, Start/Ziel: Talstation Hochriesbahn (bei Rosenheim). Alle weiteren Informationen und Anmeldung ab sofort unter www.crossalps.com, E-mail: info@crossalps.com.
Fredegar Tommek

SKYWALK NIGHT FEVER 2008

Eine Heerschar Piloten tritt an, um den Besten unter sich auszumachen. Den, der den letzten Aufwind zentriert, sich heldenhaft den Hang entlang schleicht, um dann als letzter die Richtung zum Landeplatz einzuschlagen und dort, unter dem tosenden Applaus aller Anwesenden, einzulanden. Es kann nur einen geben..... und dieser Eine wird am 19. Juli 2008 in Andelsbuch ermittelt Auch dieses Mal winkt wieder fette Beute in Form von Geld und Sachpreisen in Höhe von 4.000,- Euro. Erstmalig wird die Konkurrenz in 2 Klassen ausgetragen, es gibt eine Profi- und eine Amateurrkategorie. Die Teilnehmerzahl ist aus Sicherheitsgründen begrenzt, daher sollten sich interessierte Piloten möglichst bald unter www.skywalk.info anmelden. Natürlich wird rund um das NIGHT FEVER wieder Party und gute Laune angesagt sein, dabei sein ist alles!



1. TROPHÄE ALATUS

Internationaler Gleitschirm-Wettkampf

Ort und Termin: Levico Terme, Trentino – Italien vom 23. bis 25. Mai 2008

Der Verein VOLO LIBERO TRENTINO organisiert zusammen mit dem Starrflügel-Weltmeister Christian Ciech Ende Mai die erste Ausgabe dieses internationalen Wettkampfes der Stadt Levico Terme.

Während der 3 Wettkampftage mit cross-country gibt es am Strand des Levicosees für das Publikum einiges zu sehen, wie z.B. Akrobatik mit dem Gleitschirm unter besonderer Mitwirkung der Brüder Rodriguez. Gestartet wird auf der Panarotta, dem westlichen Eingangstor der Bergkette Lagorai, wo schon einige nationale und regionale Gleitschirmwettkämpfe statt fanden. Man erwartet die besten italienischen und internationalen Piloten und den mehrfachen Champion Manfred Ruhmer. Die Veranstaltung wird im FAI-Kalender als Event Kategorie 2 geführt. Nähere Informationen unter www.val-sugana.info.



VOR-WELTMEISTERSCHAFT GS IN VALLE DE BRAVO MEXICO

Liebe Pilotinnen und Piloten, liebe Leser, unter http://www.dhv.de/typo/Vor_WM-Val_de_Bravo.4728.0.html findet ihr eine Auflistung unserer Tagesberichte und einige Bilder über die Pre-World Championship im Gleitschirmfliegen, die von einigen Nationalmannschaftspiloten und solchen, die es werden wollen, als Training genutzt wurde. Wir möchten so allen Lesern einen Einblick geben wie ein Wettbewerb aus der Sicht der Piloten abläuft. Bei Fragen und Infos ist die Mailadresse sport@dhv.de gerne bereit, das eine oder andere Fliegerlatein zu erklären oder Auskunft über das Gelände in Val de Bravo zu geben. Ebenso ist in diesem Jahr wieder die Live-Berichterstattung über alle großen Wettbewerbe geplant, um tagesaktuell zu informieren. Auch diese Seiten: <http://www.dhv.de/typo/Sport.11.0.html> sind bestens geeignet, sich ein Bild von unserer Sportart im Wettbewerb zu machen.

1. BIPLACE OPEN

Seit 2002 gab es bei der Hessischen Landesmeisterschaft eine Gleitschirmtandemwertung. Ab 2008 wird es nun einen eigenen Wettbewerb für die Tandemklasse geben, die Biplace Open. Der Wettbewerb wird parallel zur Hessischen Landesmeisterschaft vom 18.5. - 25.5.2008 in Greifenburg (Emberger Alm) ausgetragen. Das Motto heißt: Geteilte Freude ist doppelte Freude. Ansprechpartner: Rainer Bürger, Tel.: +49(0) 173-2734033, E-Mail: Rainer.Buerger@googlemail.com, Veranstalter: Thorsten Braun, Tel.: +49(0)171-4753406, E-Mail: Thorsten.braun@hlb-gleitfliegen.de. Ausschreibung und Online-anmeldung: <http://hlb-gleitfliegen.de> unter "Hessenmeisterschaft". Hessischer Luftsport Bund Sportfachgruppe Gleitschirm + Drachen Thorsten Braun

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: MMIntec GmbH, Am Windfeld 15, 83714 Miesbach **Druck:** Mayr Miesbach GmbH, Am Windfeld 15, 83714 Miesbach **Papier:** chlorfrei
 Auflage: 32.500 Titel: Jörg Bajewski

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.

Für alle Mitglieder kostenlos

Bergungskosten

Deckungssumme: 2.500,- € Umfang: Suche, Rettung, Krankentransport, notwendiger Rücktransport. Ohne Mehrkosten für Bergung des Fluggeräts. (In ursächlichem Zusammenhang mit dem Betrieb eines Luftsportgerätes)

Schirmpacker-Haftpflicht

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

Startleiter-Haftpflicht

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

Flug-Unfall Tod und Invalidität

Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 5.000,- € bei Invalidität. Umfang: Verdreifachung möglich. Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderer Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
26,10 €

Zusätzlich mit 3,00 € Krankenhaus-Tagegeld und 3,00 € Genesungsgeld je Krankenhaustag. Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
37,50 €

Flug-Unfall nur Invalidität

Deckungssumme: 5.000,- € Umfang: Verdreifachung 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 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 Mitgliedsvereins 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

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



RUSH2

RUSH2 LTF 1-2
«KADDICT2» LTF 2

DIE NEUEN HIGH-END INTERMEDIATES

«KADDICT2»

**HIER FINDEST DU
DIE ERSTEN TESTSCHIRME:**

DEUTSCHLAND

Flugschule Chiemsee www.flugschule-chiemsee.de
Paragliding Tegernsee www.paragliding-tegernsee.de
Süddeutsche Gleitschirmschule www.einfachfliegen.de
Flugschule Siegen www.flugsport.de
Adventure Sports Lenggries www.adventure-sports.de
Flugschule Wasserkuppe www.wasserkuppe.com
Flugschule OASE Allgäu www.oase-paragliding.com
Flugschule HOCHNIES Chiemgau www.flugschule-hochries.de
Harzer Gleitschirmschule www.harzergss.de
Flugschule Martin Mergenthaler www.gleitschirme.de
Flugschule Tegelberg www.abschweb.net

ÖSTERREICH

Flugschule Steiermark Graz www.flugschule-steiermark.at
Flugschule Aufwind www.aufwind.at
Flugschule Salzburg www.flugschule-salzburg.at
Flight Connection Arlberg www.fca.at
Flugschule Blue Sky Sillian www.bluesky.at
Flugschule Bregenzerwald www.gleitschirmschule.at
Flugschule Achensee www.skyconnection.at
Kärntner Flugschule www.kaerntner-flugschulen.at
Flugschule Hinterstoder www.fliegmit.at

