



DHV Performance Center

Die Profi-Gleitschirmflugschulen

DHV-zertifiziert nach Qualitätsmanagement-Maßstäben

Tegernseer Straße 88

83700 Reitrain

Tel: 08022/2556

Fax: 08022/2584

www.paragliding-

Waltenerstraße 20

87527 Sonthofen

Tel: 08321/9970,

Fax: 08321/22970

flugmergen@aol.com

info@paragliding-tegernsee.de

Flugschule Martin Mergenthaler

www.flugschule-mergenthaler.de

tegernsee.de

- Fluglehrer mit Zusatzgualifikation
- 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 HOT SPORT www.hotsnort.de

info@hotsport de Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt!

Rhöner Drachen- und Gleitschirmflugschulen Wasserkuppe GmhH

St. Laurentius Straße 7 36163 Poppenhausen Tel: 06654/7548 Fax: 06654/8296 www.wasserkuppe.com info@wasserkuppe.com



Harzer Gleitschirmschule Amsbergstraße 10

38667 Rad Harzburg Tel: 05322/1415 Fax: 05322/2001 www.harzergss.de info@harzergss.de

Flugschule Siegen

Fisenhutstraße 48

Tel: 0271/382332

Fax: 0271/381506

www.flugsport.de

claus@flugsport.de

Claus Vischer

57080 Siegen



Flugschule Chiemsee GmbH

Birgit Beyhl 83229 Aschau Tel: 08052/9494

Chiemsee

Am Balsberg

83246 Unterwössen

Tel: 08641/7575

Fax: 08641/61826

Skytec Langackerweg 7

www.skvtec.de

info@skytec.de

79115 Ort Freiburg

Tel: 0761/4766391

Fax: 0761/4562892

www.einfachfliegen.de info@einfachfliegen.de

Drachen & Gleitschirmschule

Fax: 08052/9495

Flugschule Göppingen

www.flugschule-goeppingen.de

Sky-Team Paragliding

Schwarzwaldstraße 30

Michael Wagner

76593 Gernsbach

Tel: 07224/993365

Fax: 07224/993326

www.skv-team.de

info@sky-team.de

office@flugschule-goeppingen.de

Zeppelinstraße 3

Tel: 07164/12021

Fax: 07164/12029

73105 Dürnau

FLUGSCHULE www.flugschule-chiemsee.de

Süddeutsche Gleitschirmschule

Paragliding Performance Center

SKY-TEAM

flugschule.chiemsee@t-online.de

Auwald 1 87538 Obermaiselsteil Tel: 08326/38036. Fax: 08326/38037 www.oase-paragliding.de info@oase-paragliding.de

OASE Flugschule Peter Geg GmbH

Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt **Euro-Flugschule Engelberg** Wasserfallstraße 135

Flugschule Wildschönau-Tirol

Sky Club Austria Walter Schrempf

A-6314 Niederau Nr. 217

Tel: +43/664/2622646

Fax: +43/5339/8668

www.paragliding.at

info@paragliding.at

Moosheim 113

A-8962 Gröbming

Tel: +43/3685/22333

Fax: +43/3685/23610

Flugschule Aufwind

Fax: +43/3687/818804

Franz Rehrl

Dachstein 52

A-8972 Ramsau

www.aufwind.at

office@aufwind.at

www.skyclub-austria.com

office@skyclub-austria.com

Der Flugtechnikteil des Performance

Trainings findet über Wasser statt

Tel: +43/3687/81880 o. 82568

Am Sandbichl 10 87669 Rieden am Forggensee Tel: 08362/37038, Fax: 08362/38873 www.gleitschirm-aktuell.de info@gleitschirm-aktuell.de

Flugzentrum Bayerwald

93086 Wörth a.d. Donau

www.Flugzentrum-Bayerwald.de

schorsch.hoecherl@t-online.de

Georg Höcherl

Schwarzer Helm 71

Tel: 09482/959525.

Fax: 09482/959527

1. DAeC Gleitschirm-Schule

Heinz Fischer GmbH

CH-6390 Engelberg



www.eurofluaschule.ch info@euroflugschule.ch Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt

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

hari@papillon-web.de



Luftikus Eugens Flugschule Luftsportgeräte GmbH

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

GlideZeit Flugschule Tübingen



FLUGSCHULE SIEGEN

Bahnhofstraße 1/1 72764 Reutlingen Tel: 07121/370400 Fax: 07121/370454 www.alidezeit.de info@alidezeit.de Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt

Flatland Paragliding Karlstraße 6

40764 Langenfeld Tel: 02173/977703 Fax: 02173/977705 www.flatland-paragliding.de peternitsche@gmx.de

Flugschule Achensee

skytec

Eki Maute GmbH Talstation Karwendelbahn A-6213 Pertisau Flugschule 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









- Wichtig Neu Kurz
- Verband Nachrichten
- 14 Auslöser am Bera Profi-Fotograf Uli Wiesmeier beim Shooting
- 20 Streckenfliegen im Flachland Tipps der Profis, Teil 2
- 26 XC-Fliegen Was brauch' ich?
- Flugtechnik beim Drachen Start-Lande-Training, Teil 2
- Startvorbereitung GS Geschickt sortiert
- **Minimum-Wetterschiene** So einfach wie möglich?
- 42 Sicherheitsmitteilungen
- Bodenwind Wind unter Berücksichtigung der Reibung
- Baumrettung Nicht abklettern!
- Free Flight Tegelberg 2009
- Ougltätskontrolle der Checkbetriebe Checkbetriebe im Test
- 56 Akrobatik mit dem Gleitschirm Änderung der Kunstflugdefinition

- 60 Chickenstyle Fliegen wie ein Mädchen?
- 66 ParaFlightbook Das elektronische Mega-Tool
- 69 Aero 2009 Im Elektrofieber
- 78 Im Notfall telefonieren Wegweiser durch den Handy-Dschungel
- Vereine Briefe
- Rezenzion Kinofilm Reise zum Horizont
- 82 DHV-XC Zwischenergebnisse
- Wettbewerbe GS-Worldcup Brasilien - Valadares HG-Deutsche Meisterschaft - 2. King Ludwig Open GS-Landesmeisterschaften NRW/RLP -Mosel Open GS- Landesmeisterschaft -Internationale Bavarian Open Nachrichten und Meldungen

10 Neu auf dem Markt

12 Shop

78 Testberichte

97 Impressum

99 Versicherungsprogramm

Titel: Steffen Hertling in den Dolomiten

WICHTIG | NEU | KURZ WICHTIG | NEU | KURZ



Heiner Geißler, Christoph Fath, Biörn Klaassen

Drachen- und Gleitschirmvereine in der Pfalz

Natursport-Opening

Natursport im Biosphärenreservat. Im Pfälzer Wald kein Widerspruch. Alle Natursportler waren am Wochenende Ende April eingeladen, ihren Sport vorzustellen. Mit dabei auch der Luftsport mit dem Drachen- und Gleitschirmfliegen. Der Südpfälzer Gleitschirmfliegerclub organisierte zusammen mit dem 1. Pfälzer Drachen- und Gleitschirmfliegerclub, weiteren Piloten und dem DHV die Präsentation vor Ort. Das blau-weiße Messezelt des DHV war die zentrale Informationsplattform für die vielen Interessenten, die auf der benachbarten Wiese das Drachen- und Gleitschirmfliegen von den engagierten Pfälzer Piloten demonstriert bekamen. "Ich träume schon ewig vom Fliegen und will jetzt endlich damit anfangen", berichtete eine Besucherin begeistert. Sie nutzte die Gelegenheit auf dem Gelände für Aufziehübungen. Der 1. Pfälzer Drachen- und Gleitschirmfliegerclub hatte auch 2 Drachen aufgebaut. Als Vertreter für den lautlosen Natursport schafften es die Drachenflieger mit einem großen Bild und Bericht in die Rheinpfalz Zeitung. Als prominenten Fürsprecher für den Luftsport konnte Christoph Fath von den Südpfälzern Dr. Heiner Geißler gewinnen. Bei dem parallel laufenden Natursportsymposium vertrat Heiner Geißler die Positionen des Kuratoriums Sport und Natur und des DHV. Auf der Showbühne war für DHV und Vereine die Gelegenheit, unseren Sport vorzustellen. Rundum eine gelungene Veranstaltung. Vereine, die eine ähnliche Öffentlichkeitsarbeit planen, werden vom DHV mit Infomaterial und Beratung unterstützt.

Warsteiner Montgolfiade

Flight Festival Warstein 2009

Die Warsteiner Internationale Montgolfiade 2009 findet vom 4. bis 13.9.2009 statt und bildet den Rahmen für das Flight Festival Warstein. Das Flight Festival findet in diesem Jahr vom 5. bis zum 13. September statt. Am ersten Wochenende gibt es eine Zeltstadt, einen Groundhandling-Wettbewerb, FlyIn, Windenbetrieb und weitere Aktionen. Vom 7. bis 13.9. wird dann der Windenbetrieb fortgeführt mit einigen (Spaß)-Wettbewerben. Zum vierten Mal findet das Flight Festival Warstein im Rahmen der Warsteiner Internationalen Montgolfiade statt. Das Grundgerüst der Veranstaltung wird mit neuen Elementen aufgewertet. Aus den vergangenen Jahren wurde alle Verbesserungsvorschläge zusammengetragen und fließen in die Planungen mit ein. Weitere Informationen gibt's im nächsten DHV-Info und unter folgenden Internetseiten: www.dhv.de, www.warsteiner-wim.de und ab Juni unter www.flight.festival.de.

DHV-anerkanntes Sicherheitstraining

. Das DHV-Lehrteam empfiehlt jedem Gleitschirmpiloten mit A- oder vas Srive-Leinteam einprienit jedem dietschmippiolen mit A-Oder 8-Schein die regelmäßige Teilnahme an einem DHV-anerkannten Sicherheitstraining. Die Veranstalter von DHV-anerkannten Sicherheit strainings haben sich in einem aufwändigem Verfahren qualifiziert. Sie vorgen für hohen Sicherheitsstandard, professionelle Durchführung und Betreuung durch kompetente Fluglehrer, gemäß den Anforderungen des DHV.

Hot Sport Sportschulen

Trainingsleiter Günther Gerkau Trainingsgebiet: Lac d'Annecy/Frankreich www.hotsport.de info@hotsport.de



Flugschule GlideZeit

Trainingsleiter Willy Grau Trainingsgebiet: Lac d'Annecy/Frankreich www.glidezeit.de info@alidezeit.de



Flugschule Achensee

Trainingsleiter Eki Maute Trainingsgebiet: Achensee/Österreich www.gleitschirmschule-achensee.at office@gleitschirmschule-achensee.at

Flugschule Achensee

Flugschule Chiemsee

Trainingsleiter Wolfgang Marxt Trainingsgebiet: Bohinji-See/Slowenien www.flugschule-chiemsee.de flugschule.chiemsee@t-online.de

Flugschule Aufwind

Trainingsleiter Hans Moitzi Trainingsgebiet: Idrosee/Italien, Monaco www.aufwind.at info@aufwind at

Martin Mergenthaler/Paragliding Academy Trainingsleiter Chris Geist

Trainingsgebiet: Gardasee/Italien www.flugschule-mergenthaler.de info@flugschule-mergenthaler.de www.paragliding-academy.com info@paragliding-academy.com

Flugzentrum Bayerwald/Airsthetik Trainingsleiter Ralf Reiter

Airsthetik Trainingsgebiet: Gardasee/Italien www.flugzentrum-bayerwald.de schorsch.hoecherl@t-online.de www.airsthetik.at . office@airsthetik.at

Flugschule Hirondelle Trainingsleiter: Kai Ehrenfried

Trainingsgebiet: Lac d'Annecy/Frankreich www.fs-hirondelle.de info@fs-hirondelle.de

Sky Club Austria

Walter Schrempf Trainingsleiter: Walter Schrempf Trainingsgebiet: Hallstädter See www.skyclub-austria.com office@skvclub-austria.com

Habis Flugsport Trainingsleiter Fabian Schreiner Trainingsgebiet: Vierwaldstätter See/Schweiz www.klewenalp.de, mail@klewenalp.de

Rechtsberatuna

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



Schleppauskünfte

Auskunft zum Schlepp gibt der Schleppfachmann Horst Barthelmes im DHV-Informationsbüro für Schlepp regelmäßig Montag bis Freitag jeweils von 10:00 bis 12:00 Uhr, telefonisch 0661-6793480, Fax: 0661-6793491, Handy: 0171-2657578, E-Mail: dhvschleppbuero@dhv.de

> Wir begrüßen herzlich Aufwindfreunde e.V.

Markus Gstatter, Urfahrnstraße 18 a, 83080 Oberaudorf

Fliegerfreunde Kaltenbuch Karl-Heinz Schork, Dupfental 4, 91781 Weissenburg



TIMEZONE.de

Tolle Werbung fürs Drachenfliegen

Timezone ist eine große Modefirma und sponsert einige Drachenpiloten aus dem Nationalteam, unter anderem Corinna Schwiegershausen. Nun ist auf www.timezone.de (klick auf Passion und dann auf Corinna) ein Trailer mit tollen Flugaufnahmen von der WM am Cucco und der EM in Greifenburg mit Corinna zu sehen. Außerdem ist ein Link zum DHV geschaltet. Bei den Filmaufnahmen fürs "TEAM TIMEZONE" waren außerdem dabei: Jörg Bajewski, Oliver Barthelmes, Regina Glas, Andi Becker, Tim Grabowski, Alex Ploner und Primoz Gricar.

Neues im DHV-XC

Technische Neuerungen

Im DHV-XC gibt es wichtige technische Neuerungen. In der Tagesflugliste können die Kommentare und Fotos jetzt direkt betrachtet werden, ohne dass erst die Flugdetailseite geöffnet werden muss. Einfach mit dem Mauszeiger auf die Kommentar-Sprechblase gehen und in einem automatisch öffnenden neuen Fenster wird der Text angezeigt. Wenn das Foto-

symbol angeklickt wird, können auch die Fotos sofort in einem neuen Fenster betrachtet werden.

In den Wertungslisten gibt es die Möglichkeit, Informationen zu Piloten und Flügen einfach und ohne Umwege zu öffnen. Mit dem Mauszeiger auf den Pilotennamen und man sieht die fliege-



rischen Angaben, Angaben zur Ausrüstung und ein Pilotenfoto. Wenn man auf die Punktzahl der einzelnen Flüge geht, öffnet sich ein Fenster mit den Eckdaten zu dem betreffenden Flug samt Kommentar.

Eine Thermikkarte wurde in Google Maps integriert. In der Flugdetailseite rechts neben der Kartendarstellung unter Thermals das Feld "Thermik anzeigen" anklicken. Jetzt werden in Klassen A – E eingeteilt Thermikquellen angezeigt. Diese Thermikquellen wurden aus 60.000 Flügen ausgewertet und über die vorhandenen Flugdaten bis zum Boden herunter gerechnet. Das heißt, hier werden die tatsächlichen Geländepunkte angezeigt, von denen die jeweilige Thermik ausging

Akro in Deutschland

Änderung der Kunstflugdefinition

Das Akrofliegen mit dem Gleitschirm hat sich in den letzten Jahren enorm weiterentwickelt. Nicht nur im High-End-Bereich mit Chrigel Maurers 158 Infinity Tumblings. Softere Akromanöver wie SAT, hohe Wingovers und asymmetrische Spirale haben in den Sicherheitstrainings erfolgreich Einzug gehalten. Die Erfahrung hat gezeigt, dass diese Manöver, mit dem entsprechenden Pilotenkönnen und unter kompetenter Anweisung über Wasser, nicht riskanter sind als die Übungen im klassischen Sicherheitstraining. Und die Piloten lernen enorm dazu. An vielen Flugbergen, auch in Deutschland, hat sich eine kleine Szene meist junger Akropiloten gebildet. Weil dort, oft in Ermangelung professionell organisierter Trainingsangebote über Wasser, im "Learning by doing-Verfahren" geübt wird, bleiben die Unfälle nicht aus. Dass dies nicht sein müsste, zeigt sich, wenn sich professionell trainierte Piloten messen. Die Unfallzahlen bei den bisher ausgetragenen Akro-Wettbewerben über Wasser liegen deutlich hinter denen der klassischen Wettbewerbe.

Zeit, diese Spielart des Gleitschirmsports aus der Illegalität zu holen, dachten sich die Initiatoren eines entsprechenden Antrags an die DHV-Jahrestagung 2008, Armin Spinar und Felix Merk. Ihr Vorstoß erhielt eine Mehrheit bei den Delegierten, die den Antrag auf Drachenflug-Akro erweiterten. Die DHV-Geschäftsstelle wurde beauftragt eine Arbeitsgruppe einzusetzen, die Konzepte zur Legalisierung des Akrofliegens ausarbeiten soll. Die AG traf sich bereits im Februar. Bei den Experten bestand großes Interesse an einer Mitarbeit, sodass dieses Meeting hochkarätig besetzt war. Im Vorfeld hatten Gespräche mit dem Luftfahrt-Bundesamt und dem Bundesverkehrsministerium ergeben, dass von Behördenseite eine Streichung des Kunstflugverbotes für Luftsportgeräte (LuftVO) mit großer Entschiedenheit abgelehnt wird. Letztlich war schnell klar, dass eine Lösung nur über eine geänderte Definition des Begriffs "Kunstflug" in der Flugbetriebsordnung für Gleitsegel und Hängegleiter zu erreichen ist.

Diesbezüglich gab es eine sehr willkommene Hilfestellung seitens des Aerobatic-Wettbewerbsreglements der FAI. Dort werden nämlich dynamische Manöver mit großen Roll-/Nickwinkeln erst ab einer Schräglage von 135° als Aerobatic- also Kunstflugmanöver gewertet. Die Arbeitsgruppe war sich bald einig, dass eine Anlehnung an diese bereits vorhandene Kunstflugdefinition des Weltflugsportverbandes sinnvoll wäre und eine gute Lösung ist. Sie erlaubt den größten Teil der Akromanöver, verweist aber die überaus gefährlichen Hardcore-Figuren, die direkt über die Kappe führen (Tumbling), in den verbotenen Kunstflugbereich.

Der Entwurf einer geänderten Flugbetriebsordnung liegt den Behörden vor, von dieser Seite kamen keine Einwände. Die neue Kunstflugdefinition lautet: Flugzustände mit einer Neigung von mehr als 135° um Quer- oder Längsachse sind Kunstflug. Die DHV-Kommission wird über diese neue Kunstflugregelung Ende Juni abschließend beraten. Siehe zu diesem The-

VERBAND | INFORMATIONEN **VERBAND** | INFORMATIONEN

WETTKAMPFSPORT - OUO VADIS?

Der Weltluftsportverband FAI antwortet auf ein Schreiben des Europaverbandes EHPU, das im letzten DHV-Info abgedruckt war, gemeinsam mit alarmierenden Äußerungen von Spitzenpiloten über die mangelnde Sicherheit bei internationalen Wettkämpfen.

Dear EHPU.

CIVL appreciates the concern of the EHPU on the subject of accidents in competitions. I can guarantee you that the FAI Executive Board, the CIVL Bureau and CIVL Delegates all share your anxiety, and we are acting accordingly.

I hope that by now EHPU members, through their CIVL Delegates, or directly from the Minutes of the Plenary meeting in February (see www.fai.org/ hang gliding/meetings/plenary), have more information on the wide reaching initiatives that CIVL has put in place. Improving safety at competitions is CIVL's highest priority. We have Working Groups investigating various aspects and we are calling on experts throughout the industry. Following the outcomes of these initiatives we intend to act swiftly and positively. For example, even before the next World Championship takes place, we expect to be able to make a major step forward in the area of regulations covering hang glider pitch stability, a subject on which we know you share our concern.

Meanwhile, other actions are already underway. For example, CIVL and EHPU are already cooperating to ensure that accident data are collected and shared. This will give us all valuable insight into the causes of incidents, and those which arise most frequently. As I am sure you appreciate, only a few of these factors are likely to be exclusively related to competition flying. CIVL is doing its utmost to improve safety wherever it can have real influence. If the answers lie in restricting flying equipment and scrutineering, we can put rules and resources in place. If 'task setting' or the timing/location of competitions is an issue, then expert advice can be sought and quidelines created. Raising the pilot qualification criteria, reducing numbers, setting higher standards for organisers, are all within our remit. It's not so easy to tackle pilot attitudes to risk-taking, but rest assured we will be insisting that harsher penalties are applied to pilots who take stupid risks, endangering themselves and others, and who bring the sport into disrepute. The Sporting Code already grants us the power to exclude offenders from our competitions. CIVL will in future require Organisers to penalise incidents of dangerous flying, and pilots who disregard warnings. CIVL is firmly committed to eradicating irresponsible behaviour of this nature. Hang gliding and paragliding are 'high risk' sports and it is a fact of life that the media will focus on an accident or fatality, whether in a high level competition or in recreation. But we accept your point that they are likely to receive more adverse publicity when they occur in high profile events.

We are always most interested in the opinions of other parties as to how safety can be improved. We welcome the opportunity to work together with all governing bodies, whether national or international, competition or recreation-oriented, on measures to improve safety at all levels in our sport. For this reason, we would appreciate your help in finding out more about what initiatives EHPU members are undertaking at their respective national levels to address these critical safety issues. You write about a root-and-branch reform of the entire competition scene. The issues are complex, and differ between hang gliding and paragliding. But we certainly share your concerns about the financial and regulatory consequences of the current accident rates, and are not opposed to radical reappraisal, especially now that we seem to have the support of more leading pilots. Resources and effort should be pooled, not only between CIVL and EHPU, but with your counterparts representing other parts of the freeflying world. We trust you will continue to encourage your members to pursue the guest for greater safety in our sport and share their results with other bodies, including CIVL. We will of course, continue to keep you informed of progress within CIVL.

Yours sincerely

Flip Koetsier

CIVL President



Die CIVL würdigt die Besorgnis der EHPU wegen der Unfälle in den Wettkämpfen.

Ich kann Euch garantieren, dass das FAI-Executive Board, die CIVL-Vorstandschaft und die CIVL-Delegier-Board, die CIVL-Vorstandschaft und die CIVL-Delegiciten allesamt Eure Sorge teilen, und sich entsprechend verhalten. Ich hoffe, dass die EHPU-Mitglieder inzwi-

schen über ihre CIVL-Delegierten oder über das Beschlussprotokoll der CIVL-Jahrestagung im Februar (siehe www.fai.org/hang_gliding/meetings/plenary) über die weitreichenden Initiativen, welche die CIVL gestartet hat, mehr Information erhalten haben.

Die Sicherheit bei Wettkämpfen zu verbessern, hat bei der CIVL die höchste Priorität. Wir haben Arbeitsgruppen, welche die verschiedenen Aspekte untersuchen und wir fragen bei den Experten der Hersteller an. Wir beabsichtigen schnell und positiv zu reagieren, wenn die Ergebnisse dieser Initiativen vorliegen. Zum Beispiel rechnen wir damit, schon vor der nächsten Weltmeisterschaft in der Lage zu sein, einen großen Schritt im Bereich der Wettkampfregeln für die Drachen-Pitchstabilität zu tun, einer Angelegenheit von der wir wissen, dass Ihr unsere Sorge teilt.

Andere Aktivitäten laufen schon. Zum Beispiel kooperieren CIVL und EHPU bereits, um Unfalldaten zu sammeln und auszutauschen. Das gibt uns allen wertvolles Wissen über Unfallgründe und Häufigkeiten. Nur einige dieser Faktoren sind ausschließlich dem Wettkampf zuzuordnen: ich bin mir sicher. Ihr seht das ebenso.

Die CIVL tut ihr Äußerstes um die Sicherheit zu verbessern, wo immer die CIVL wirklichen Einfluss hat. Falls die Antwort in der Prüfung und Einschränkungen für die Flugausrüstung liegt, können wir Regeln und Ressourcen bereitstellen. Falls die Aufgabenstellung oder die Geländewahl/ Zeitraum ein Thema ist, dann kann Expertenrat eingeholt und Richtlinien können erstellt werden. Die Anforderungen an die Pilotenqualifikation zu erhöhen, die Teilnehmerzahl zu reduzieren, höhere Anforderungen an die Organisatoren zu stellen, das alles liegt in unseren Möglichkeiten.

Weniger einfach ist es, die Einstellung der Piloten zu Risiken anzugehen, aber seid versichert, wir werden darauf drängen, dass härtere Strafen über Piloten verhängt werden, die dumme Risiken eingehen, dabei sich selbst und andere gefährden und den Sport in Verruf bringen. Die Wettbewerbsordnung gibt uns bereits die Möglichkeit, die Missetäter vom Wettkampf auszuschließen. Die CIVL wird in Zukunft von den Organisatoren fordern, dass sie gefährliches Fliegen bestrafen sowie jene Piloten, die Verwarnungen missachten. Die CIVL ist fest entschlossen, ein solch unverantwortliches Verhalten zu eliminieren.

Drachenfliegen und Gleitschirmfliegen sind hoch riskante Sportarten und es ist eine Tatsache, dass die Medien Unfälle und Todesfälle hervorheben, ob sie nun im Wettkampf geschehen oder außerhalb. Aber wir stimmen Euch zu, dass Unfälle wahrscheinlich ein schlechteres Image erzeugen, wenn sie in herausragenden Veranstaltungen stattfinden.

Wir sind immer sehr an der Meinung anderer interessiert, wie die Sicher-

heit verbessert werden kann. Wir heißen die Gelegenheit willkommen, mit allen Organisationen, ob national oder international, wettkampf- oder freizeitorientiert zusammenzuarbeiten, für Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit in allen Sportebenen. Aus diesem Grund würden wir gern mehr über die Initiativen wissen, die von den EHPU Mitgliedern getroffen werden, um diese kritischen Sicherheitsthemen anzugehen.

Ihr schreibt über die Notwendigkeit einer grundsätzlichen Reform der gesamten Wettkampfszene. Die Themen sind komplex und zwischen Drachenfliegen und Gleitschirmfliegen unterschiedlich. Aber sicherlich teilen wir Eure Sorge über die finanziellen und gesetzlichen Konsequenzen der aktuellen Unfallraten und wir sind nicht gegen einen radikalen Neuan-

fang, besonders nun, wo wir die Unterstützung von mehr Spitzenpiloten

Die Ressourcen und Anstrengungen sollten vereint werden, nicht nur zwischen CIVL und EHPU sondern auch mit denen, welche die anderen Teile der frei fliegenden Welt repräsentieren. Wir vertrauen darauf, dass Ihr weiterhin Eure Mitglieder ermutigt, die Suche nach besserer Sicherheit in unserem Sport fortzusetzen und die Resultate mit anderen Organisationen, einschließlich der CIVL, auszutauschen. Wir werden Euch natürlich über den Fortschritt in der CIVL informieren.

Mit freundlichen Grüßen

Flip Koetsier, CIVL President

Warum eine Grauzone gefährlich ist

Bruce Goldsmith sorgt sich, dass die Gleitschirm-Industrie eine gefährliche Wendung zum Schlimmsten nimmt.

(Übersetzt aus Cross Country 122/2009)



Innovation in Erscheinung: die starre Verstärkung des Aufhängebereichs (siehe Foto S. 8). Gibus, dem Designer von Aircross, wird allgemein diese Innovation zuge-

schrieben, er hat sie im U3 implementiert, seinem damals als radikal geltenden Wettkampfschirm. Während der WM in Australien haben es bereits viele Wettkampfschirme benutzt.

Die starre Verstärkung des Aufhängebereichs besteht aus halbkreisförmigen Plastikdrähten über den Aufhängepunkten innerhalb der Zellen des Gleitschirms. Diese versteifen die Struktur des Flügels und verteilen das Pilotengewicht besser, sie erleichtern es, die Anzahl der Leinen zu reduzieren und damit den Widerstand. Diese Idee ist simpel und funktioniert, aber das Problem ist, dass man nun damit beginnt starre Elemente in den Flügel einzubauen. Na und, magst Du vielleicht sagen, Steifigkeit ist doch das, was

wir brauchen, um unsere Gleiter schneller und stabiler zu machen. Dies ist richtig, aber unglücklicherweise kommen weitere, sehr gefährliche Faktoren ins Spiel, wenn man den Flügel versteift.

Diese Lektion ist auf die harte Tour gelernt worden, viele Piloten haben es mit ihrem Leben bezahlt. Dass der Schirm einklappt, ist eine wesentliche Sicherheitseigenschaft, weil ein eingeklappter viel sicherer ist als ein abgeknickter Flügel. Ein gebrochener Flügel lässt sich nicht wiederherstellen. Die zwei klassischen Beispiele sind der Trilair und der Panthair von Ailes de K. Der Trilair hatte zu viele geschlossene Zellen und der Panthair hatte einen dünnen Stab über die gesamte Spannweite, um den Flügel zu versteifen. Beide Designs erschienen zuerst sicher, aber als sie auf den Markt kamen, zeigten sich die Probleme: Die drastische Reaktion auf Einklapper und Verhänger war sehr schwer zu beheben. Im Falle des Trilair war nicht das Problem, dass er eine steife Struktur hatte, sondern dass die geschlossenen Zellen ein gutmütiges Einklappen verhinderten. Der Panthair hatte einen dünnen Stab über die gesamte Spannweite, welcher ebenfalls das gutmütige Einklappen des Flügels

verhinderte. Sie hatten also eine Menge gemeinsam. Das Kernproblem ist, dass immer eine Turbulenz irgendwo stark genug sein wird, den Flügel einzuklappen, es sei denn, er ist völlig starr wie beim Drachen. Wenn Einklapper auftreten, wird diese Starre sehr gefährlich, weil die eingeklappte Sektion des Flügels entweder teilweise gefüllt bleibt, oder sich in den Leinen verhängt. Dies erzeugt hohen Widerstand und zwingt den Gleiter schnell in eine Steilspirale mit hohen G-Werten, wobei der intakte Teil des Flügels um den verhängten oder eingeklappten Teil rotiert. Die Geschwindigkeit und Energie sind dramatisch höher als bei einem normalen Einklapper, wegen des größeren Widerstands, den die noch starre aber eingeklappte Flügelsektion gegenüber dem flatternden Stoff eines normalen Einklappers hat. Wenn Du Dir eine Cessna mit einem zur Hälfte weggeklappten Flügel vorstellen kannst, dann hast Du eine Idee, was in einer solchen Situation geschieht.

Die Sicherheit des Gleitschirms hängt auch von seiner Pendelstabilität ab. Aber manchmal, in extremen Situationen, kann der Flügel unter den Piloten schießen, wobei eine andere Sicherheitseigenheit des Einklappers ins Spiel kommt.

VERBAND | INFORMATIONEN VERBAND | INFORMATIONEN

WETTKAMPFSPORT - OUO VADIS?

Während der Flügel unter den Piloten schießt, wird der Anstellwinkel negativ und der Flügel kollabiert, bevor er unter den Piloten gerät. Wenn der Flügel nicht oder zu spät kollabiert, kann der Pilot in die Kappe fallen, wenn die Leinen nicht mehr straff sind. Eine eindeutig gefährliche Situation, die in jedem Fall vermieden werden muss. Die Tatsache, dass ein Flügel kollabiert, bevor er unter den Piloten schießt, macht ihn fundamental sicherer.

FAI-Regeln

Weil es eindeutig potentiell gefährlich ist, starre Strukturen in Gleitschirme einzubauen, hat die FAI eine sorgfältige Regel gesetzt, in der Sektion 7 des Dokuments, das die Gleitschirmwettbewerbe regelt:

Class 3 (Paraglider): "...Hängegleiter, die keine starre Struktur haben ..."

Mein Verständnis von "keine starre Struktur bei einem Gleitschirm" sind die Leinen, das Segel und deren Verbindung, insbesondere wie das Pilotengewicht aufgenommen und von den Schäkeln übertragen wird. Wenn Du die starre Verstärkung des Aufhängebereichs ins Segel baust, ist für mich nicht klar, ob das gegen die FAI-Regeln verstößt.

Bei der WM 2007 bat ich ein Jurymitglied eine formale Anfrage an die Jury weiterzuleiten, ob die starre Verstärkung des Aufhängebereichs innerhalb der Definition eines Gleitschirms ist. Nach einigen Tagen wurde ich informiert, dass sie innerhalb der Regeln ist und dass niemand in der Jury darin ein Problem sieht.

Es ist wahr, dass die starre Verstärkung des Auf-



Verstärkung der Aufhängepunkte

hängebereichs nicht vollständig starr ist, da sie aus flexiblen Kunststoffdrähten besteht. Es ist die Tatsache, dass sie zu einem Bogen genäht sind und vom Tuch gehalten werden, was die flexiblen Komponenten zu einer überraschend starren Struktur werden lässt. Es wurde auch dargelegt, dass die Mylar-Eintrittskante starr sei und dennoch akzeptabel, aber ich würde sagen, sie ist nicht Teil der wesentlichen Festigkeitsstruktur. Schäkel sind auch akzeptiert und es ist klar, dass sie sehr starr und Teil des Festigkeitsverbundes sind. Also sind die Regeln nicht eindeutig und für Interpretationen offen. Als es für mich klar war, wie die FAI die Regeln interpretiert, ließ ich die Sache ruhen. Ich habe die starre Verstärkung des Aufhängebereichs in meine

eigenen Konstruktionen eingebaut und finde, dass sie ohne offensichtliche Sicherheitsprobleme gut funktionieren, und sie sind nun in vielen modernen Gleitschirmen zu finden, sowohl in Wettkampfschirmen wie auch in Freizeitflügeln.

Segellatten über die gesamte Flächentiefe

Sobald die FAI die Nutzung von starren Bauteilen erlaubt hatte, war mir klar, dass die Industrie weiter in diese Grauzone der Gleiterdefinition vordringen wird. 2008 kam der nächste Schritt. Verstärkungen in Längsrichtung, die aus demselben Material gemacht sind, einem Plastikdraht, der von der Vorderkante zur Hinterkante des Flügels läuft, über fast die ganze Flächentiefe. Viele der Top-Geräte der WM 2009 hatten die-

ses Designelement, und das reizt eindeutig die Grenze der FAI Definition aus. Vielleicht ist es nicht so wichtig, ob diese Gleiter innerhalb der FAI Definition bleiben, es ist viel wichtiger, ob sie sicher bleiben. Ich habe mehrere Berichte über Verhänger erhalten, die dadurch entstanden sind, dass der Gleitschirm anstatt einen Frontklapper zu machen, offen blieb und tief unter den Piloten vorschoss. Da ich nicht bei der WM dabei war, kann ich nicht persönlich beurteilen, ob diese neuen Konstruktionen sicher sind oder nicht. Aber für mich scheint es klar zu sein, dass wir in eine neue potentiell gefährliche Phase in der Entwicklung unseres Sports eingetreten sind und wir müssen sehr vorsichtig sein, um unnötige Verletzungen, oder schlimmer noch, Todesfolgen zu vermeiden.

Der Weg nach vorn

Also, die FAI-Regeln lassen insbesondere bei der Benutzung von starren Elementen Interpretationen zu, manchmal sind sie schon und manchmal nicht als innerhalb der Definition akzeptiert. Aber was wirklich wichtig ist, ist die Sicherheit und nicht Definitionen. Mein Vorschlag ist, dass die FAI-Regeln macht, die verlangen, dass Wettkampfgleiter testgeflogen sein müssen. Die FAI-Regeln verlangen momentan einen Lasttest, aber keinen Testflug. Wenn die FAI ganz einfach Testflug-Anforderungen stellen würde – es könnte sogar den Herstellern überlassen werden, die Flugtests zu machen – könnten wir grundlegend und radikal das Risiko einer unsicheren und relativ unerprobten, sich in den Sport einschleichenden, Technologie reduzieren.

Es gibt keine Wettkampfgleiter-Kategorie in den EN-Tests, welche für Freizeitflügel gelten. Die oberste Stufe ist EN D, welche den Seriengeräten näher kommt als den Wettkampfgeräten. Aber ich würde sagen, dass es vernünftig ist, wenn Wettkampfgeräte den EN D Test bei Trimmspeed erfüllen müssten. Kein Test im beschleunigten Zustand sollte verlangt werden. Ich denke, mit diesem kleinen Schritt

könnten große Sicherheitsprobleme vermieden werden, und wir würden nicht auf beliebige Definitionen angewiesen sein, sondern wir würden die Sicherheit des Wettkampfgeräts formell prüfen, ohne Innovationen oder die Entwicklung zu verbieten.

Kommentar DHV-Technik:

Die Forderung "kein Test im beschleunigten Zustand sollte verlangt werden" ist angesichts der Verhältnisse unter denen Wettbewerbe betrieben werden nicht nachvollziehbar.

Gerade im Wettbewerb wird am häufigsten voll beschleunigt geflogen und hier will der Hersteller in seinen eigenen Tests keine Aussagen über das Verhalten seines Gerätes treffen?

Soll hier der Pilot erst im Wettbewerb herausfinden, wie sein Gerät reagiert?

Ein Test über den vollen Geschwindigkeitsbereich der erflogen werden soll und kann, ist unseres Erachtens nur konsequent und logisch.

DHV-Technik, Hannes Weininger

Aktueller Zwischenstand der FAI-Arbeitsgruppe

Während die FAI in ihrem Antwortschreiben an die EHPU ihre Bereitschaft zur Verbesserung des Wettkampf-Sicherheitsstandards erkennen lässt, zeigt sich in ihren Arbeitsgruppen weniger Fortschritt.

In der Gleitschirmarbeitsgruppe, die bis zum Jahresende zum Ergebnis kommen soll, zeichnet sich noch keine Einigung ab. Die Vorschläge reichen von "Wettkampf-Piloten sollen ihre Prototypen selbst testen", (weil die meisten Hersteller und alle Testorganisationen die heutigen Prototypen nicht testen wollen, ist ihnen zu gefährlich!) bis hin zur Überlegung, künf-

tig als Voraussetzung für FAI-Wettkämpfe die Gleitschirm-Norm EN-D vorzusehen. In der Drachenflug-Arbeitsgruppe, die bis zur bevorstehenden WM in Laragne ein Ergebnis braucht, stand dieses bei Info-Redaktionsschluss noch immer nicht fest. Obwohl der DHV bei seiner German Open bewiesen hat, dass man zur Zufriedenheit der großen Pilotenmehrheit (siehe auch S. 88) durch Überprüfung der Flügelschränkung das bis dato gebräuchliche, lebensgefährliche, technische Doping verhindern kann

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

DHV-Newsletter

Aktualität, Fakten und multimediales Erleben. Im Bereich Service unter Mailinglisten/Newsletter könnt ihr euch eintragen.

DHV-TV

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

Mitgliederportal

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

iPhone goes DHV-XC

SkyLogger

Das Programm zur Visualisierung und Speicherung von Flugda-



ten mit dem iPhone. Mittels der GPS-Funktionalität des iPhones stellt SkyLogger die Pilotenpositionen während des Fluges fest und speichert die Daten. Ferner ist der Pilot im Flug in der Lage, die verstrichene Zeit seit dem Startzeitpunkt, die direkte Distanz zum Startpunkt, die aktuelle Geschwindigkeit über Grund und die Steigrate abzulesen. Eine Kompassrose deutet die Flugrichtung an. Nach Beendigung des Fluges werden sämtliche Informationen in einem IGC-Datenformat gespeichert, das den Anforderungen des DHV-XC entspricht.

Flugschule Chiemsee

In neuen Räumen

Die Neueröffnung der Flugschule Chiemsee war ein voller Erfolg. Viele große Hersteller sowie Toppiloten aus der Szene nahmen an der Feier teil. Piloten wie der amtierende Weltmeister Andy Aebi, Oliver Teubert, Andi Frötscher haben mit interessanten Vorträgen die Besucher begeistert. Die Flugschule Chiemsee hat eindrucksvoll gezeigt, dass sie mit voller Kraft der Zukunft begegnet und mit einem Team der Extraklasse auch schwierige Aufgaben meistern kann. Bei Fragen steht euch das Team jederzeit in Aschau persönlich zur Verfügung. Tel. 08052-9494 oder unter www.flugschule-chiemsee.de

U-Turn Energy

Drink für Piloten

U-Turn verleiht nicht nur Flügel mit seinen Gleitschirmen. Jetzt kommt der passende Drink. Ausgewogen im Geschmack und mit der Extra-Portion Traubenzucker gibt der U-Turn Energy so richtig Power. Schmeckt gerührt, geschüttelt,

gemixt oder einfach pur. Für die lang anhaltende Steigerung der Aufmerksamkeit sind mit Taurin, Inosit und Glucuronolacton drei nachweislich wirksame und getestete Zusatzstoffe enthalten. Und natürlich fehlt auch ein ordentlicher Batzen Koffein nicht.

Mehr Infos unter www.u-turn.de



Schöner Fliegen

NOVA präsentiert einen neuen Gleitschirmflieger-Overall und eine Softshell-Jacke in hauseigenem Design. Ergonomisch auf die Bedürfnisse von Piloten zugeschnitten, bieten sie besten Trage-

komfort und eine hohe Funktionalität. Das Softshell kommt in schlichtem Schwarz mit dezentem NOVA-Stick, der Overall in verschiedenen Rot/Grau-Kombinationen.

Viel Freude bereitet NOVA das neugegründete Juniors Team. Im Herbst 2008 lud der österreichische Gleitschirmhersteller Nachwuchspiloten bis 25 Jahre ein, sich für das NOVA Juniors Team zu bewerben. Jetzt stellen sich die Nachwuchspiloten auf der NOVA-Website vor, haben für sich ein eigenes Schirmdesign entwickelt und auch gleich erste Erfolge zu vermelden. Mehr Infos unter www.nova-wings.com und www.charly-produkte.de

Neu im DHV Shop

Relief-Karten

Die Alpen stehen für Thermik und atemberaubende Flüge. Jetzt gibt es im DHV Shop den Alpenbogen im 3D Format für die Wand zu Hause. Die Kunststoffkarte überhöht das Alpenrelief und gibt die Topographie detailgenau wieder. Die Alpen



werden buchstäblich begreifbar und geben eine Vorstellung von möglichen Strecken und Fluggebieten. Zu bestellen im DHV Shop unter <u>www.dhv.de</u>

SOL Paragliders

Neue Räume

Um den Anforderungen eines kundenorientierten Unternehmens gerecht zu werden, bezog Christian Zell mit seiner Firma arctia neue Räumlichkeiten in Ettlingen. Im 2. OG eines Gewerbeparks hat er ideale Voraussetzungen zur Unterbringung von Büros und Lager gefunden. Ziel ist es, Kunden und Flugschulen schnell und zuverlässig beraten und beliefern zu können. Zu der SOL Produktpalette kommen nun auch Speedrider. Weitere Informationen unter www.arctia.de

Neu mit DHV-Musterprüfung

UP Kantega XC



LTF 1-2. Der Gleitschirm Kantega XC des deutschen Herstellers UP International hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung 1-2 in 4 Größen erfolgreich abgeschlossen. Produktinformation unter www.up-europe.com, Testbericht unter www.dhv.de

Skywalk Cayenne 3



LTF 2. Der Gleitschirm Cayenne 3 des deutschen Herstellers Skywalk hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung 2 in 3 Größen erfolgreich abgeschlossen. Produktinformation unter www.skywalk.org, Testbericht unter www.dhv.de

ICARO Cyber 4



LTF 1. Der Gleitschirm des deutschen Herstellers Fly&more GmbH Icaro hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung 1 in 3 Größen erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen unter www.icaro-wings.de, Testbericht unter www.dhv.de

Neue Homepages



Seedwings Europe

Seedwings Europe hat seinen Internet Auftritt komplett überarbeitet und präsentiert sich auf der neuen Website auf Deutsch und Englisch. Infos nun unter <u>www.seedwings.at</u>.



Moselglider

Pünktlich zum Beginn der neuen Saison online. Moselglider arbeitet mit Pepe Malecki zusammen und berichtet exklusiv über die Wettkampfszene. Infos unter <u>www.moselglider.de</u>.



TEAM 5

Der Gleitschirmhersteller TEAM 5 hat seine neue komplett überarbeitete Homepage online gestellt. Siehe <u>www.team5.at</u>





Oberstdorfer Drachen- und Gleitschirmflieger

Viele Infos rund um Deutschlands Top XC Fluggebiet, dem Nebelhorn, stehen den Piloten zur Verfügung. Infos unter www.odv-allgaeu.de

Alle Preise inkl. Mehrwertsteuer 19%

BEKLEIDUNG

T-Shirt Herren Herren T-Shirt der Marke Mantis in der Farbe dunkelblau Größe M. I Motiv HG-GS komb

Preis: 19,00 €



DHY shop-





T-Shirt Damen Bella Farhen: rosa, weiß Größe: S. M. L. XL

Preis: 17.00 €



Alpen Relief Karte

T-Shirt Damen Skinnifit

Größe: S. M. L. XL

Damen T-Shirt der Marke Skinnifit

Farben: apfelgrün, weiß, grau

klein, 1:2.4 Mio, Preis: 19,95 € klein mit Rahmen, 1:2.4 Mio. Preis: 34.95 € aroß, 1:1.2 Mio, Preis: 39.95 € groß mit Rahmen, 1:1.2 Mio, Preis: 69.95 €



NEU H.A.D. mit Fleece Original H.A.D. Multifunktionstuch Preis: 17.90 €



AUDE Weste Damen und Herren

Winddichte, leichte und atmungsaktive

Fleece-Weste für Herren Preis: 85,00 €

Softshell-Weste für Damen Preis: 85,00 €

Elektronische Flugbuch ParaFlightBook

Ein schlankes Programm zur Flügeverwaltung, bei dem vor allem Wert auf eine intuitive und komfortable Bedienung gelegt wurde. Das Programm braucht keine Installation oder Administratorrechte, Internetzugriffe sind ebenfalls optional (z.B. für Google Maps oder den Online-Update). ParaFlightBook läuft direkt vom USB-Stick2 und ist so leicht überall mitzuführen und zu nutzen

Preis (inclusive USB-Stick): 29,75 €

ZUBEHÖR UND PRÜFUNGSFRAGEN

Erste Hilfe Päckchen

Wer im Falle eines Falles Erste Hilfe leisten möchte, sollte es dabeihaben! Inhalt: SAM Splint (biegbarer Metallstreifen, sowohl als Schiene für Arme und Beine wie auch als Halskrause verwendbar), Verbandsmaterial, Rettungsdecke, Trillernfeife, Maße: 20*14*5 cm Preis: 37.00 €. incl. SAM-Splint 19,00 €, ohne SAM-Splint (sonst gleicher Inhalt)

GS A-Schein

Preis: 12,00 € Preis: 12,30 € HG A-Schein Fluafunk Preis: 3.60 € GS Passagier Preis: 7,00 €

Info - Sammelordner Preis: 0,20 €

Flugbuch für Drachen- und Gleitschirmflieger

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

Rettungsschnur-Set

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

BÜCHER



Gleitschirmfliegen Grundlegend überarbeitet, erund aktualisiert. Mit beiliegender CD-Rom. Preis: 39,90 €



Gleitschirmfliegen für Meister Das Lehrbuch für den Streckenflieger. Grundlegend überarbeitet, erweitert und aktualisiert. Mit beiliegender CD-Rom. (Ausgabe 2007)



Das Thermikbuch 2. Auflage, mit DVD Das Thermikbuch für GS- und HG-Flieger von Burkhard Martens, mit beiliegender DVD (Ausgabe 2008) Preis: 39,95 €



Streckenflugbuch für Gleitschirmund Drachenflieger 440 Seiten mit beiliegender DVD (Ausgabe 2007) Preis: 49,90 €



Die schönsten Fluggebiete der Alpen 4. Auflage des Outdoor-Führers von Oliver Guenay. (Ausgabe 2005) Preis: 39,50 €



Die schönsten Fluggebiete rund um das Mittelmeer Fluggebietsführer - Mittelmeer - von Oliver Guenay. (Ausgabe 2004) Preis: 39,50 €



Lehrnlan - Passagierfliegen Grundlage für die Ausbildung zur Passagierberechtigung für Gleitschirmfliegen. (Ausgabe 2005) Preis: 19.90 €



Lehrnlan - Windenschlenn Lehrplan zum Thema Windenschlepp. (Ausgabe 2003) Preis: 16.90 €



Windsysteme und Thermik im Gebirge Meteorologie für GS- und HG-Flieger von Martin Dinges, 62 Seiten. 48 Skizzen, s/w. Preis: 15,25 €



Augenblicke oben Aufregende Flüge, spektakuläre Abenteuer, ungewöhnliche Piloten - zusammengefasst in einem Buch von Oliver Guenay. (Ausgabe 2006) Preis: 39.00 €



Drachenfliegen Das Lehrbuch für Anfänger und Fortgeschrittene von Peter Janssen und Klaus Tänzler. (Ausgabe 1998) Preis: 24.50 €



Drachenfliegen für Meister Streckenfliegen mit dem Drachen. Ein Lehrbuch von Peter Janssen und Klaus Tänzler. (Ausgabe 1993) Preis: 24,50 €

DVDs



7 Gipfel in 24 Stunden Film mit Alex Rauter. Vom Training bis zum Event. Dauer 47 Min. Prei: 19,95 €

DVD - Aktiv Gleitschirmfliegen

deo. Filmdauer 42 Minuten. Bo

von Charlie Jöst mit Bonusvi

nusfilm 12 Minuten.

Preis: 19,50 €

KARTEN

Ausgabe 2003



TAKE OFF - Sampler Vom B.A.S.E.-Jump bis zum Gleitschim-Testflug. Dauer 185 Min. Preis: 15 €

DVD - Starten, Steuern, Landen

mit dem Drachen von Ralf Heu-

ber mit Bonusvideo, Filmdauer

15 Min. Bonusfilm 12 Minuten.



Red Bull X-Alps 2007 von Hannes Arch. Dauer 100 Min. Preis: 19.90 €



FLIGHT CONTROL Gleitschirm-Flua-Techniktraining mit Mad-Mike Kiing von den Machern der n-tv Serie "Take Off". Dauer on 35 Min Preis: 24.90 €



PLAYGROUND -Trainingsfilm von Mike Küng und Alex Kniser. Dauer: 34 Min. Preis: 29.90 €



DVD - Wolken, Wind und Thermik von Charlie Jöst. Dauer 53 Min. Preis: 19.50 €



DVD - Am Seil nach oben Gleitschirmschlepp 32 Min., Drachenschlenn 28 Minuten Preis: 15,50 €



von Charlie Jöst. Dauer 60 Min.,



Deutsche Fluggeländekarte ca. 450 Fluggelände in ganz Deutschland incl. Schleppgelände. (Ausgabe 2004)

Preis: 9,20 €



Fluggebiete der Alpen

Preis: 15.50 €



Maßstah 1:400.000 sind die schön-

sten Fluggebiete der Alpen dargestellt und im Infoteil mit den wichtigsten Informationen beschrieben. Die Karten sind als Straßenkarte mit praktischer Faltung und als Fluggebietsführer zu

(Sonderpreis für DHV-Mitglieder)



Starten, Steuern, Landen mit

dem Gleitschirm von Charlie

Jöst mit Bonusvideo.

Bonusfilm 12 Minuten

Dauer 35 Min.

Preis: 15,50 €

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

PORTRÄT | ULI WIESMEIER



er schon in der Kindheit die heimatliche Zugspitze durch den Sucher der Kamera erblickt und als junger Kletterer die Felswände des Wettersteingebirges unsicher macht, der kann wohl nicht anders. Er wird Bergfotograf.

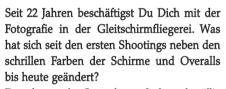
Seit über 30 Jahren richtet Wiesmeier mittlerweile sein Kameraobjektiv auf die Berge. Sein Buch über den Klettersport "Rocks around the world" steht am Anfang seiner Veröffentlichungen und wird in sieben Sprachen übersetzt. Werbeaufträge aus aller Welt folgen.

1986 hängt Uli Wiesmeier in Chamonix zum ersten Mal unter einem Gleitschirm. Aus einem Seitensprung wird Leidenschaft. 1988 startet er bei den ersten Wettkämpfen und kann 1992 den PWC für sich entscheiden. Bis heute geht er auf Streckenjagd oder verbindet das Bergsteigen mit der Fliegerei. An die sportlichen Erfolge reihen sich Arbeiten und Veröffentlichungen als Fotograf und Filmemacher.

Zum Abschied vom Worldcup-Zirkus widmet er seinem Sport das Buch "Wingover". 1994 gewinnt der Kurzfilm "Escape" diverse Auszeichnungen internationaler Bergfilmfestivals, darunter den "Free Flight Film Award". Zehn Jahre später erhält "The Race" große Aufmerksamkeit und weitere Preise. Das Rennen zum Gipfel, zwischen Flieger und Kletterer an der Felswand, setzt Maßstäbe unter den Outdoor-Filmen. Protagonisten des Streifens: Rob Whittal und Stefan Glowacz.

Wiesmeier lebt in, mit und für die Berge. Sein Biwakflug zusammen mit Weltklasse-Pilot Achim Joos, 2007 vom Lac d'Annecy bis ins heimische Murnau, ist ebenso Bestandteil dieser Liaison wie die aktuelle Fotoausstellung "Berg Heil", welche die "Abgründe" des Bergsports in der Farbwelt der modernen Werbung interpretiert. Mehr zum Fotograf Uli Wiesmeier auf seiner Internetseite www.uliwiesmeier.com





Damals war der Sport fotografisch noch völlig unerschlossenes Neuland. Es gab zwar diverse Perspektiven, die man bereits von den Drachenfliegern kannte, die Befestigungsproblematik einer "mitfliegenden" Kamera war am Schirm allerdings eine spannende Herausforderung. Nicht nur als Pilot sondern auch als Fotograf war sehr viel Pioniergeist gefragt. Bereits 1990 waren dann alle Möglichkeiten, eine Kamera an einem Gleitschirm zu befestigen, ausgeschöpft und abgehakt. Der Wettlauf nach noch nie da gewesenen Perspektiven war beendet. Mittlerweile reizen mich diese Bilder nicht mehr, wo zum tausendsten Mal eine Kamera am Stabi oder am Sitzbrett hängt. Vielmehr sind es außergewöhnliche Wetter- und Lichtstimmungen, die mich heute bei Gleitschirmfotos interessieren.



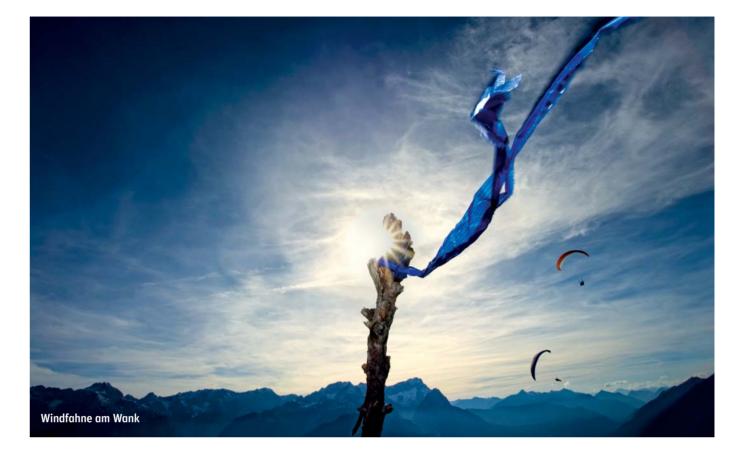
Uli Wiesmeier beim herbstlichen Fotoshooting in den Dolomiten

Was sind Deine Erwartungen an ein Fotoshooting für einen Hersteller und wie bereitest Du Dich darauf vor? Wie kann man sich ein Briefing der Firma vorstellen?

Alles was ich brauche sind gute Piloten mit Fotoerfahrung, fotogene Produkte und das Vertrauen der Geschäftsleitung in meine Kreativität. Die "Kulisse" muss nicht immer super exotisch sein. In Garmisch kann man genauso ungewöhnliche Bilder machen wie in den Dolomiten oder auf Hawaii. Verlässliche Thermik ist natürlich Voraus-

setzung für eine rentable Produktion. Daher muß die Bereitschaftszeit der Mannschaft lang genug sein und die meteorologischen Beobachtungen im ausgewählten Gebiet müssen sorgfältig gemacht werden.

Ohne gleich die ganz großen Geheimnisse eines professionellen Fotografen zu verraten. Welches Equipment (Objektive) benutzt Du



in welchen Situationen? Was hat sich bei Deiner Arbeit bewährt?

Da gibt es keine Geheimnisse. Am Boden ist von 17 mm - 300 mm immer alles dabei. Wobei ich heute in der Luft nur noch mit einem 17-40 mm Zoom arbeite. Meine digitale Spiegelreflex ist zwar groß und schwer und beim Fliegen alles andere als optimal, sie liefert aber eine hohe Bildqualität auf ihrem Vollformat-Sensor, auf die ich nicht verzichten will.

Auch Du arbeitest seit drei Jahren nur noch mit digitaler Technik. Für viele Fotografen fängt bei der Nachbearbeitung erst die zeitaufwendige Arbeit am Computer an. Welche Werkzeuge oder Programme setzt Du am Bildschirm ein und wie viel "Photoshop" ist bei Deinen Bildern erlaubt?

Früher bist du halt im Dunkeln gestanden und hast im Labor Chemikalien inhaliert. Heute sitzt du dafür oft tagelang vor dem Bildschirm. Ich weiß nicht, was schlimmer ist? Bequemer ist das digitale Arbeiten auf alle Fälle. Aber ob's gesünder ist..? Photoshop ist ein wunderbares Werkzeug mit unbegrenzten Möglichkeiten. Es gibt wirklich nichts, was Du fotografisch nicht umset-

zen kannst. Im Großen und Ganzen mache ich am PC aber auch nicht viel anders als früher in der Dunkelkammer oder im Labor. Da wird aufgehellt und abgedunkelt, der Tonwert und die Sättigung korrigiert, an der Farbe gedreht oder die Gradation verschoben. Das Schöne ist, der Mülleimer bleibt leer, wenn's daneben geht. Meine "Nachbearbeitungs-Ethik" in der Sportfo-

weil sie dort nichts verloren haben. Vor kurzem hat ein Schweizer Gleitschirmfotograf geschrieben, dass er das ethisch höchst bedenklich findet. Da hab ich mich köstlich amüsiert. Lässt er nach dem Hausbau auch das Gerüst stehen...?

Bei Deinem UP-Shooting im vergangenen Herbst in den Dolomiten entstand ein Foto

Die Kulisse muß nicht immer super exotisch sein.

tografie ist schnell beschrieben. Es wird am Bildschirm nichts zusammengebastelt, was draußen nicht wirklich stattgefunden hat. Es kommt nichts dazu, was nicht da war. Mit dem Weglassen seh'ich das anders. Wenn fotografische Hilfsmittel, wie z.B. bei Gleitschirmaufnahmen die berühmten Leinen einer Hängekamera, gezwungenermaßen im Bild auftauchen, dann retouchiere ich die natürlich raus. Ganz einfach,

beim Start von Julien, einem französischen Wettkampf-Talent. Ist ein solches Bild planbar und wie entsteht es?

Dynamische Startfotos gibt es wie Sand am Meer. Natürlich kommt man als Gleitschirm-Fotograf an diesem, sagen wir, "symbolischen" Moment nicht vorbei. Was dieses Thema für mich aber doch immer wieder interessant macht, sind die unterschiedlichsten Stilrichtungen der einzelnen Piloten. Da gibt's vom "Bewegungsverweigerer" bis zum "Extrem-Poser" eine breite Palette. Als ich den "Newschooler" Julien in den



Dolomiten das erste Mal hinaushechten sah, war klar, ich muss mal wieder ein Startfoto machen. Der Rest ist Routine. Man sucht einen Platz, wo auch Wiederholungen möglich sind, schaut, dass der Hintergrund nicht gerade langweilig ist und wählt eine möglichst tiefe Perspektive. Der Pilot sollte von viel Himmel umgeben sein, sonst wird

Wenn Du mit dem Weitwinkel vor der Nase an senkrechten Dolomitenwänden entlang schrubbst und von mehreren Piloten umgeben bist, ist es Voraussetzung, dass alle genau wissen, was sie tun. Sie müssen immer wissen, in welcher Hand ich gerade die Bremsleine habe und welcher "Fluchtweg" zur Not frei bleiben muss.

Der Wettlauf nach noch nie dagewesenen Perspektiven war beendet.

die Aktion schnell vom nahen Hintergrund geschluckt. Am besten gefallen mir solche Szenen im Gegenlicht. Dann kann man nämlich zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen. Den Hintergrund etwas unterbelichten und die bewegte Aktion im Vordergrund durch einen Blitz einfrieren. Mit der Belichtungszeit entscheidet man sich dann für mehr oder weniger Bewegungsunschärfe.

Wie wichtig ist die Absprache und das Vertrauen zu den Piloten, die Dir in der Luft ja sehr nahe kommen? Gab es knifflige Situationen beim UP-Shooting oder früher einmal?

Ein professionelles Shooting läuft dann ganz ohne Geschrei und Gefunke ab. Ein paar Handbewegungen, ein paar Blicke, das war's.

Du bewegst Dich viel in der Werbe-Fotografie. Wo liegen für Dich persönlich die Unterschiede und Herausforderungen zum Outdoor oder Gleitschirm Shooting?

Speziell die Berge bedeuten mir sehr viel. Wenn ich da draußen dann auch noch meinen Beruf ausüben und dabei Geld verdienen darf, ist das ein großes Geschenk. Dessen bin ich mir auch stets bewusst und sehr dankbar dafür.

Deine aktuelle Ausstellung "Berg Heil" beleuchtet die dunklen Seiten der Alpenwelt in den Farben der Werbung. Welche Motivation steckt hinter der Ausstellung?

Auslöser für das Projekt war letztendlich meine Wut über die gesellschaftlichen Entgleisungen, die längst auch die "heiligen" Berge erreicht haben. Es war gleichzeitig auch die Gelegenheit für mich, endlich einmal den ausgelaugten Begriff Bergfotografie neu zu definieren. In mehreren Schritten entstand dann die finale Idee, alpine Klischees satirisch zu interpretieren.

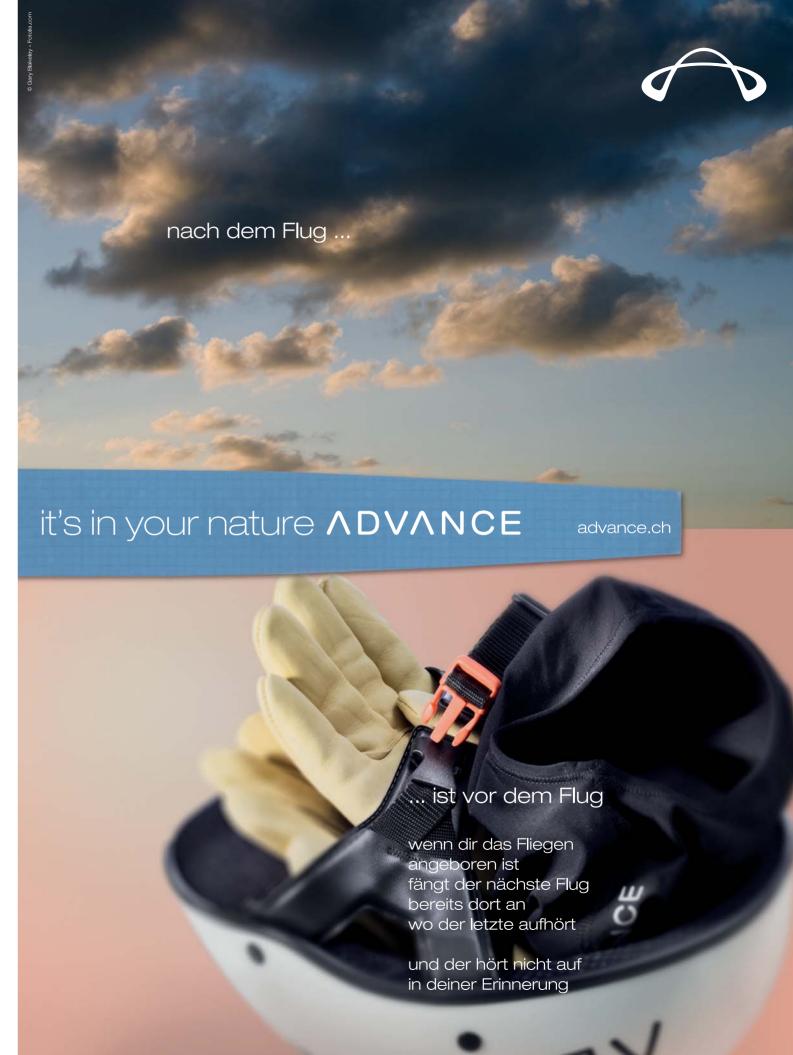
Was können wir Gleitschirmflieger aus der Bilderreihe mitnehmen?

Letztendlich sind es Spiegelbilder der Gesellschaft. In irgendeinem der Bilder sollte sich Jeder von uns wiedererkennen.

Auf welches Projekt darf man in der kommenden Zeit gespannt sein?

Ich habe gerade mit zwei neuen Arbeiten begonnen, die noch sehr viel Zeit und Energie verschlingen werden. Wann ich da in die Zielgerade einbiegen werde, steht noch in den Sternen.

Lieber Uli, vielen Dank für das Interview.



18 DHV-info 158 www.dhv.de



FLACHLANDFLIEGEN

Burkhard Martens hat einigen der besten Flachlandpiloten Deutschlands Fragen zur Streckenflugtaktik gestellt. Die Antworten waren so ausführlich und interessant, dass wir den Artikel in zwei Teilen bringen. Teil 1 wurde im DHV-Info Nr. 157 veröffentlicht. Hier folgt Teil 2.

Die Fragen

In Südafrika De Aar hat das Schleppauto mal absichtlich Kreise am Boden gedreht, um die Thermik unter mir abzulösen; das hat auch geklappt, das Steigen war aber extrem schwach. Bruce Goldsmith hat mir erzählt, dass in Australien aufgeschreckte Schafherden Thermik ablösen sollen. Hast du Erfahrungen mit Mähdrescherthermik oder fahrenden Traktoren oder ähnlichen durch Bewegung ausgelösten Thermiken?

Erwin: Sehr gute Auslöser sind Autobahnen oder Zugverbindungen, die quer zur Windrichtung liegen.

Thomas: Von der Mähdrescherthermik halte ich persönlich nicht so viel, hat noch nie funktioniert. Von Autobahnen bin ich mehr überzeugt. **Dieter**: Na klar, Mähdrescherthermik funktioniert erstklassig, der Staub zeigt oft auch noch in größeren Höhen die aufsteigende Luft an. Die Ernte ist aber schnell vorbei.

Claus: Ja, Mähdrescherthermik ist ziemlich verlässlich und vor allem von Weitem zu sehen. Leider machen die schon mal eine Arbeitspause, kurz bevor man dahin gleitet. Ich habe in Australien über Flächen, auf denen sehr viele Rinder auf engstem Raum (wahrscheinlich zum Abtransport) zusammengepfercht sind, starke und auch stark stinkende Thermiken gefunden. Dort sollte man solche Thermiken in Bodennähe meiden. Kann extrem turbulent werden und wenn man es nicht zentrieren kann, weiß man

nicht, in welcher Richtung man landen soll (Windrichtungen wechseln laufend).

Sepp: Die Flachlandthermik entspricht weitgehend der in Lehrbüchern beschriebenen "Blasenthermik". Alles, was die Blasenbildung stört, kann zum Abreißen der Thermik führen. Das sind natürlich vor allem Erschütterungen am Boden.

8 Ich bin der Meinung, wenn zwei Rauchsäulen aufeinander zuströmen, zieht in der Mitte eine Thermik hoch. Claus Gerhard hat in seinem interessanten Vortrag bei der Sportlertagung 2008 genau das Gleiche mit Windkrafträdern beschrieben. Zeigen zwei Rotoren unterschiedliche Windrichtungen an, kann im Schnittpunkt der Windrichtungen Thermik erwartet werden. Was denkst du und was sind für dich weitere Thermikanzeichen.

Erwin: Schwärme von Schwalben oder Möwen, aufsteigender Blütenstaub über Waldgebieten.

Thomas: Thermikanzeichen sind für mich aufsteigender Rauch, Vögel, Löwenzahn, Blütenstaub (Wald), Fliegerkollegen:-)

Dieter: Windkraftanlagen sind stets ein Ziel bei der Thermiksuche. Sie stehen erhöht und zeigen den Wind ideal an. Ich muss es unbedingt einmal fotografieren, wenn bei einem großen Windpark die Thermik abreißt und 50 oder mehr Windräder einen großen Wirbel anzeigen, wie die Ähren eines Kornfeldes. Wobei man sich das natürlich nicht so vorstellen muss, dass die Windräder der Windrichtung unmittelbar folgen. Sie sind recht träge. Sie zeigen also nicht die durchlaufende Ablösung, aber insgesamt geben sie schon ein intuitives Bild davon, wo Luftmassen sich vom Boden in die Höhe heben müssen. Vor dem Lee der Windräder habe ich großen Respekt, wenn ich zu tief komme, reiße ich nach der Seite aus. Ich weiß nicht, ob es hinter dem Windrad wirklich gefährliche Wirbel gibt, aber ausprobieren will ich es nicht. Die Dinger sind schon riesig, 100 Meter Nabenhöhe keine Seltenheit, und wenn ein Windrad ein MW Leistung aus dem Windstrom entzieht, wird das ohne Turbulenzbildung kaum abgehen. Claus: Hört sich an wie ein 6er im Lotto – ist nach meiner Erfahrung extrem selten. Liegt aber vielleicht auch daran, dass ich bei sehr windschwachen Lagen nicht an unsere 40 - 200 m Hänge fliegen gehe. Eher finde ich solche Anzeichen schon mal beim Warten am Startplatz auf den richtigen Startzeitpunkt. Einmal habe ich über einem reifen Getreidefeld 2 Wellen sich aufeinander zu bewegen sehen. Gab einen tollen Bart!

Sepp: Die Beschreibungen in deinem Buch und von Claus Gerhard stimmen sicherlich. Da wir aber meist bei Wind im Flachland fliegen und an thermischen Tagen meist auch Bodenwind ist, habe ich diese Entscheidungshilfe leider selten.

Städte und Ortschaften sollen gute Thermikstellen sein. Claus Gerhard hat Havelberg als sichere Thermikquelle beschrieben. Peter Riedel hat auch genau dort in den 30er Jahren mit dem Segelflieger auf seinem legendären Flug von Berlin nach Hamburg Höhe gemacht. Was sind deine Erfahrungen mit Städten? Ist die Thermikstärke dort stark von der Uhrzeit abhängig?

Erwin: Ich fliege gerne über Regensburg oder Schwandorf, da ist die Thermik recht zuverlässig, genauso über größeren Industriegebieten oder Asphaltflächen.

Thomas: Mit Städtethermik hatte ich noch nie richtig Erfolg, die hat nur gerissen, rauf ging's nie so richtig, außer in Regensburg.

Dieter: Ich habe den Eindruck, dass die Städte und Dörfer nicht sofort bei Thermikbeginn arbeiten. Sie werden erst im Laufe des Nachmittags gute Quellen.

Claus: Ja, Städte und Ortschaften sind gut, Industrieflächen sind noch besser. Ab Mitte Mai bis Ende Juni, wenn im Mittelgebirge alles "gleich" grün ist, stellen diese für mich die sichersten Thermikquellen dar.

Sepp: Alles, was sich besser erhitzt als die Umgebung, ist eine gute Thermikquelle. Eine Stadt hält ihre Hitze natürlich länger als eine grüne Wiese. Aber leider trifft auch hier wieder meine Antwort auf Frage 3 (siehe Info 157, S. 42)

10 Kennst du Kühlturmthermik aus eigener Erfahrung?

Erwin: Nein

Thomas: Bin kein verstrahlter GS - Pilot! :-)

Dieter: Kühltürme sehe ich nur von Weitem. Der Gedanke, in die Abluft eines Kühlturms eines 900 MW Kraftwerksblocks zu fliegen, in dem dann 1,5 Gigawatt Wärme weggetragen werden, macht mir eher Angst. Ich liebe aber den Blick genau in die Abluftfahne des Schornsteins des Glaswerkes in Torgau. Es ist schön, in einer so markierten Thermik zu fliegen.

Claus: Ich habe Stahlwerksthermik erlebt! In Bodennähe brutal – dann wunderbar.

Sepp: Leider nein.

11 Thema Wolken: Zu Aufbauenden soll man fliegen, Sterbende meiden. Von Drachenfliegern weiß ich, dass manche vor Erreichen der Basis abfliegen, wenn sie in erreichbarer Nähe erkennen, dass sich eine Wolke frisch bildet. Was machst du? Achtest du darauf?

Erwin: Ich mache das genauso wie die Drachenflieger, sonst verschenkst du wertvolle Zeit. Die Chance, eine gesunde Wolke zu erreichen, ist wesentlich größer.

Thomas: Ich achte natürlich darauf, wie sich in der Ferne die Wolken entwickeln. Entwickelt sich eine in greifbarer Nähe, bleibe ich ca. 200 m unter der Basis. Suche mir den Bereich der besten Steigwerte, das kann auch 1.600 MSL sein, wenn die Basis auf 2.000 MSL ist. Bin ja bekannt als Tiefflieger! :-)

Dieter: Bei kleinen Wolken immer so hoch wie es geht, nicht früher abfliegen, nur weil sich da vorne irgendetwas entwickelt. Bei starker Wolkenentwicklung halte ich mehr Wolkenabstand und fliege schon mal tiefer zur nächsten hoffnungsvollen Stelle.

Claus: Kurz vor der Basis kann man andere Wolken kaum noch erkennen. Daher macht diese Technik Sinn, wenn man weiß, dass man auf jeden Fall weit genug gleitet.

Sepp: Ich bemühe mich sehr, das zu begreifen. Leider bin ich meist zu langsam und erst an der nächsten Wolke, wenn diese schon wieder zerfällt. Außerdem kommt man mit dem Schirm oft sehr tief an und ich finde den Kanal zur Wolke nicht.

12 Ich teile den Raum von der Basis bis zum Boden meistens in drei Bereiche. Im oberen Drittel fliege ich nur nach Wolken, im mittleren nach Wolke und Abrisskanten, im unteren Drittel nur noch nach den potentiell Thermik auslösenden Stellen. Wie gehst du vor?

Erwin: Ich fliege eigentlich nur nach Wolken und versuche auch im unteren Drittel den Bereich zu finden, von wo die Wolke gespeist wird. Bei Blauthermik folge ich Thomas Stidl. Ich glaube, der riecht die Thermik in Bodennähe:) **Thomas**: Ähnlich wie du. Nur teile ich in 2 Bereiche, Wolkenthermik und Bodenthermik.

Dieter: Genau so, oben nach den Wolken fliegen und unten nach dem Gelände. Meine Gewichtung ist dabei kontinuierlich, aber die Drittelung mag eine gute Hilfe sein.

Claus: Genauso

20 DHV-info 158 21

FLACHLAND | TECHNIK FLACHLAND | TECHNIK



Alter: Für einen Segelflieger jung, für einen Acropiloten steinalt. Sepp fliegt seit Anbeginn beim Streckenflugpokal mit, konnte ihn auch schon gewinnen und hat früher mehrere größere Erfolge gefeiert. Seit ein paar Jahren fliegt er hauptsächlich im Flachland/Hügelland des Bayerischen Waldes und im Altmühltel. Seine Ziele für 2000 eind wie all die Jahren tal. Seine Ziele für 2009 sind wie all die Jahre hergibt. Er fliegt Skywalk Poison, ein vollverkleidetes Gurtzeug von AVA Sport, mit einem Renschler Sol und einem Garmin 60 CSx. Flugdauer ca. 200-300 Std/Jahr.



Alter 52. Seit vielen Jahren erfolgreicher Mitger und vielfacher Geländerekordhalter, 2ter der Berliner Flatlands 2006 und Sieger der Manilla Open 2005. Sein Ziel für 2009 ist bescheiden. Er möchte an seinen Hausbergen starten und über neue noch unbekannte Land-schaften fliegen. Er fliegt einen Nova Mentor, ein Wendegurtzeug SupAir Altirando XP, mit einem Bräuniger IQ-Competition, einem Gar-



schirmliga und MaxPunkte Programmierer. Fliegt seit den Anfängen der Gleitschirmfliegerei erfolgreich Strecke. Weiteste Flüge: Fluggebiete meistens Torgau-Beilrode und Altes Lager Berlin. Er fliegt meistens 2-3er. momentan den Gin Boomerang Sport und ein vollverkleidetes Gurtzeug. Als Programmierer stehen ihm viele Geräte zur Verfügung, er schwört aber auf das Bräuniger IQ-Compeo und als Backup hat er ein Renschler CoMo.



Alter 39, bereits neunmal auf dem Treppchen, davon einmal Sieger des Ostbayerncups und 2ter im Deutschlandpokal 2008. Fluggebiete: Hausstein, Oberemmendorf und Marsstein. Ziele: 300 km, Ostbayerncup gewinnen und im Deutschlandpokal wieder unter die ersten Drei zu kommen. Er fliegt Swing Wettkampfschirme, ein vollverkleidetes Gin Gurtzeug. mit einem Bräuniger IQ-Competino und einem Garmin GPS 3+. Flugdauer 100-150 Std/Jahr.



Alter 43, 6-facher Seriensieger des Ostbayern-cups und Sieger Deutschlandpokal 2008. Fluggebiete: Hausstein, Oberemmendorf, Böhming, Schleppgelände Peilstein, Marsbach in Österreich. Sein größter Erfolg: 19 Jahre unfallfrei und immer noch Spaß am Fliegen. Ziel: 300 km, Spaß, Freude und gemeinsames Fliegen mit Freunden. Er fliegt Swing Wettkampfschirme, mit einem vollverkleideten Woody Valley X Reated 2 Gurtzeug, mit einem Bräuniger IQ-Compeo und einem Garmin 60 CSx. Flugdauer 100-240 Std/Jahr.

Sepp: Grundsätzlich ähnlich, leider ist es viel komplizierter. Ganz entscheidend ist hier der Temperaturgradient. Wenn der Segelflugbericht auf Starthöhe z.B. auf 500 m eine Temperatur von 20 und auf 1.500 m von 10 Grad C. voraussagt, weiß ich, dass es labil ist und von unten verlässlich geht. Da fliege ich sehr bodenorientiert. Ist der Gradient in der Höhe gut (ca. -0,7 bis -1,0 °/100 m), dann fliege ich möglichst immer hoch und kreise endlos unter einer ziehenden Wolke. Und dann gibt es noch Blauthermik, bei der meiner Ansicht nach nur die Boden-Abrisskante mit mehreren Möglichkeiten des Thermikabrisses funktioniert, siehe 3 (Info 157, Seite 42).

13 Thermik pulsiert sehr häufig, im Flachland bedeutend häufiger als in den Bergen. Was machst du, wenn du tief über einer vermutlich sicheren Abrisskante bist? Fliegst du weiter?

Erwin: Das hängt von meiner Höhe und der vermutlich nächsten Thermikquelle ab. Wenn ich schon sehr tief bin, versuche ich meine Höhe zu halten und warte auf die nächste Blase.

Thomas: Fliege nicht weiter, parke dort, bis zur nächsten Thermikauslöse.

Dieter: Ich fliege bestimmt nicht weiter als bis dort, wo die Thermik nach meiner Meinung kommen sollte. Lieber zur Seite weiter suchen. Oft ist die Abrisskante die Waldkante, ohne einen sicheren Bart wäre der Weiterflug riskant, aber seitlich ist die Waldkante lang.

Claus: Nach meiner Erfahrung pulsiert die Thermik im Flachland immer (mit großen inaktiven Pausen), im Mittelgebirge ebenfalls mit kürzeren Pausen. Falls der Wind nicht so stark ist, fliege ich in so einem Fall parallel zur Abrisskante – aber meist bin ich zu ungeduldig und hoffe auf eine andere Ablösestelle und fliege weiter.

Sepp: Sichere Abrisskanten habe ich im Flachland noch nicht entdeckt. Ich fliege weiter zu Plan B und C.

Es gibt manchmal Fluglinien mit geringem Sinken, leider auch welche mit verstärktem Sinken. Was machst du?

Erwin: Bei geringem Sinken in schwachen Bedingungen fliege ich im besten Gleiten, bei starkem Sinken fliege ich beschleunigt.

Thomas: Bei geringem Sinken fliege ich natürlich mit Gas und halte meine Flugrichtung korrekt ein. Bei verstärktem Sinken drifte ich von der Ideallinie etwas ab und gebe Halb- bis Dreiviertelgas, bis sich das Sinken verringert.

Dieter: Ehrlich gesagt, hilflos Gas geben, damit es schneller vorbei ist und ich vielleicht höher ankomme. Und hoffen, dass die Sinkerei nahe am Boden endlich aufhört und ich mich tief wieder ausgraben kann.

Claus: Wenn man sieht, dass es eine bessere Linie gibt (das ist mir nur im Wettkampf passiert, da ich sonst zu 99% allein unterwegs bin) wechsle ich die Linie. Alleine weiß man ja nicht, ob man nicht in eine noch schlechtere Linie kommt. Stärkeres Sinken erlebt man ja auch oft kurz vor einem Bart.

Sepp: Jeder Gleitschirmflieger kennt das Gefühl Fallschirmspringer zu sein. Da ich recht oft schon den Weg von der Basis bis zum Boden in gerader Linie zurückgelegt habe, versuche ich seit neuerem nun, das übermäßige Sinken gezielt seitlich zu verlassen.

15 Einige Drachenflieger erzählen mir, dass sie mit dem Compeo Plus von Bräuniger exakt nach Mc. Cready fliegen können. Aufgrund stark schwankender Geschwindigkeitswerte des Flügelradsensors funktioniert das bei mir nicht. Was machst du? Gleitest du nach Gefühl oder bewusst nach Sollfahrt oder Mc. Cready?

Erwin: Ich fliege nur nach Gefühl.

Thomas: Fliege mehr nach Gefühl als nach Instrumenten.

Dieter: Mit Flügelradsensoren habe ich nie eine stabile Anzeige oder Akustik bekommen, um nach Sollfahrt zu fliegen. Beim Compeo+ soll aber auch der Staudrucksensor schon bei Gleitschirmgeschwindigkeiten fürs Sollfahrtfliegen funktionieren. Ich habe es noch nicht ausprobiert. Beim Rückenwindfliegen stehe ich tenden-

ziell ohnehin zu wenig im Gas, ich relaxe mehr. Beschleunigt fliegen ist für mich immer etwas mehr Stress, vor allem, wenn ich die Böen von hinten erwarte. Ich beschleunige, wenn es wirklich sein muss und nicht zum Optimieren eines ohnehin schnellen Fluges.

Claus: Ich wende die Sollfahrt nach Gefühl an. Im mitteleuropäischen Mittelgebirge ist das Sinken zwischen den Aufwinden selten so stark, dass ich voll beschleunige. Meist fliege ich Trimmgeschwindigkeit. Das gilt nur in einer Höhe oberhalb/unbeeinflusst von orographischen Lees!

Sepp: Ich halte Mc. Cready bei einem Fluggerät wie dem Gleitschirm, das bei einer Geschwindigkeitssteigerung von 40 auf 50 km/h, also 25 %, sein Sinken aber um wesentlich mehr Prozent (ein vielfaches von 25%) erhöht, für keine gute Anwendung.

16 Hast du Tipps zu deiner Flugtaktik im Gelände? Worauf achtest du besonders, was hat sich bewährt?

Dieter: Die Vögel darf man nicht vergessen. Sie zeigen dir die Thermik durch ihr Kreisen oder sie folgen dir und kreisen mit dir. Wenn der Vogel in deiner Nähe um ein anderes Thermikzentrum kreist als du, hat er vermutlich das wahre Zentrum entdeckt.

Claus: Vor dem Start überlegen, ob man auf Strecke gehen könnte. Autoschlüssel am vereinbarten Ort hinterlegen. Bei plötzlichem Nachlassen des Hangaufwindes oder unerklärbaren Turbulenzen ist man eventuell im Lee einer guten Ablösung – genau gegen den Wind fliegen. Bei Überschreiten der vorher überlegten Ausgangshöhe und Erreichen der Maximalhöhe sofort abfliegen – vielleicht ist es die beste Chance an diesem Tag!

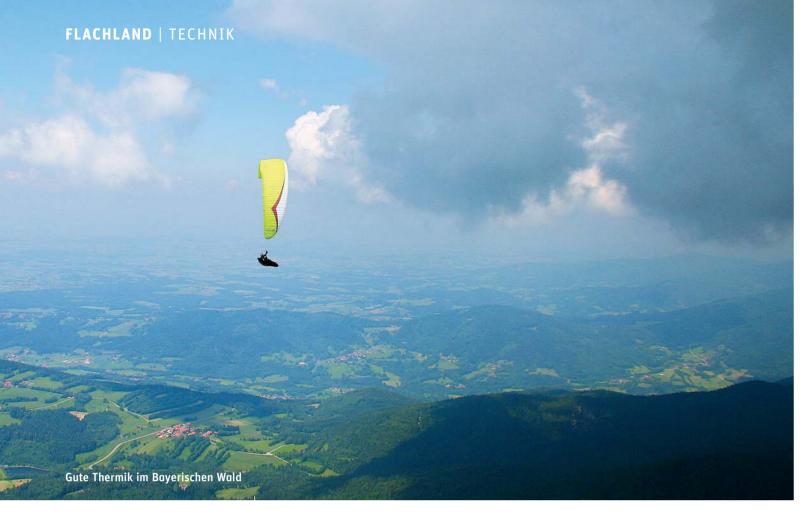
Sepp: Die Kraft unseres Flügels ist die Sonne. Ohne Sonne selten Thermik. Der Wind schiebt uns, aber auch die Thermik. Bärte stehen oft viel weiter hinter Abrisskanten, als vermutet. Die beste Thermik bildet sich immer da, wo sie am ungestörtesten ist. Also z.B. in windstillen Lichtungen, in im Lee von Waldkanten liegenden Äckern usw.

17 Ich habe mir im Flachland angewöhnt, sehr defensiv zu fliegen. Ich drehe auch schwächstes Steigen lange aus, ich bleibe sogar im Kreisen, wenn ich einen Nuller zentriere, zumindest, wenn der Höhenwind mich schiebt. Wie gehst du vor? Hast du Tipps

Anzeige



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



Erwin: Ich versuche nach den ersten Thermikbärten den Tag einzuschätzen. Wir haben im Flachland oft Tage, da wird das Steigen zur Wolke immer schwächer. Diese Bereiche vermeide ich und fliege früher weiter. Je höher ich bin, desto schneller fliege ich, nur in Bodennähe fliege ich defensiv.

Thomas: Ich gehe da ein wenig anders vor. Ich bewerte den Flugtag in der ersten Stunde nach Steigen und Sinken. Wenn da schon anständige Steigwerte vorhanden waren, brüte ich keine Eier in schwachen Bärten.

Dieter: Defensiv ist oft der Schlüssel zum Erfolg. Wenn neben dem Nuller das bessere Steigen ist, gelangt man beim suchenden Zentrieren schon allein dorthin. Etwas mehr mit dem Wind driften lassen, als nur einen runden Kreis fliegen. Nur, wenn es ein wirklich guter Tag und die richtige Zeit ist, wenn man dazu ausreichend Höhe hat und auch andere Faktoren stimmen, ist es sehr wahrscheinlich, dass bessere Thermik kommen muss, und dann ist der Nuller Zeitverschwendung.

Claus: Bei Blauthermik gehe ich genauso vor, bei guter Wolkenthermik verlasse ich den "Nuller". **Sepp**: Wer lange fliegt, fliegt weit. Dieser Spruch trifft im Flachland besonders zu. Als so ziemlich

das Wichtigste beim Flachlandfliegen sehe ich gutes Zentrieren, das heißt Bärte bis zur Basis nicht verlieren. Ich glaube nicht an die Ausrede "auf einmal war der Bart weg". Meistens war es ein Zentrierfehler oder mangelnde Konzentration. Dann heißt es nicht weiterfliegen, sondern den Bart wieder zu finden. Da nützt es viel, wenn man sich eine Zentriertechnik angewöhnt hat, bei der man weiß, wo man aus dem Bart gefallen ist, um ihn wieder zu finden. Hier weiter zu fliegen, bedeutet meistens, dass man steht.

18 Welche Erfahrungen speziell zum Starten aus der Winde hast du?

Erwin: Für mich ist der Start aus der Winde viel einfacher als der Bergstart und auch bei größeren Windgeschwindigkeiten gefahrloser möglich. Leider wird bei uns nur sehr wenig geschleppt. Wir Gleitschirmflieger sind sehr egoistisch jeder möchte fliegen und keiner schleppen.

Dieter: Nicht ärgern, wenn die Winde und die Startstelle mal wieder gleichzeitig Rückenwind haben. Warten, bis der Rückenwind erträglich für den Start wird und raus. Wenn Du den Wind wieder von vorne hast, ist der Bart durch. An der Winde benutze ich eine Schlepphilfe. Das hilft, wenn der Windenfahrer einen mal wieder zu heftig anzieht oder die Winde die Böe nicht so ausregelt, wie sie sollte.

Claus: Bis auf den DCB Berlin habe ich eher schlechte Erfahrungen gemacht: Die Winden in meiner Region Mittelgebirge stehen im Allgemeinen in Tälern – weit weg von Abrisskanten. Außerdem muss ich an Wochenenden meist arbeiten (Flugschule) und an Werktagen findet meist kein Schleppbetrieb statt.

Sepp: Wohl dem, der ein Windenstartgelände hat, bei dem die Fliegercrew so nett ist wie oft zu mir und mich dann starten lässt, wenn ich möchte.

19 Erzähl uns von weiteren Erfahrungen, Besonderheiten oder beeindruckenden

Erwin: Am 7. Mai 2006 wollte ich nicht zum Fliegen, weil der Ostwind zu stark war. Um 11.30 Uhr saß ich noch gemütlich mit Familie beim Mittagessen, eine viertel Stunde später hatte plötzlich der Wind nachgelassen. Ich bat meinen Sohn David, mich zu schleppen. Wir machten die Abrollwinde und meinen SWING Cirrus 4 startklar. Den Stratus 6 wollte ich nicht wegen des starken Windes (zum Thema Leistung!). Um 12 Uhr war ich bereits in der Luft und ich wurde genau in einen Bart geschleppt. Mit 2 m/sec ging es gemütlich an die Basis, der Wind wehte mit bis

zu ca. 50 km/h, es war aber überhaupt nicht turbulent, keine großen Steigwerte, dafür auch wenig Sinken. Wenn ich am GPS nicht gesehen hätte, dass ich bis zu 90 km/h geflogen bin, hätte ich gesagt, es geht fast kein Wind. Ich konnte an einer wunderschönen Wolkenstraße entlang fliegen, jede Minute 1 km. Im Altmühltal machte ich einen entscheidenden Fehler: Die Wolkenstraße teilte sich und ich nahm die Nördliche. 1 Stunde später musste ich abbrechen. Die Wolkenstraße führte genau über den Flughafen Nürnberg. Ich flog über 200 km in nur 4 Stunden. Um 16.15 Uhr stand ich am Boden. Was wäre wohl passiert, hätte ich die südliche Wolkenstraße genommen? So einen Hammertag würde ich mir wieder einmal wiinschen.

Thomas: Hatte 6,5 Stunden Begleitung von meinem Vereinskollegen Auer Erwin und nach 226 km landeten wir nur einige Meter auseinander. Das passiert nicht jeden Tag.

Claus: Ein Flug 2001, bei dem ich nach der Landung nicht wusste, in welchem Land ich gelandet bin. Der Tracklog des in Zeltingen gestarteten Fluges ergab den Überflug von Teilen Luxemburgs, Belgiens und Frankreichs ...

20 Möchtest du sonst noch zu einem Thema etwas berichten?

Erwin: Ich habe mir beim Fliegen noch nie so viele Gedanken gemacht wie für diesen Bericht. Ich fliege meistens los, ohne meine Flüge zu pla-

nen, entscheide spontan und verlasse mich mehr auf mein Gefühl und Glück. Abschließend möchte ich mich noch bei meiner Frau bedanken, dass sie so viel Verständnis für meine Flugleidenschaft aufbringt. Ebenso bedanke ich mich bei meinen Rückholern, die mich immer wieder von irgendwo abholen.

Thomas: 2009 fliege ich einen Ultima 4 von Air-Cross, bin ja gespannt, ob ich mit dieser Sichel klar komme. Leistung ist nicht immer alles

Dieter: Bis auf wenige Ausnahmen ist Flachlandfliegen ein sehr "einsamer" Sport. Kaum, dass man mal einen anderen Piloten in der Nähe hat. Ein Fehler beendet oft den Flug, das Lernen geht langsam. Es gibt nur wenige ausreichend große und leistungsstarke Windenteams, die im Prinzip gemeinsam im Pulk Flachland fliegen könnten. Aber auch da wird es kaum gemacht. Wenn mehrere Piloten weit gekommen sind, ist oft jeder für sich ganz allein geflogen. Manchmal fliegen Ingo Kirsch mit dem Drachen und ich mit dem Gleitschirm zusammen, das hilft uns beiden.

Claus: Eine in jeder Hinsicht besonders sichere Ausrüstung verwenden – das macht den Kopf frei. Rückholung: Trampen wird meiner Erfahrung nach immer schwieriger. Bahnlinien werden immer mehr stillgelegt. Ich würde mich freuen, wenn ein Netzwerk von Streckenfliegern zustande kommt, dass sich gegenseitig bis zum nächsten Bahnhof fährt.

Sepp: Flachlandfliegen mit dem Schirm ist für mich eine außergewöhnliche Herausforderung.

Da man ja sicherlich mit dem Ruderboot auf dem Atlantik mehr erlebt als auf einem Containerschiff, ist gerade das geringe Leistungsvermögen eines Schirmes für mich der besondere Reiz. Aber bei aller Freude über viele Kilometer (natürlich auch die schönen Punkte und eine gute DHV-XC Platzierung) sollte man dabei nie vergessen, welches außergewöhnliche Privileg wir hier genießen. Mit der Kraft der Natur und dem eigenen Können dürfen wir fliegen. Natürlich gehört der Misserfolg, das Absaufen nach wenigen Kilometern an einem Hammertag, genauso dazu. Gerade im Flachland gehört zu einem weiten Flug auch eine Menge Glück. Es ist auch so, dass die Weitesten nicht unbedingt die Schönsten sind. In meinen Erinnerungen haben sich ganz andere Flüge eingeprägt. Zum Beispiel ein 20 km Flug bei total bedecktem Himmel, immer nur gut 100 m über Grund, ein für mich fast unwirkliches Erlebnis. Oder das Wiederaufdrehen fast über den Biertischen von Kloster Weltenburg im Donaudurchbruch. Das Wichtigste ist immer der Spaß an der Sache, wer das vergisst und nur Punkte und Kilometer jagt, macht das nicht lange.

Im Streckenflugbuch von Burkhard Martens ist ein großes Extrakapitel über Flachlandfliegen enthalten. Das Buch ist für 49,90 im DHV-Shop erhältlich.

Anzeige





FLUGTECHNIK | STRECKENFLIEGEN

FLUGTECHNIK | STRECKENFLIEGEN



XC-Fliegen

Was brauch ich?

TEXT TORSTEN HAHNE

Laut der neuesten Umfrage des DHV träumen weit mehr als die Hälfte von Euch davon, selber auf Stecke zu gehen. Auch das Interesse am DHV-XC ist gewaltig. Einzelne Flüge werden bis zu 2000 mal im Internet aufgerufen. Was hindert Dich also noch daran, es auch zu versuchen? Flieg los, lass den Startplatz hinter Dir und Du wirst eine neue Dimension des Fliegens für Dich entdecken.

ast du schon einmal am Startplatz das geschäftige Treiben der vom Streckenflugvirus-Typus: Up, up and away befallenen Piloten bemerkt? Wie sie wie Geier auf die ersten "Flunserl", also kleine Quellwolken warten, die den Beginn der Thermik ankündigen? Dann schnell starten, sich in die Höhe schrauben und am Horizont verschwinden? Bist du schon am frühen Abend am Landeplatz gesessen und hast den Geschichten der "Heimkommenden" gelauscht? Wie sie völlig aufgedreht, geradezu berauscht, von ihren Streckenflugabenteuern erzählen? Von ihren Flügen über Gletscher, entlang von Felsburgen, über Täler, Flüsse und Seen. Von ihren Wendepunkten in fernen Gegenden, manchmal sogar jenseits des Alpenhauptkammes? Hast du gespürt, wie diese Jungs und Mädels drauf sind, wenn sie nach 5 - 9 Stunden Flugzeit wieder am Landeplatz einschweben? Die brauchen wahrlich keine Antidepressiva. Sie haben gerade einen großen Schluck aus der reichhaltigen Fülle des Lebens genommen. Sie haben ihr persönliches Glück für einen Tag ganz tief inhaliert.

Nun, hast du auch Lust bekommen, die weite Welt unter eigenen Flügeln zu erkunden? Sehnsucht nach ein bisschen Abenteuer? Bist du genervt vom Luftkampf im Hausbart? Gelangweilt vom ewigen Jojo in der sicheren Thermik mit Blick auf den Landeplatz? Dann bist du reif für den Absprung. Sozusagen streckenflugtechnisch flügge geworden. Mach dich auf den Weg!

Was brauchst du als Streckenflugneuling, wenn du zum ersten Mal den Rettungsanker des Hausbartes verlassen willst und den sicheren Gleitwinkel des Landeplatzes hinter dir lässt?

Als Einsteiger in die Welt des Streckenfliegens brauchst du auf jeden Fall keinen Hochleister, kein Liegegurtzeug, keine Wettkampferfahrung, keinen Todesmut, keinen aerodynamischen Helm und auch kein Mc-Cready-Variometer mit allem Schnickschnack. Du brauchst nur ein bisschen Courage. Und ein wenig Neugier, Entdeckergeist und Vision sollte in einem XC-Aspiranten schon auch stecken. Die wichtigste Eigenschaft aber, die man von Anfang an mitbringen muss, ist die Fähigkeit aus Fehlern zu lernen. Am besten natürlich aus den Fehlern anderer. Zwangsläufig und umso nachhaltiger aber vor allem aus den eigenen. Denn die sind unvermeidbar und werden dich auch noch nach 25 Jahren Streckenflug und etlichen tausend Kilometern verfolgen!

Am Ende eines Streckenfluges sollte daher auch immer eine schonungslose Selbstanalyse stehen. Auch, und gerade dann, wenn ich nach etlichen Stunden wieder am heimischen Landeplatz eintreffe oder nach einem Flug über 200 Kilometer. Warum war ich heute so erfolgreich? Wo bin ich taktisch klug geflogen? Und, warum bin ich nicht noch weiter geflogen? Was kann ich besser machen? Wie kann ich schneller fliegen. Oder aber: Was habe ich falsch gemacht? Warum bin ich heute und hier abgesoffen? Warum habe ich mein Ziel nicht erreicht, wo habe ich Zeit verloren?

Per aspera ad astra

Der ehrgeizige Versuch, gesetzte Ziele zu erreichen, sich selber immer weiter zu verbessern, steht dem Spaß und der Freude am Fliegen nicht im Weg. Ganz im Gegenteil. Man wächst schließlich mit seinen Aufgaben. Wer von sich sagt, er fliegt ja nur zum Spaß und dabei seit Jahren mit einer Stunde Thermikflug am Hausberg glücklich wird, mag damit durchaus zufrieden sein. Das tiefe Glücksgefühl, ein hart umkämpftes Ziel auch oft erst nach mehrmaligem Scheitern, erreicht zu haben, wird er nie erfahren. Per aspera ad astra - "Über raue (Pfa-

de) gelangt man zu den Sternen" - hat schon seit den alten Römern seine Bedeutung nicht verloren. Wahre Zufriedenheit muss man sich erarbeiten, man bekommt sie nicht geschenkt. Im richtigen Leben und beim XC-Fliegen. Trotzdem tut man gut daran, die Fehlerquote möglichst niedrig zu halten, um die Frustrationstoleranz nicht allzu sehr zu beanspruchen.

Lerne also auch aus den Erfolgen und Misserfolgen anderer. Der DHV-XC im Internet (xc.dhv.de) bietet dazu eine schier unerschöpfliche Vielfalt an Möglichkeiten. Du kannst, mit Google-Earth sogar dreidimensional, Flüge verfolgen und nachvollziehen. Wer hat wo Thermik zentriert, wo waren schwierige Passagen, wo sind Absauffallen? Oft bieten auch die Fotos und Texte der Piloten weitere wertvolle Hinweise. Diese theoretische Vorbereitung am Computer erspart dir natürlich nicht die Erfahrungen, die du in der Luft sammeln musst. Der Informationsvorsprung wird dich aber manchmal vor unnötigen Enttäuschungen bewahren. Die Information zum Beispiel, ein bestimmtes Tal lieber mit 200 Meter mehr Höhe zu gueren oder einen Berg lieber nicht an der Ostseite anzufliegen, wird dir bereits den einen oder anderen Flugtag retten.

FLUGTECHNIK | STRECKENFLIEGEN FLUGTECHNIK | STRECKENFLIEGEN



Am Anfang ist oft Geduld gefragt. Viel wichtiger als eine hohe Schnittgeschwindigkeit ist es, nicht abzusaufen. Als XC-Anfänger solltest du also immer darauf achten, natürlich im Rahmen der Grenzen der Lufträume, ausreichend Höhe zu machen, bevor du weiterfliegst. Das kann manchmal viel Zeit kosten, lohnt sich aber. Du solltest vor allem in den Bergen, wenn möglich, nach einer Talquerung deutlich über Gratniveau ankommen. Die Thermik über Gratniveau, bzw. den Gipfeln, ist immer besser, konstanter und einfacher zu zentrieren. Außerdem vermeidest du so ruppige Leethermik oder ein Absinken in den Talwind. Solltest du in den Bergen doch tief kommen, lasse dich mit dem Talwind an den nächsten Prallhang schieben, wenn dies gefahrlos möglich ist. Mit etwas Geduld kann man sich so auch noch mit 50 Metern über Grund wieder an die Wolkenbasis retten

Genügend Höhe machen

Auch im Flachland ist es zu empfehlen, Höhe zu halten und sich in einem Nullschieber mit dem Wind weitertreiben zu lassen, als überstürzt mit geringer Höhe sein Heil in der Flucht nach vorne zu suchen. Einen Bart im Flachland in geringer Höhe zu zentrieren ist Nerven raubend und nicht sicher kalkulierbar. Die Abrisskante am Waldrand oder Flussufer kann durchaus mal eine Ruhepause einlegen. Meistens gerade dann, wenn du den Bart dringend brauchst. Überlasse als XC-Neuling die schnelle Flugtaktik, das heißt nur soviel Höhe wie nötig und sofortiges Weiter-

fliegen, wenn das Steigen nachlässt, denen, die sehr große Strecken vorhaben. Für dich bedeutet Höhe ein sicheres, wenn auch langsameres Weiterkommen.

Wähle für die ersten Streckenflüge keinen Startplatz, der bekanntermaßen "schwierig" ist. Keine großen Talsprünge auf den ersten Kilometern, keine Moorlandschaft nach zehn Kilometern Fluglinie, keine komplizierten Luftraumstrukturen. Auch hier hilft dir der DHV-XC mit seiner Datenbank. Schnell wirst du sehen, wo häufig und erfolgreich auf Strecke gegangen wird. Wähle einen Startplatz aus und schaue dir einfach alle Flüge virtuell am Computer an.

Folgende Rahmenbedingungen sollten auch passen, damit das XC-Fliegen mehr Lust als Frust bereitet.

Der Gesetzgeber verlangt für das Streckenfliegen über die Umgebung des Startplatzes hinaus den "Unbeschränkten Luftfahrerschein". In der Ausbildung dazu sollten dir die entsprechenden grundlegenden Kenntnisse zu Wetter, Luftrecht, Navigation, Flugplanung und vielem mehr vermittelt worden sein. Ansonsten scheue dich nicht, auch an einem organisierten Streckenflugtraining teilzunehmen oder mit deinen Clubkameraden eines zu organisieren.

Solide Thermikflugerfahrung

Ein Sicherheits- und Performancetraining verbessert deinen Erfahrungsschatz in Extremsituationen und vermittelt dir Fertigkeiten, deinen Schirm noch besser zu beherrschen. So manche aufregende Situation in einem Leebart auf Strecke lässt sich durch gezieltes Training besser meistern.

Du benötigst natürlich unbedingt eine solide Thermikflugerfahrung, bevor du auf Strecke gehst. Das kannst du bereits am Hausberg trainieren. Wechsle immer wieder die Thermiken, versuche andere Piloten auszukurbeln oder fliege öfter mal vom verlässlichen Hausbart in Richtung Tal und versuche dann, von ganz unten wieder an die Basis zu kommen. Je besser du im Aufspüren und Zentrieren der Thermik wirst, desto größer werden deine Chancen für einen erfolgreichen Thermikeinstieg auf Strecke.

Verlasse als nächsten Schritt auch einmal den Gleitwinkelbereich des Landeplatzes und fliege vom vertrauten Gelände deines Hausbergs zum Nachbargipfel und wieder zurück. Oder nimm dir vor, im Flachland auf jeden Fall die nächste Thermik bis zur Basis zu zentrieren.

Fliege nicht immer nur an deinem bekannten Hausberg oder Schleppgelände, sondern wechsle, wann immer es geht, in verschiedene Fluggebiete. So lernst du, dich auf neue Startplätze, andere Windsysteme, andere Thermiken und andere Landeplätze einzustellen. Erfahrungen, die du auch beim Überlandflug immer wieder brauchen wirst.

Zur sicheren Vorbereitung auf XC-Flüge ist es von großer Bedeutung, auch kleinere Landeplätze ohne Windsack sicher anfliegen zu können. Lerne also auf Windanzeiger wie Rauch, Bäume oder Fahnen an Häusern oder Tankstellen zu achten. Bietet dein GPS einen Windrichtungsanzeiger mit Windgeschwindigkeit, dann trainiere damit sicher umzugehen und auch die Grenzen dieser elektronischen Hilfe zu erkennen. Übe deine Landeeinteilung bei jedem Flug und versuche immer auf einem anvisierten Zielpunkt zu landen. Auf Strecke musst du damit rechnen, auf kleinen, abschüssigen Landeflächen ohne Windrichtungsanzeiger einlanden zu müssen.

Du solltest daher dein Fluggerät auch in kritischen Fluglagen gut kennen und auch eine Bauch-/Radlandung mit dem Drachen und eine Protektorlandung mit dem Gleitschirm beherrschen.

Zur Ausrüstung für einen Streckenflieger gehört natürlich auch funktionelle und warme Kleidung. Ein Integralgurtzeug muss nicht unbedingt sein, aber der Komfort und die Wärme in diesen "Schlafsackgurten" bei längeren Flügen haben mittlerweile auch die "hartgesottenen Unten-ohne-Flieger" überzeugt. Sonnenschutzmittel ab Faktor 20 für das Gesicht und natürlich warme Handschuhe. Ich habe immer ein paar Reservehandschuhe gut erreichbar im Gurtzeug verstaut. Wer einmal einen Handschuh in der Luft beim Fotografieren verloren hat, weiß warum. Alternativ kann man die Handschuhe auch an dünnen Leinen sichern. Wer länger als fünf Stunden in der Luft bleiben will, wird sich früher oder später mit Urinalen oder Windeln beschäftigen müssen. Eine Free-Air Entsorgung ist mit Integralgurten für Gleitschirmpiloten fast unmöglich. Geschickte Drachenpiloten haben es

da einfacher. Auch Landkarten für den Weg per Anhalter zurück oder zur Orientierung nach der Landung gehören mit an Bord. In der Luft ist es besser, mit den elektronischen Hilfen der modernen Variometer oder sogar mit intelligenten Handys oder Palms zu arbeiten. Mit der ICAO-Karte in der Hand kann in der Luft kein Drachen- oder Gleitschirmflieger vernünftig navigieren. Hilfreich ist natürlich auch (Flug)-Funkgerät, um sich so manche Lufträume freigeben zu lassen. Ein Handy kann in Notsituationen lebensrettend sein. Die mittlerweile auch im Alpenraum sehr guten Netzanbindungen schlagen in punkto Verlässlichkeit in der Kommunikation fast jedes Funkgerät. Ein paar Müsliriegel und ein Camelbag gefüllt mit Mineralwasser (wegen Schimmelbildung bei Fruchtsäften besser zum Sauberhalten) komplettieren die Streckenflugausrüstung.

Freude am Fliegen

Zu guter Letzt solltest du nicht vergessen: Die Geräteleistung spielt eher eine untergeordnete Rolle. Nur mit einem Gerät, das du vollständig beherrschst, also immer Pilot und nicht Passagier bist, wirst du auch die volle Leistung erfliegen können. Das realisierbare Pilotenkönnen ist für den Erfolg beim Streckenfliegen weit wichtiger als die beste Gleitzahl. Dieses wiederum ist die Summe aus Erfahrung, Ehrgeiz, Einsatz, Engagement und natürlich vor allem der Freude am Fliegen.





28 DHV-info 158 www.dhv.de

START-LANDE-TRAINING

TEXT KNUT MIFSNER UND DIRK SOBOLL

achen wir uns nichts vor: Die Landung mit dem flexiblen Drachen ist mit die schwerste von allen Luftfahrzeugen. Uns fehlen Wölb- oder Störklappen zum Korrigieren der Höhe im Endanflug und auch ein Slippen, ein Schieben des Flugzeugs durch gleichzeitig gegengesteuerte Flächen- und Seitenruderbetätigung, bleibt uns verwehrt. Daher ist es auch die Landung, die uns in den Vorbereitungen zu den Trainings am häufigsten als Problem genannt wird. Hexenwerk ist sie aber auch nicht und so wollen wir in diesem zweiten Teil unserer Serie von unseren Erfahrungen in den Trainings berichten und die typischen Fehler beschreiben.

1. Uns ist aufgefallen, dass der Landeanflug im Ablauf oft zu konfus aufgebaut wird. Sinnvollerweise bestimmt man zunächst eine eindeutige Position, auf der man die verbleibende Höhe abkreist und von der aus man zu einem Peilpunkt auf der Landewiese hinunterpeilen kann. Dieser Peilpunkt ist wichtig; jeder Flugzeugführer markiert sich im Kopf seinen gewünschten Landepunkt auf der mit Reitern gekennzeichneten Landebahn und hat es dadurch einfacher, den Anflugwinkel zu korrigieren. In ähnlicher Weise hilft uns unser Punkt beim Landeanflug.

Wenn man immer wieder so anfliegt, lernt man ihn mit der Zeit immer besser einzuschätzen und den Winkel, aus dem wir in den Gegenanflug übergehen, immer besser zu bestimmen. Wir legen in den Trainings ein gut sichtbares Lande-T aus und viele andere Flieger nutzen diese Hilfe und machen damit erstaunlich gute Anflüge. Übrigens: Wir kreisen die Höhe in gleicher Drehrichtung ab wie die Landevolte!

2. Wir haben es nicht wirklich einfach mit unserem Anflugwinkel: Zumindest dem Flexi fehlen Klappen, die den Gleitwinkel beeinflussen. Mindestens ab Intermediate können wir die Höhe nicht einfach durch Geschwindigkeit "wegziehen". Auf das wichtigste Korrekturinstrument verzichten aber viele Flieger, nämlich auf einen deutlichen Queranflug.

Oft wird der Gegenanflug bei vermeintlich zu großer Höhe weit ausgedehnt und lang, bevor dann mit einer 180°-Kurve direkt in den Endanflug eingebogen wird. Und dann passt die Höhe - oder sie passt eben nicht. Der Queranflug dagegen bietet die Möglichkeit, durch Öffnen (wir sagen auch "Ausbeulen") oder früheres Eindrehen in den Endanflug die Höhe effektiv zu

Man kann sich die nachfolgenden Abläufe sehr

viel einfacher machen, wenn man die Landeeinteilung immer konsequent nach demselben Muster abfliegt. So erzielt man Lernerfolge, kann auf Erfahrungen zurückgreifen und letztlich der Landung wesentlich entspannter entgegense-

3. Nach dem Eindrehen in den Endanflug, dem Stabilisieren des Drachens und dem Kontrollieren der Geschwindigkeit kommt früher oder später der Zeitpunkt des Umgreifens. Es gibt keinen festgelegten Zeitpunkt, wann am besten umzugreifen ist - der Eine kann sich gut mit seinem Gurtzeug aufrichten, der Andere nutzt lieber länger die liegende Position und lässt dem Aufricht- und Umgreifvorgang fließend das Ausstoßen folgen. Ein paar Tipps lassen sich den-

Die Gefahr des Wegsteigens beim Umgreifen kann man mindern, wenn man langsam und gezielt umgreift. Oft wird aus zu hoher Geschwindigkeit umgegriffen. Dabei steigt der Drachen schnell weg, wenn eine Hand zum Seitenrohr greift, manchmal auch mit seitlichem Eindrehen. Besser ist es, den Drachen zu stabilisieren, die Geschwindigkeit zu kontrollieren und dann LANGSAM und bewusst umzugreifen. Dabei bleibt eine Hand an der Basis, die andere greift zum Seitenrohr. Dieser Hand übergibt man





HG-TRAINING | LANDUNG



Der Endanflug ist sauber – aber etwas zu tief abgefangen und zu spät und nur zögerlich ausgedrückt.

quasi die Steuerung; ist der Drachen ruhig, folgt die zweite Hand. Dieses langsame kontrollierte Umgreifen lässt sich hervorragend in größerer Höhe üben. Das Aufrichten selbst hängt sehr vom verwendeten Gurtzeug ab. Manche sind dermaßen ungeeignet, dass man es sich einfacher macht, sich schon in der Position mittels "Aufrichteleine" etwas höher zu stellen. Anderen wiederum reicht ein kleiner Impuls, um aus der Liegendposition in die Aufrechte zu kommen. Hier kann kein Patentrezept gegeben werden, außer beim Neukauf des Gurtzeugs genau diesen Vorgang auszuprobieren und darauf zu achten, dass das Gurtzeug auch wirklich gut passt und der Aufhängepunkt nahe am Körperschwerpunkt liegt.

4. Wir beobachten öfter, dass die Geschwindigkeit im aufgerichtet geflogenen Endanflug zu niedrig ist. Es ist ungewohnt, hängend zu fliegen und in dieser Haltung die Geschwindigkeit zu steuern. Kleiner Tipp: Wenn man mit angewinkelten Armen und am Körper angelegten Ellbogen fliegt, neigt man zum "Drücken", d.h. der Körper wird eher nach hinten gedrückt, als dass er locker hängt und zum Steuern bewegt werden kann. Hier hilft es, die Ellbogen vom Körper wegzunehmen bis fast in die Waagerechte. So ergibt sich ein sehr gelenkiges System.

5. Fliegt man zu langsam an, fehlt die Energie, um den Drachen abfangen und ausschweben lassen zu können. Viele Landungen sehen aus wie Fallschirmlandungen; fast im Sackflug sinkt der Gleiter zu Boden. Besser ist es, die Geschwindigkeit nach dem Umgreifen zu halten und einen Abfangbogen zu fliegen, d.h. auf den







 Ein tiefer Griff führt fast immer dazu, dass beim Ausstoßen der Pilot in die Liegendposition zurückfällt – meist folgt darauf eine Bauchlandung. Tipp: Höher greifen, nach vorne oben ausstoßen.

Peilpunkt zuzufliegen und den Drachen in einem Meter Bodenabstand ausgleiten zu lassen. Wenn man spürt, dass der Drachen die Höhe nicht mehr halten kann, greift man ein wenig höher und drückt den Drachen mit gestrecktem Körper aus.

6. Beim Strömungsabriss möchte der Drachen wieder Fahrt aufnehmen, indem er die Nase herunternimmt. Daher ist ein konsequentes Ausdrücken wichtig. Oft gehen auch die Beine nach vorn, der Pilot möchte den Drachen "ausbremsen". So ist der Körper aber nicht weit genug hinter dem Schwerpunkt, und der Drachen nimmt die Nase wieder herunter. Abhilfe: auf die Beine achten und ggf. im Endanflug die Unterschenkel nach hinten abwinkeln. Ach ja, und: ausgedrückt lassen! Hat man sich verschätzt und der Drachen möchte wegsteigen, dennoch nicht wieder die Basis anziehen. Lässt man den Körper konsequent weit hinten, so kann der Drachen den Anstellwinkel nicht mehr verringern und mit der Nase einbohren.

Was da so einfach beschrieben wird, ist in der Praxis natürlich weit komplexer. Aber wie wir beim Start schon auf den Loose Grip, das Fliegen mit lockerem Griff hingewiesen haben, so ist er auch hier ganz wichtig: Je weniger ich festhalte, je mehr ich den Drachen mit lockeren Händen führen kann, desto mehr fühle ich auch, wann die Energie aufgebraucht ist und ich den Anstellwinkel konsequent so weit erhöhen kann, dass der Widerstand überwiegt, der Auftrieb zusammenbricht und der Drachen die Nase oben hält.

Wir bieten den Teilnehmern auch an, ihre Landung mit Funkunterstützung zu begleiten. Und oft ist es nur das kleine Etwas mehr an

Geschwindigkeit im Endanflug, das langsame kontrollierte Umgreifen oder das beherzte kräftige Ausdrücken zu rechter Zeit, was es zum Erfolg braucht.

Übrigens: Man muss nicht auf dem Punkt stehen, um von den Lande-Zuschauern mit den Punktekarten gut bewertet zu werden, man darf auch mit ein paar Schritten auslaufen. Und wenn es am Landeplatz sehr thermisch zugeht oder Windscherungen und Turbulenzen stören, ist eine kontrollierte Radlandung ganz sicher dem unsicheren Versuch einer stehenden vorzuziehen. Wohl dem, der da (verlässliche!) Räder an der Basis hat.

Ein Letztes: Geht einmal alles schief und ist ein heftiger Aufschlag unvermeidlich, Arme weg von Basis und Seitenrohren! Die Rohre nehmen sehr viel Energie auf, oft rutschen wir die Energie sogar auf den Rädern weg. In der Schulung ist dies mit das Erste, was wir dem Schüler beibringen. Man muss sich das mental immer wieder vor Augen führen, und die Praxis zeigt häufig genug, dass allein diese Maßnahme wirkungsvoll vor Verletzungen und Armbrüchen schützt.

Wir könnten wieder endlos weiterschreiben, über Starkwind-, Rückenwind- und Hanglandung oder besondere Situationen hier und da. Ein Start-Lande-Training mit Videoanalyse ist klasse, und die Gesprächs- und Analyserunden gerade mit gestandenen Fliegern sind ungemein wertvoll und hilfreich. Neben unseren vom DHV geförderten Trainings bieten einige Schulen solche Kurse an.

Im nächsten Heft geht es weiter, wir berichten dann über Übungen, die wir im Flug machen können und die uns gut für Start, Landung und effektive Beherrschung des Geräts trainieren.



Oben: Schöne Landung, gestreckter Körper, die Beine bleiben beim Ausdrücken hinten. unten: Klaus' erste stehende Landung mit seinem Spice. Noch einfacher wird es, wenn die Beine beim Ausstossen hinten bleiben.



32 DHV-info 158 33 www.dhv.de www.dhv.de



Ostern im Pustertal, eine Menge Flieger an einem bekanntem Startplatz. Bescheidene Startbedingungen, kaum Wind von vorn, in der Mitte eine eingetrampelte Laufspur im Schnee. Die Abschattung ist vorbeigezogen, jeder will raus. Jetzt sollte es zügig gehen. Mit einer auten Startvorbereitung wäre das auch der Fall. Doch das Gegenteil passiert. Endloses Leinensortieren, die Startenden geraten in Stress, die Piloten in der Reihe hinter ihnen machen ihrem Ärger lauthals Luft. Die Unsicherheit Einzelner bei der Startvorbereitung ist offensichtlich. Das muss nicht sein. Deshalb erläutert Peter Cröniger. Leiter des DHV-Lehrteams, ausführlich und anschaulich Methoden des Leinensortierens bei wenig und bei stärkerem Wind.

as Beispiel beschreibt einen Gleitschirm mit vier Leinenebenen (A,B,C,D plus Steuerleinen). Die Startvorbereitungen werden bei frequentierten Startplätzen immer mit angelegtem Gurtzeug, bei stärkerem Wind auch mit Helm, wenn möglich mit Handschuhen, ausgeführt.

Startvorbereitung bei wenig Wind

Bei Windstille bis ca. 10 km/h kommt dem Auslegen des Gleitschirms eine hohe Bedeutung zu. Es wird in der Regel vorwärts eingehängt und aufgezogen. Die ausgerollte Mittelbahn der Kappe zeigt in Startrichtung parallel zum Gefälle. Idealerweise orientiert sich der Pilot schon beim Auslegen an einem Bezugspunkt für den späteren Startlauf. Die Flügelhälften werden schräg nach unten (ca. 20°) auseinander gezogen und an der Vorderkante gespannt. Dadurch erreicht man eine ideale Bogenform der Kappe mit schon leicht geöffneter Eintrittskante. Diese Bogenform soll etwa der Krümmung der Kappe im Flug entsprechen, damit in einem Arbeitsgang alle A-Leinen gleich gespannt sind. Hier ist ein häufiger Fehler zu beobachten. Oft werden die Flügelhälften waagrecht auseinander gezogen und somit die Flügel- und Leinengeometrie nicht beachtet. Das folgende Trennen der Leinen wird erschwert und die Kappenspannung mit bereits leicht geöffneter Eintrittskante muss in einem



Mit einer Hand am Stabi, der anderen an der Eintrittskante, wird die Kappe ca. 20° schräg nach unten auseinander gezogen und gespannt.



Wird die Vorderkante gespannt, so sorgt der Segelschnitt moderner Schirme dafür, dass eine Bogenform entsteht, die etwa der Krümmung der Kappe im Flug entspricht. Auch die Eintrittsöffnungen heben sich ein wenig – beste Voraussetzung für optimales Füllen der Kappe beim Aufziehen.



Das Geheimnis eines schnell und sauber ausgelegten Segels ist das Ausziehen schräg nach unten und das Spannen der Eintrittskante. Diese Bogenform gewährleistet, dass beim anschließenden Spannen der Leinen alle A-Leinen symmetrischen Zug haben. Das erleichtert das anschließende Sortieren und auch das Aufziehen.

zweiten oder dritten Rundgang um die Kappe nachgearbeitet werden. Durch Herziehen der Flügelelnden mit den Steuerleinen kann man von "unten" die Eintrittskante noch etwas runder machen und die A-Leinen gleichmäßiger spannen.

Liegt das Segel korrekt, werden beide Tragegurte von der Kappe weg nach vorne gezogen bis die A-Leinen gespannt sind. Danach werden

jeweils links und rechts nacheinander die Leinenebenen getrennt. Das Sortieren geht von unten nach oben durch Strecken der lockeren Leinen. Also beginnend von den Steuerleinen über die einzelnen Ebenen bis zur A-Ebene. Dabei greift die innere Hand den Tragegurt weit unten etwa beim Beschleunigerflaschenzug. Als Optimierung kann man dabei die D-Ebene nach hinten klappen und hat dabei wieder einen hal-



Mit der inneren Hand fasst der Pilot den Tragegurt weit hinten.



Als geschickte Alternative kann man den D-Tragegurt mit nach hinten klappen, um so etwa einen halben Meter Überlänge von Bremsleinen und D-Ebene zu kompensieren.



Mit der äußeren Hand werden jetzt beginnend mit der Bremsleine nacheinander die Leinenebenen von unten nach oben gestreckt.

www.dhv.de www.dhv.de DHV-info 158 **35**

TECHNIK | STARTVORBEREITUNG

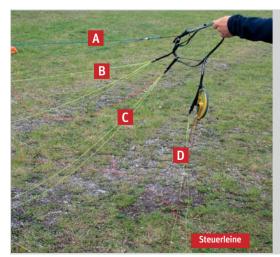
TECHNIK | STARTVORBEREITUNG



Die Bremsleine wird gezogen bis alle Bremsgalerien gestreckt sind und die Hinterkante auf Zug ist.



Wenn auch D-,C- und B-Leinen gestreckt wurden, liegen alle Ebenen getrennt und die Galerien unverschlauft am Boden und die A-Leinen sind frei, ohne dass daran gezogen wurde.



Bei einem am Boden ausgelegten Segel ist die Hinterkante um die Flächentiefe näher am Piloten als die Eintrittskante. Bei gespannten A-Leinen sind vereinfacht ausgedrückt, die Leinen der anderen Ebenen beim Sortieren deutlich länger. In der Segelmitte haben die B-Leinen eine Überlänge von ca. 60 cm, C-Leinen von 120 cm und D-Leinen von 180 cm. Wegen des zusätzlichen Leerweges der Bremsleinen haben diese gar eine Überlänge von etwa zwei Metern. Um also die Leinen in einem Arbeitsgang zu strecken und zu trennen muss der Pilot unbedingt von unten nach oben an den Stammleinen ziehen.

ben Meter Leinendifferenz ausgeglichen. Denn das Trennen der Leinenebenen geschieht am einfachsten durch Strecken der Leinen. Die A-Leinen sind hier die "kürzesten", denn sie sind um die Kappentiefe weiter entfernt als die Steuerleinen. Mit der äußeren Hand werden deshalb als erstes die Steuerleinen (es sind die "längsten") nach außen hinten gezogen, bis die Hinterkante auf Zug ist. Danach die Stammleinen der D-Ebene strecken, dann C und B. Der Weg wird immer kürzer und jetzt wird die A-Ebene frei vor uns schweben und alle Galerieleinen werden unverschlauft gestreckt sein. Auf diese Weise ist nie starker Zug auf "A" und die Eintrittskante wird niemals einklappen. Der Tragegurt wird jetzt etwa einen Meter näher zur Kappe abgelegt, damit man beim anschließenden Aufnehmen und Einhängen nicht versehentlich mit den A-Leinen die Eintrittskante ungewollt einklappt.

Nach dem Strecken der anderen Seite geht der Pilot einen Schritt auf die Kappe zu, dreht sich um und hängt diese Seite unverdreht in den Gurtzeugkarabiner ein. Anschließend nimmt er den ersten Tragegurt wieder auf und hängt ihn ebenfalls ein.

Startvorbereitung bei stärkerem Wind

Je nach Schirmkonstruktion und vor allem Kappengewicht kann bei Windstärken ab ca. 10 km/h in der Regel das Segel durch den Winddruck aufgestellt und am gleichen Ort wieder abgelegt werden. Mit der richtigen Technik ist es möglich, die Leinen durch Widerstand und Auftrieb der Kappe zu strecken und damit zu trennen. Bei diesen Bedingungen ist es sehr mühsam, den Schirm sauber auszulegen und sich vorwärts einzuhängen, ohne dass der Wind die Kappe verformt. Daher empfehlen wir, bei diesen Bedingungen den Schirm unbedingt mit Winddruck vorzubereiten und anschließend rückwärts aufzuziehen. Schon beim Hinlegen des Schirms zeigt die ausgerollte Mittelbahn der Kappe nicht in Startrichtung parallel zum Gefälle, sondern genau gegen den Wind. Ziel beim Auslegen ist es, dem Wind anfänglich wenig Angriffsfläche zu bieten und nur die Leinen frei zu legen. Die Flügelenden werden deshalb jeweils stark nach unten gezogen, um einen deutlichen Bogen zu erhalten. Es werden wieder beide Tragegurte von der Kappe weg nach vorne gezogen, bis die mittleren A-Leinen gespannt sind und dann die Leinenebenen wie bei wenig Wind von unten nach oben durch Strecken so weit wie möglich freigelegt. Optimierer können hier beide Tragegurte gleichzeitig bearbeiten -



Bei stärkerem Wind zeigt die Mittelbahn gegen den Wind und die Flügelenden werden steil nach unten gezogen, damit der Wind wenig Angriffsfläche hat, aber die Leinen schon großenteils frei liegen. Je stärker der Wind, um so weniger wird die Kappe seitlich ausgebreitet. Die inneren A-Leinen müssen aber gespannt werden können, um das windunterstützte Füllen der Kappe und das Straffen der Leinen vorzubereiten.





Jetzt wird der Geübte den Schirm durch geschicktes Bedienen von A- und D-Ebene mit Windunterstützung füllen und damit alle Leinen strecken, voneinander trennen, schon mal auf Verschlaufungen kontrollieren und wieder ablegen.

geht schneller, einfacher und hat den Vorteil, dass der Schirm durch den symmetrischen Griff an Tragegurten und hinteren Ebenen jederzeit kontrolliert und am Boden gehalten werden kann. Jetzt wird der Geübte den Schirm durch geschicktes Bedienen von A- und D-Ebene mit Windunterstützung füllen und damit alle Leinen strecken, voneinander trennen, schon mal auf Verschlaufungen kontrollieren und wieder ablegen. Es sollte jetzt im Idealfall eine gekrümmte Kappe mit geöffneten Eintrittsöffnungen vor einem liegen. Ist die Kappe zu gestreckt und die mittleren A-Leinen hängen durch, wird ein Herziehen der Flügelenden mit den Steuerleinen Abhilfe schaffen. Wer bei stärkerem Wind seinem Schirm nicht mehr den Rücken zudrehen und damit die Kontrolle für eine beachtliche Zeitspanne aufgeben will, sollte das "rückwärts Einhängen" üben. Profis können bei kalkulierbaren Windbedingungen das Einhängen auch vorziehen und das Füllen der Kappe mit dem Trennen der Leinen bereits eingehängt ausführen - der Pilot hat durch die zusätzliche freie Hand noch mehr Kontrolle und ist blitzschnell fertig.

Fazit

Wenn sehr viele Piloten auf den Start warten, kann die Vorbereitungszeit wesentlich verkürzt werden, wenn jeder sich und seinen Schirm vorbereitet und mit geraffter Kappe zum Startplatz geht. Dort ziehen zwei Helfer die Kappe schräg nach unten aus. Der Pilot streckt die Leinen - Startcheck - Start. Kann das Training für die Methode "Startvorbereitung bei wenig Wind" noch nach dieser Gebrauchsanweisung erfolgen, empfehlen wir für die Feinheiten bei stärkerem Wind mit Nachdruck eine Unterstützung durch einen Fluglehrer.

Da das Auslegen des GS mit dem Einpacken beginnt, kann jeder Pilot schon hier das Auslegen trainieren, indem er die Leinenebenen nach der Standardmethode trennt bevor er sie geordnet auf das Segel legt und die Tragegurte zusammenklippt, zusammensteckt oder mit den Brummelhaken verbindet. Sind dann auch noch die Tragegurte farblich markiert (zB. grün rechts und rot links), sind beste Voraussetzungen gegeben, bei der nächsten Startvorbereitung schnell, sicher und souverän auszulegen. In Kombination mit rückwärts Einhängen (mit Blick zur Kappe), etwas Wind und einer gut trainierten Rückwärts - Aufziehtechnik wäre das Optimum erreicht. Wir kommen entspannter in die Luft und für alle Piloten wird der Stress am Startplatz deutlich reduziert werden.



Wie einfach darf man sich das Wetter machen?

TEXT UND FOTOS VOLKER SCHWANIZ

ie Auswahl und die fast uneingeschränkte Verfügbarkeit an Wetterberichten und Profi-Wetterkarten war noch nie so groß wie im Internet-, Laptop- und PDA-Zeitalter. Doch viele Piloten sind mit der Informationsflut überfordert oder nehmen sich nicht die nötige Zeit und bleiben daher nur an Symbol- oder TV-Wetterberichten hängen. Es stellt sich also die Frage, ob und für wen diese Minimal-Wetterschiene funktioniert. Dass diese Methode natürlich weit ab von einer idealen Wettervorbereitung ist, muss wohl nicht erwähnt werden.

Symbolwetterchen

Sicher ist, dass neben dem TV-Wetter, die einfachen "Sonne/Wolken/Regen-Bildchen" (wie sie in durchaus guter Prognosequalität, z.B. von Wetteronline.de, angeboten werden) meist die erste Anlaufstelle für den Otto-Normalflieger sind. Bei den ebenfalls angebotenen Windprognosen endet aber schon die Einfachheit dieser Minimum-Wetterwelt. Hier wird nur der Bodenwind vorhergesagt, wobei die Windrichtung schon recht ordentlich getroffen wird. Damit fällt im Flachland und Mittelgebirge aber die Information über eine (nicht seltene!) massiv stärkere Windströmung auf Höhe der Startplätze und darüber unter den Tisch. Vom Alpenbereich mal ganz zu schweigen, denn hier bekommt man mit dem Städte- oder PLZ-Wetter keine fliegerisch verwertbaren Aussagen über die Höhenströmung und damit über von Großwetterlagen ausgelöste Leesituationen oder Föhn.

Wehcams

Eine weitere einfache Informationsquelle sind die Webcams in den Fluggebieten. Sie helfen zumindest bei der Einschätzung der aktuellen Bewölkungs- oder Niederschlagssituation, sowie beim Einschätzen der Schneegrenze recht gut. Man sollte diese Momentaufnahmen aber nicht überbewerten, denn ein strahlend sonniges Vormittagsbild ist besonders im Sommer kein Garant für einen weiteren freundlichen Tagesverlauf. Je nach Luftschichtung/Wetterentwicklung kann es schnell zuquellen und überentwickeln. Natürlich können anfangs trübe Tage noch zügig auflockern.

Wetterstation am Startplatz

Ebenfalls eine beliebte Anlaufstelle sind die Windmesswerte einer Wetterstation am Startplatz. Zur Beurteilung der aktuellen und teils der vorhergehenden Windsituation sind die Messwerte gut zu gebrauchen. Besonders wenn massiv zu starker Wind gemessen wird, ist klar, was Sache ist. Aber auch diese Messwerte haben nur eine begrenzte Aussagekraft über die nächsten Stunden. Denn vor allem vormittägliche Inversionen und Lee-Lagen/Föhnlagen verfälschen die Aussagekraft der meisten Stationen massiv. Und so ist morgens, wenn sich bei den meisten Piloten die Frage nach Fliegen gehen ja oder nein stellt, die Aussagekraft für die im Tagesverlauf (mit thermischer Durchmischung) zu erwartende Windsituation viel unsicherer, als den meisten Fliegern bewusst ist. Der Umgang mit den Windwerten der wichtigen Referenzpunkte (z.B. Patscherkofel oder Sonnblick) ist durch keine Startplatz-Wetterstation zu ersetzen!

Gestern so ähnlich wie heute

Manche Flieger stützten sich gern auch mal auf die Wettererhaltungsneigung. Sie gehen einfach davon aus, dass das Wetter von gestern so ähnlich wird wie das Wetter von heute. Wenn nicht gerade eine Front im Anmarsch ist, dann ist dieser Gedankengang auch nicht so abwegig. Denn ohne Frontdurchgang ändert sich das Wetter meist eher gemächlich. Dass aber eine solche gemächliche Wetteränderung immer lehrbuchmäßig abläuft (Winddrehung, Wolkenbild), darauf ist kein Verlass. Auch in sommerlichen Ostlagen mit kaum Quellbewölkung und sich verschärfendem Wind (Stichwort Leitplankeneffekt am Alpenrand oder einfach nur sich verstärkende Druckgegensätze) kann dies zu unangenehmen Fehleinschätzungen führen. Die morgendliche noch stabile Schichtung täuscht dann weiterhin schwachwindiges Wetter vor, während beim Einsetzen der Thermik schnell ein sehr turbulentes Aufleben des Windes zu beobachten ist. Ebenso, wenn eine Kette von kleinen Tiefs und Zwischenhochs nördlich der Alpenregion entlang zieht, entstehen täglich krass wechselnde Hauptwindrichtungen und damit teils ungewöhnlich schnell einsetzende Föhnphasen!

Am Berg liegt die Wahrheit und das Parawaiting

"Das Wetter wird vor Ort gemacht" ist ein geflügeltes Wort unter Fliegern. Prinzipiell ist das auch am besten, denn so können (u.a.) anhand des Wolkenbildes und seiner Entwicklung geübte und ortskundige Beobachter die Flugbedingungen im Kurzfristbereich vor Ort recht gut einschätzen. Dabei fallen sogar auch Flüge ab, die anhand des Wetterberichtes nicht zu erwarten gewesen wären. Leider bedeutet die Informationsgewinnung des Typs "das Wetter wird vor Ort gemacht" immer die Anfahrt zum Berg und jede Menge Parawaiting.

Startplatzdiskussionen

Vieles der eigentlich von jedem Piloten für sich auszuarbeitenden Wetterbeurteilung wird durch Gespräche mit anderen Fliegern am Startplatz, bzw. an der Bergbahn, abgedeckt. Auch der nette Anrufkumpel, der immer weiß, wo was geht, ist ein wichtiger Baustein. Dabei sollte man sich aber nur auf wirklich vertrauenswürdige Personen verlassen, die das jeweilige fliegerische Können mit in die Beurteilung der Flugbedingungen einbeziehen.

Vorflieger, Thermikdummies und lebendige Wettersonden

Sehr viel an Informationen wird auch durch die Beobachtungen vom Startplatz aus abgedeckt. Zu nennen sind dabei aktuelle Bewölkungssituation/-entwicklung, Wolkenzug der Quellwolken und nicht zu vergessen die (hoffentlich in der Luft auch glücklichen) Vorflieger-Dummies. Besonders letztere vermitteln direkte Aussagen über den aktuellen Windversatz, Windrichtung vor/über dem Startplatz, Ruppigkeit, Thermikstärke und meist auch aktuelle Thermikhöhe.

Bei aller Beobachtungsgabe darf man aber nie vergessen, dass Wetteränderungen mitunter recht "zügig" kommen und vor allem, dass man in der Luft seine Entscheidungen allein treffen muss. Leider ist immer wieder zu beobachten, dass etliche Flieger ihre Entscheidung zum Flugabbruch nicht aufgrund der eigenen Wettereinschätzung treffen, sondern aufgrund der Anzahl der Flieger, die in ihrer Umgebung noch nicht zum Landen gehen.

Für wen funktioniert die Minimum-Wetterschiene?

Ganz klar, für alle, die am aktuellen Flugtag direkt vor Ort sind und die sich auch nur auf ihre Beobachtungen verlassen wollen oder müssen. Denn sie können die direkten Informationen verwerten, die allen mit weiter Anreise und auch allen, die ihre Planung über mehrere Tage ausrichten müssen, verschlossen bleiben. So wird klar, welchen unendlichen Vorteil die Flieger bei ihrer Wettereinschätzung haben, die im direkten Umfeld des Fluggebietes wohnen. Zusammen mit Gebietserfahrung funktioniert bei ihnen auch diese absolute Minimum-Wetterschiene oft nicht so schlecht. Und wenn sie sich doch etwas (besonders in Sachen Windentwicklung/ Leethermik) verschätzt haben und grad kein Thermikdummie in der Nähe ist, dann muss eine

gute Schirmbeherrschung herhalten, um "nur gerührt und nicht geschüttelt" zu werden.

Das Fliegerleben ist hart, aber ungerecht!

Als Fazit für die Nutzer der Minimum-Wetterschiene bleibt leider nur zu vermerken:

- Wer viel fliegt (damit seinen Schirm im Griff hat) und wer nahe am Berg wohnt (um mit einem schnellen Blick die Lage abchecken zu können), der kommt auch mit einer weniger perfekten Wettervorbereitung oft ganz gut zurecht. Ganz besonders gilt dies für die einfachen, tief gelegenen, idealer Weise durch den Talverlauf kanalisiert angeströmten Fluggebiete im Nordalpenbereich.
- Der wenig erfahrene oder auswärtige Flieger mit deutlichem Anfahrtsweg zum Berg muss beim Benutzen der Minimum-Wetterschiene einen hohen Zeit- und Kilometereinsatz bringen, um sein Flugbuch zu füllen.

Alle Flieger, die merken, dass sie mit der Minimal-Wetterschiene nicht ausreichend gezielt Treffer landen, müssen sich zwangsläufig mit den Prognosemöglichkeiten im Internet auseinandersetzen. Angefangen beim täglichen Flugwetterbericht, der zumindest die Aussichten für den aktuellen Tag recht detailliert abdeckt.

WETTER | FACHAUSDRÜCKE
WETTER | FACHAUSDRÜCKE

FACHCHINESISCH AUS DEN FLUGWETTERBERICHTEN

Für Flieger ist das Informieren mittels der aktuellen Flugwetterberichte tägliche Pflicht. Aber oft sind die verwendeten Fachbegriffe dem "Normalpiloten" nicht geläufig. Damit man den Informationsgehalt der Flugwetterberichte voll ausschöpfen kann, hier eine Liste der häufig auftauchenden Fachbegriffe mit kurzen Erklärungen.

Advektion

Das großräumige, horizontale Heranführen eines anderen Luftmassentyps mit eigenem Temperatur- und Feuchteprofil. Dies hat meist deutlichen Einfluss (positiven oder negativen) auf die Basishöhe, die Wolkendicke und die Thermikentwicklung.

Typischer Satz im Flugwetterbericht: "In den nächsten Tagen Advektion feuchter Warmluft aus SW mit deutlich steigender Gewitterneigung."

Stumpfe Thermik

An Tagen mit stumpfer Thermik sind die Steigwerte und die erreichbaren Höhen gering, da (z.B. durch Warmluftadvektion in der Höhe) die hohen Temperaturen der Höhenluft den Temperaturvorsprung der Thermikblasen schnell abbauen und der Thermikauftrieb damit abgebremst wird.

Typischer Satz im Flugwetter: "Stumpfe Thermik mit Arbeitshöhen kaum über Kammniveau."

Zwischenhoch

Zwischenhochs sind die kurzzeitigen Wetterberuhigungen in einer Reihe aufeinanderfolgender Tiefs. Sie bringen nur eine kurze Wetterbesserung (meist 1 - 2 Tage). Durch das abziehende Tief und das meist zügige Herannahen des nächsten Tiefs ergeben sich meist täglich ändernde Hauptwindrichtungen: Zwischenhoch Tag z.B. noch leichter Nordwind, der Folgetag aber schon deutlicher Südföhn.

Typischer Satz im Flugwetter: "Heute Zwischenhocheinfluss, der uns einen brauchbaren Flugtag mit schwachen nördlichen Winden beschert."

Zyklonal/Antizyklonal

Als zyklonal werden Luftmassen bezeichnet, die tiefdruckbeeinflusst sind und somit Schlechtwetter mit sich führen. Analog dazu werden hochdruckbeeinflusste Luftmassen (die Wetterbesserung oder Schönwetter bringen) als antizyklonal bezeichnet.

Typischer Satz: "Zyklonale Nordwestströmung verursacht entlang der Zentralalpen starke Stauniederschläge." Oder: "Durch eine zuneh-

mend antizyklonale Höhenströmung ist in den nächsten Tagen mit einer deutlichen Wetterberuhigung zu rechnen."

Staulage

Bei einer Staulage werden durch die "Hauptwindrichtung" feuchte Luftmassen luvseitig gegen eine Gebirgskette gedrückt, wodurch die Luftmasse gehoben wird. Durch die mit der Hebung ausgelöste Abkühlung entstehen zumindest Schichtwolken, meist aber Regen- oder Gewitterwolken mit deutlichen Niederschlagsmengen. Auf der Leeseite ("Windschattenseite") hingegen ist durch den Föhneffekt allermeist heiteres Wetter anzutreffen.

Typischer Satz: "Südlich des Alpenhauptkamms beginnender Stau mit Bewölkungsverdichtung, der Nordalpenbereich bleibt vorerst durch leichten Föhn wetterbegünstigt."

Leebegünstigt

Leebegünstigt, dahinter verbirgt sich schlicht und ergreifend Föhnwetter. Die Bezeichnung "begünstigt" bezieht sich dabei meist nur auf die Bewölkungssituation und ist besonders für Drachen und Gleitschirme nicht mit günstigen Flugbedingungen gleichzusetzen! Typischer Satz: "Nordstau entlang der Zentralal-

Typischer Satz: "Nordstau entlang der Zentralalpen, der Süden ist weiterhin leebegünstigt."

Wind in der freien Atmosphäre

Dies ist eine Umschreibung des überregionalen Windes, also der Windströmung, die von der aktuellen Lage der Hoch- und Tiefdruckgebiete hervorgerufen wird. Diese Bezeichnung findet man meist in den Flugwetterberichten der Nordalpenregion, da hier in der Thermiksaison die thermischen Windsysteme (thermischer Hangaufwind, Talwind, Bayrischer Nordwind) die Windsituation bis über die meisten Gipfel bestimmen. Im Winter sind es vor allem Inversionsschichten bzw. Kaltluftseen, die in den unteren Schichten den "Wind der freien Atmosphäre" massiv abbremsen und umlenken.

Typischer Satz: "Wind in der freien Atmosphäre meist schwach bis mäßig aus SW."

Nordalpen, Südalpen, Ostalpen, Westalpen, Alpenhauptkamm

In den verschiedenen Alpenregionen findet man nicht selten grundverschiedene Wetterzonen zur gleichen Zeit vor. Dabei spielt nicht nur die bekannte Wetterscheide zwischen Nord- und Südalpen (also nördlich bzw. südlich des Alpenhauptkamms) eine große Rolle, auch die Unterschiede zwischen West- und Ostalpen ist meist ausgeprägt. Der Alpenhauptkamm verläuft entlang der französisch - italienischen Grenze über den Mont Blanc, den großen St. Bernhard, den Simplonpass, den St. Gotthard Pass, den Ofenpass, Reschenpass, Brennerpass, die Hohen Tauern (Großglockner). Als Westalpen wird der Alpenteil westlich der Linie Bodensee – Comersee bezeichnet. Die Ostalpen liegen analog dazu östlich dieser Linie.

Südeinzugsgebiete/Föhnstriche/markante Föhntäler/typische Föhngebiete
Diese Umschreibung bezeichnet Gebiete, die in
der Nähe von längeren Nord/Süd- verlaufenden
Tälern liegen, sowie die Nord-/Südeinschnitte
(z.B. Pässe) im Alpenhauptkamm. In diesen Gebieten macht sich der Föhn als erstes bemerkbar
und erreicht auch hier seine höchsten Windgeschwindigkeiten. Hier kann selbst eine schwache
Föhnlage kritische Flugbedingungen auslösen.
Typischer Satz: "Beginnende Südlage, in den
Südeinzugsgebieten schon teilweise kritische
Turbulenz."

Höhentief / Kaltlufttropfen

Damit werden abgeschlossene Bereiche von Höhenkaltluft benannt. Sie stellen gleichzeitig ein zähes und wetteraktives Tiefdruckgebiet dar, das meist auf den reinen Bodendruckkarten nicht klar zu erkennen ist. Zudem haben die Wettermodelle große Schwierigkeiten bei der Prognose von Höhentiefs/Kaltlufttropfen. Zusammen mit der scharfen Wettergrenze um ein solches Schlechtwettergebiet führt das überdurchschnittlich häufig zu teils krassen Fehlprognosen in der Nähe von Höhentiefs.

Typischer Satz: "Das Höhentief über dem Balkan zieht langsam ab und beeinflusst nur noch morgen das Wetter im Ostalpenraum."

Wetterwirksame Sperrschicht

Eine wetterwirksame Sperrschicht ist eine so stark ausgeprägte Inversion oder stabile Schichtung, dass an ihr jegliche Wetteraktivität (Wolken-, Gewitterbildung, natürlich auch Thermik) gestoppt wird. Fehlt eine "wetterwirksame Sperrschicht", kann die Thermik besonders hoch reichen, ggf. ist dabei aber die Neigung zu Überentwicklungen/Gewittern markant.

Typischer Satz: "Wetterwirksame Sperrschicht auf 3.000 m."

Auslösetemperatur

Die Auslösetemperatur ist die Bodentemperatur, bei der die Bodeninversion überwunden wird und die ersten Thermikblasen bis mindestens 600 m NN (in den Alpen 1.000 m NN) aufsteigen können. Die maximale Thermikhöhe wird aber erst im Tagesverlauf erreicht. Dies kann je nach Luftschichtung etliche Stunden später sein. Daher wird die vorhergesagte Thermikstärke auch nicht gleich bei Erreichen der Auslösetemperatur eintreten. An ideal ausgerichteten Flanken der Alpen ist der Beginn hangnaher Thermik spürbar früher zu erwarten.

Typischer Satz: "Die Auslösetemperatur wird bei 15 Grad gegen 11 Uhr erreicht."

Verwellende Front

Eine verwellende Front ist eine zum Stillstand gekommene Front, deren eine Hälfte rückläufig geworden ist. Durch die oft sehr langsame Zuggeschwindigkeit der Front oder der Frontteile ist in den betroffenen Gebieten kaum eine schnelle Wetterbesserung zu erwarten. Oft entsteht durch das Verwellen ein eigenständiges Tiefdruckgebiet in der Folge.

Typischer Satz: "Eine verwellende Kaltfront liegt über den Alpen und wird das Wetter in den nächsten Tagen bestimmen."

Präfrontaler Föhn

Der präfrontale Föhn ist eine übliche Erscheinung vor einer ausgeprägten Kaltfront aus West. Er wird durch den Druckfall/Ansaugwirkung des herannahenden Tiefs ausgelöst. Daher ist leeseitig mit dem Eintreffen der Front ein massiver Wetterumbruch vom warmen Föhnwetter hin zum Schmuddelwetter zu erwarten. Alpensüdseitig fällt die Wetterumstellung deutlich vorhersehbarer aus, da sich hier schon mit der Südlage die Wolkenanstauung nach und nach einstellt. Typischer Satz: "Präfrontal einsetzender Föhn, der in den markanten Föhnzonen kritische Turbulenzen auslösen kann."

Frontalzone

zusehends."

Mit Frontalzone wird allgemein der Bereich bezeichnet, in dem bevorzugt Fronten entstehen, also die Grenze von Polarluft zur Subtropenluft. Die Frontalzone liegt bei schönem Wetter nördlich von uns und warme, meist hochdruckgeprägte Luftmasse bestimmt unser Wetter. Verlagert sich die Frontalzone (jahreszeitlich oder durch die Großwetterlage) nach Süden, haben wir mit einer teils langen Abfolge von Tiefdruckgebieten und deutlich kühlerer Luft zu kämpfen. Typischer Satz: "Mit Annäherung der Frontalzone verschlechtert sich das Wetter im Alpenraum

Troa

Ein Trog ist ein großräumiges Gebiet niedrigeren Luftdrucks und kühler Luftmasse. Im Gegensatz zu Tiefs sind Tröge nicht vollständig von höherem Druck umschlossen, sondern bilden nur eine großräumige "Beule" in der Frontalzone. Kleinere Tröge finden sich oft im Umfeld von starken Tiefs, hinter einer Kaltfront.

Typischer Satz: "An der Vorderseite des Troges über der Biskaya wird mit südwestlicher Höhenströmung zunehmend schwüle Gewitterluft herangeführt."

Hektopascal [hPa]

Hektopascal ist die Einheit für den Druck in der Meteorologie. Ein Hektopascal [hPa] = 1 Millibar [mbar]. Über die Flächen gleichen hPa - Drucks werden in der Meteorologie meist auch die Höhenangaben gemacht (u.a. in den Höhenwetterkarten und den Temps). Dabei entsprechen 1.000 hPa = Meereshöhe, 850 hPa = 1.500 m NN, 700 hPa = 3.000 m NN, 500 hPa = 5.500 m NN.

Isobarensumpf, flache Druckverteilung, Flachdruck

Damit werden auf den Wetterkarten anhaltende Bereiche mit geringen Druckgegensätzen bezeichnet. Da in solchen Bereichen kein Austausch mit einer anderen Luftmasse stattfindet, wird durch die tagtägliche Verdunstung aus dem Erdreich und der Vegetation die Luft zügig mit Feuchte angereichert. Diese zunehmende Anfeuchtung labilisiert die Luftmasse und im Sommer bildet sich dort "schwüle Gewitterluft" aus.

Flacher Föhn/seichter Föhn

Mit flachem oder seichtem Föhn werden Südföhnströmungen bezeichnet, die vornehmlich durch Temperaturunterschiede in der Luftmasse (Südalpen kühl – Nordalpen warm) entstehen. Diese Föhnströmungen schwingen sich nicht über die Gipfel auf, sie strömen durch die Einschnitte im Hauptkamm und pflanzen sich in der bodennahen Schicht mit ihrer Kaltluft weiter fort. Daher findet sich bei seichtem Föhn kein starker Wind über den Gipfeln und damit auch keine Linsenwolken.

Typischer Satz: "Die SW - Strömung in tiefen Lagen zusammen mit dem Druckgradienten verursacht in einigen Regionen flachen Föhn."



Ellus³



SOL Sports Schweiz - Marcel Kleene 079 341 58 75 sol@tux.ch

www.solsports.com.br

www.solspots.com.br/de
D/A: Arctia - Christian Zell
0049 (0) 7243 59 75 18

christian@arctia.de www.arctia.de

40 DHV-info 158 www.dhv.de www.dhv.de www.dhv.de

TECHNIK | SICHERHEITSMITTEILUNGEN **TECHNIK** | SICHERHEITSMITTEILUNGEN

Sicherheitsmitteilung

Gurtzeug für Gleitschirm wings of change MG 1

DHV GS-03-0250-01

Bei einem Rettungsgeräte-Turnhallentraining war es zu einem Vorfall mit dem Gurtzeug MG 1 gekommen. Beim Versuch das Rettungsgerät auszulösen, hatte sich die zum Innencontainer führende Schlaufe vom Auslösegriff gelöst. (Abbildung 1)



Abbildung 1

Die Untersuchung ergab, dass offensichtlich bei der Produktion ein Fehler bei der Vernähung des Griffes mit der Schlaufe gemacht wurde. Die Vernähung (markiert durch den Kreis auf Abbildung 2) besteht reaulär aus drei Nahtreihen, die die Schlaufen, ca. 10-15 mm vor ihren Enden, unter der Klettbefestigung des Griffes fixieren. Im vorliegenden Fall hatte von den drei Nahtreihen nur eine die Schlaufen, ca. 2 mm vor ihrem Ende, mit wenigen Stichen erfasst (Abbildung 3). Diese Nahtreihe hatte sich teilweise gelöst und die Schlaufenenden wurden vom Griff getrennt.





Abbildung 3: Grünes Rechteck: reguläre Position der drei Nahtreihen, mit welcher die Schlaufenenden am Griff befestigt sind. Rotes Rechteck: Position der drei Nahtreihen im vorliegenden Fall, wobei nur die innerste Naht am Schlaufenende

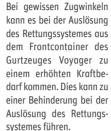
In Übereinstimmung mit dem DHV erlässt der Hersteller, Wings of Change, folgende Sicherheitsmitteilung: Alle in Betrieb befindlichen Gurtzeuge MG 1 müssen überprüft werden. Die Überprüfung muss von fachlich versierten Personen vorgenommen werden. Die Halter des betroffenen Gurtzeugs sollen sich umgehend mit dem Hersteller in Verbindung setzen. Dieser führt die Überprüfung selbst durch oder nennt Hersteller-/Nachprüfbetriebe. die diese Überprüfung vornehmen können. Die Überprüfung muss vor dem nächsten Flug stattfinden.

Fulpmes, 13.3.09 Wings of Change, Markus Gründhammer Waldrasterstraße 6b, A- 6166 Fulpmes

Sicherheitsmitteilung

Gurtzeug für Gleitschirm und Frontcontainer VOYAGER

S-03-0372-08



Die Firma Woody Valley Model snc (OHG) erlässt deshalb in Abstimmuna mit dem DHV vorsorglich folgende Sicherheitsmitteilung: Das Problem des



Bild 1: Abgedeckter Klett am Voyager Frontcontainer Rettungsgerätegriff.

Die zum Abdecken nötigen Klettstücke können bei Woody Valley, Turnpoint oder einem Fachhändler bezogen werden.

Die Umrüstung muss vor dem nächsten Flug stattfinden.

Gardolo, 02.04.2009

Simone Caldana, WOODY VALLEY

Loc, Spini di Gardolo 96, 38014 Gardolo (TN) Italy www.woodyvalley.com, info@woodyvalley.com

fax++39 0461 950819, tel++39 0461 950811 Turnpoint fastline GmbH

Edlinger Str. 68, D-83071 Stephanskirchen/Baierbach www.turnpoint.de, info@turnpoint.de

Telefon: 08036 / 908 82 61, Fax: 08036 / 908 82 60





Gurtzeug für Gleitschirm, Safe-In-Lock System (SIL), Charly-Finsterwalder

Am 29.03.09 kam es beim Gleitschirm-Windenschlepp zu einem Unfall. Unmittelbar vor dem Ausklinken, ca. 250 m GND, löste sich eine Tragegurt-Steckverbindung aus dem Gehäuse des SIL-Svstems. Dadurch wurde der linke Tragegurt freigegeben, er hing jedoch noch mit dem Beschleunigerseil am Gurtzeug. Am Gurtzeug öffneten sich der Brustgurt und ein Beingurt. Der Gleitschirm geriet in eine flache Trudelbewegung, worauf der Pilot den Rettungsschirm auslöste. Wegen der teilweise geöffneten Gurte blieb der Pilot während des Abstiegs am Rettungsschirm bewusst in sitzender Position. Beim Aufprall direkt auf den Protektor zog er sich eine Brustwirbelverletzung zu.

Sicherheitsmitteilung

Der DHV hat das Gurtzeug und die Schleppklinke untersucht. Ergebnis:

1. Das SIL an der linken Seite des Gurtzeugs (ein bis 2003 gefertigtes Vorgängermodell des aktuellen SIL) hatte einen Defekt. Die obere Drucktaste befand sich dauerhaft in der "Entriegelt-Position", also aedrückt.



Bild 1: Die schadhafte Drucktaste, dauerhaft in der "Entriegelt-Position".



Bild 2: Funktionsfähige Drucktaste in der "Verriegelt-Position".

2. Um Redundanz zu erzielen, ist das SIL-System mit einer zweiten Drucktaste an der Unterseite ausgerüstet. Der gesamte Mechanismus ist zuverlässig verriegelt, auch wenn nur eine der beiden Drucktasten funktionsfähig ist. Wie es im vorliegenden Fall zu einer Entriegelung dieser unteren Taste gekommen ist, konnte

nicht geklärt werden. Möglicherweise ist die untere Drucktaste aegen den Bereich des Gurtzeugs gedrückt worden, wo die vertikalen Gurte der Hauptaufhängung mit den seitlichen Gurten zusammenge führt werden. Dieser Druck könnte die untere Taste geöffnet haben. Im normalen Flugbetrieb ist zwischen der unteren Drucktaste und dem unterhalb verlaufenden Gurt ein ausreichender Abstand. Im Endteil eines Windenschleppstarts, Klinke und Schleppseil führen unter Last im steilen Winkel abwärts, kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass die untere Drucktaste gegen das Gurtband gedrückt wird. Dies war jedoch beim Nachstellen des Unfallszenarios nicht schlüssia zu reproduzieren



Bild 3: Unterhalb der unteren Drucktaste verläuft ein Gurtband...



Bild 4: ...das bei kräftigen Druck gegen die Taste zur Entriegelung führen kann.

3. Das betreffende Gurtzeug war mit Schleppschlaufen am Brustgurt ausgerüstet. Dort war die Schleppklinke befestiat. Im Schleppbetrieb wirkt der Zug des Schleppseils über die Klinke auf den Brustgurt. Beim Nachstellen der Unfallsituation war jeweils ein sofortiges und vollständiges Auslösen des SIL mit einer Abtrennung des Tragegurts zu beobach-



Bild 5: Befestigung der Klinke an den Schleppschlaufen des Gurtzeugs.



Bild 6: Nach Drücken der unteren Taste wird der unter Zug stehende Brustaurt aus dem Gehäuse des SIL gerissen, der Tragegurt trennt sich nach oben ab.

Die Firma Charly-Produkte/Finsterwalder empfiehlt seit Jahren die Befestigung der Schleppklinke an der Tragegurt-Befestigung des SIL. Hierzu bietet der Hersteller ein Zubehörteil an.



Bild 7: Zubehörteil von Charly-Finsterwalder für die Befestigung der Schleppklinke an der Tragegurt-Befestigung des SIL.

Versuche haben ergeben, dass eine derartige Befestigung der Klinke verhindert, dass der Brustgurt des Gurtzeugs unter Last kommt. Öffnet sich in dieser Konfiguration das SIL-System, steht der Brustaurt nicht unter Zug und die Zunge des Verriegelungsmechanismus wird nicht aus dem Gehäuse des SIL gezogen. Wie in den Spezifikationen des SIL als dritte Sicherung gegen ein ungewolltes Öffnen vorgesehen, verhaken sich in diesem Fall die gezackten Enden der Zunge im Gehäuse.



Bild 8: Bei nicht unter Last stehendem Brustgurt verhakt sich die Zunge im Gehäuse des SIL

In Absprache mit dem Hersteller erlässt der DHV folgende Sicherheitsmitteilung: 1. Gemäß den Empfehlungen des Herstellers ist beim Windenschlepp mit Gurtzeuaen, die mit dem SIL-System ausgerüstet sind, die Klinkenbefestigung an der Tragegurt-Verbindung zu wählen. Am Brustgurt vorhandene Schleppschlaufen sollten nicht weiter zur Befestigung der Schleppklinke benutzt werden. Schon aus grundsätzlichen Erwägungen ist diese höhere Befestigung der Schleppklinke beim Windenschlepp vorteilhaft (Verhinderung von Sackflügen am Seil).

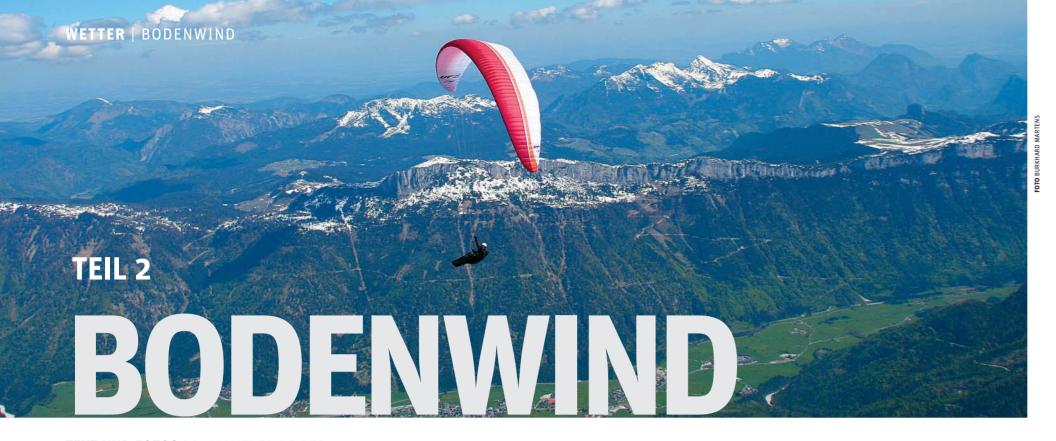
2. Die Gehäuse der SIL-Systeme der ersten Generation, wie im vorliegenden Fall, sind verschraubt, nicht vernietet, wie die nachfolgenden Modelle. Durch die Verschraubung kann im Gehäuse u.U. etwas "Spiel" auftreten, das eine Fehlfunktion einer Drucktaste möglich macht. Piloten, die eins solches SIL-System der ersten Generation benutzen, sollten beim Startcheck besonders darauf achten, dass sich beide Drucktasten in der "Verriegelt-Position" befinden. Alleine die akustische Kontrolle durch das hörbare Einrasten der Zunge ist dabei kein sicheres Zeichen für ein sicheres Verriegeln.



Bild 9: SIL-System der ersten Generation mit verschraubtem Gehäuse (Rückseite und seitlich)

3. Grundsätzlich sind beim SIL-System beim Startcheck beide Drucktasten auf Verriegelung zu kontrollieren sowie durch Zug an der Zunge, ob diese sicher verriegelt ist.

Gmund, 9.4.09 Karl Slezak, DHV-Sicherheitsreferent



TEXT UND FOTOS DR. MANFRED REIBER

Wind unter Berücksichtigung der Reibung

Gäbe es keine Reibung, dann würde die Luft tatsächlich parallel zu den Isobaren wehen, um die Druckgebilde "kreisen", sie aber weder entstehen noch vergehen lassen. Die Reibung entsteht an der Erdoberfläche und ist dort am größten. Mit zunehmender Höhe lässt sie nach und in reichlich 1.000~m Höhe geht sie gegen Null. Diese Schicht bezeichnet man als planetare Grenzschicht, im Flachland ist sie im Mittel etwa $1.250~\pm~450~\text{m}$ dick.

Regel 6

Reibung wirkt der Bewegungsrichtung immer entgegen. Sie verringert die Windgeschwindigkeit und damit gleichzeitig auch die Corioliskraft.

Bei gleichbleibender Gradientkraft, aber verringerter Corioliskraft, strömt die Luft nicht mehr parallel zu den Isobaren, sondern sie wird, je nach der Größe der Reibung, zum tiefen Druck hin abgelenkt (siehe Abbildung 8).

Die Ablenkung zwischen Isobare und geostrophischer Windrichtung hängt also von der Größe der Reibung ab. Sie beträgt über glatten Wasserflächen etwa 10° und über dem Festland etwa 30°. Über Gebirgen wird die Grenzschicht dicker und die Ablenkung des Windes zur Isobarenrichtung kann 45° oder sogar mehr betragen.

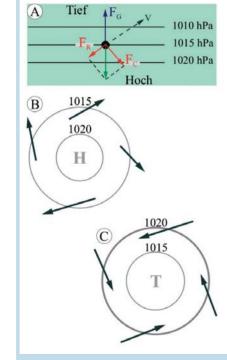


Abbildung 8: Wind unter der Berücksichtigung der Reibung A) geradlinige Isobaren B) gekrümmte Isobaren im Hoch C) gekrümmte Isobaren im Tief

Der Wind in der planetarischen Grenzschicht

Wegen der mit der Höhe abnehmenden Reibung nimmt die Windgeschwindigkeit mit zunehmender Höhe zu. An der Obergrenze der planetarischen Grenzschicht wird die geostrophische Windgeschwindigkeit erreicht, und die Windablenkung von der Isobare bzw. Isohypse ist nahezu Null. Hier herrschen also geostrophische Windverhältnisse. Was bedeutet das für die Praxis?

Regel 7

Steigt man z.B. innerhalb der planetarischen Grenzschicht mit einem Ballon nach oben, dann weicht seine Fahrtrichtung immer mehr nach rechts ab und die Fahrtgeschwindigkeit nimmt zu. Steigt man ab, weicht der Ballon nach links aus und seine Fahrtgeschwindigkeit nimmt ab.

Abweichungen von dieser Gesetzmäßigkeit können durch die Orografie (Geländegestalt), durch Warm- bzw. Kaltluftzufuhr oder starke Thermik verursacht werden. Später werden wir diesen allgemein gültigen Grundsatz noch präzisieren und über die Abweichungen von dieser Regel sprechen.

Die Windänderung mit der Höhe ist in der Abbildung 9 anschaulich in qualitativer Form dargestellt.

Diese Darstellung zeigt den Verlauf der Winddre-

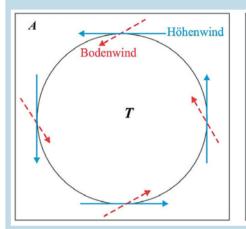
hung und der Zunahme der Windgeschwindigkeit vom Erdboden bis zur Obergrenze der planetarischen Grenzschicht. Verbindet man die Spitzen der einzelnen Windvektoren miteinander, ergibt sich eine spiralförmige Kurve, die auch als Ekmanspirale bezeichnet wird. Sie veranschaulicht also die Winddrehung mit zunehmender Höhe nach rechts und die Zunahme der Windgeschwindigkeit bis zum geostrophischen Wert V_{σ} .

In der Tabelle 1 sind statistisch ermittelte Werte aufgeführt, die Anhaltswerte für die Zunahme der Windgeschwindigkeit und der Windrichtungsdrehung für einzelne Höhen bis zur Obergrenze der planetarischen Grenzschicht geben. Als erste Näherung kann man mit diesen Werten, ausgehend vom Bodenwind, den Wind in der geplanten Flughöhe bestimmen. Bemerkenswert ist, dass die Winddrehung und Windgeschwindigkeitszunahme im unteren Teil der planetarischen Grenzschicht deutlich stärker ist, als im oberen Teil.

Es wird jedoch unbedingt darauf hingewiesen, dass diese Werte im gegliederten Gelände und über See erhebliche Abweichungen erfahren können. Das betrifft sowohl die Windrichtung als auch die Windgeschwindigkeit, insbesondere dann, wenn low level jets (LLJ) an Inversionen auftreten, oder düsenartige Verengungen im Gelände (orografische Effekte) vorkommen. Der Zusammenhang zwischen bodennahen

Abbildung 9: Ekmanspirale, sie zeigt anschaulich die qualitative Änderung des Windes in

Abbildung 9: Ekmanspirale, sie zeigt anschaulich die qualitative Änderung des Windes in der planetarischen Grenzschicht



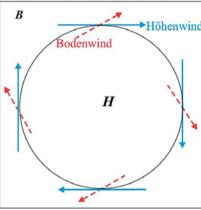


Abbildung 10: Die Richtung des Bodenwindes und die Richtung des Windes an der Obergrenze der planetarischen Grenzschicht A) im Tief, B) im Hoch

Höhe (m)	Winddrehung nach rechts (°)	Faktor zur Ermittlung der Windzunahme
10	0	1.00
100	10	1.65
200	15	2.00
300	20	2.10
400	22	2.20
500	25	2.25
600	26	2.30
700	27	2.35
800	28	2.40
900	29	2.45
1000	30	2.50

Tabelle 1: Mittelwerte für die Änderung des Windes mit zunehmender Höhe (als Bodenwind ist die Windgeschwindigkeit, gemessen in 10 m Höhe, einzusetzen; diese Mittelwerte gelten als Schätzwerte und nur für flaches Land)

Höhen W-Richtung Obergrenze der pl. Grenzschicht \approx Boden W-Richtung + α Boden W-Richtung \approx Höhen W-Richtung Obergrenze der pl. Grenzschicht - α Höhen W-Geschw Obergrenze der pl. Grenzschicht \approx 2,5 * Boden W-Geschw. Boden W-Geschw. \approx 0,4 * Höhen W-Geschw Obergrenze der pl. Grenzschicht

WETTER | BODENWIND

Wind und dem an der Obergrenze der planetarischen Reibungsschicht lässt sich auch durch einfache Faustformeln beschreiben

Für den Ablenkungswinkel "a" kann man über flachem Land etwa 30° und über dem Meer (gilt auch für Nord- und Ostsee) etwa 10° ansetzen. Auf großen Binnenseen liegt dieser Winkel zwischen 10° und 30° und über gebirgigem Gelände ist er größer als 30°. Er kann hier bis ca. 45° anwachsen.

Diese einfachen Formeln lassen sich auch direkt aus der Abbildung 10a und 10b ableiten.

Der Ablenkungswinkel " α " ist aber, wie oben schon erwähnt, nicht nur von der Rauigkeit der Erdoberfläche abhängig. Er hängt außerdem von der Geländegestalt, der Stabilität der Luftmasse und davon ab, ob ggf. ein Zustrom warmer (Warmluftadvektion) oder kalter (Kaltluftadvektion) Luft erfolgt. Für die Praxis sollte man sich deshalb folgende Regel einprägen:

Regel 8

Innerhalb der planetarischen Grenzschicht wird der Wind beim Sinken (z. B. im Landeanflug) immer nach links, beim Steigen (z.B. beim Start) immer nach rechts drehen. Diese Drehung verstärkt sich bei stabiler Schichtung und bei Warmluftadvektion, sie wird deutlich geringer, oder sogar überkompensiert bei labiler Schichtung und bei Kaltluftadvektion. Bei Windgeschwindigkeiten unter 5 Knoten tritt praktisch keine relevante Drehung auf.

Weitere Ausnahmen von dieser Gesetzmäßigkeit können praktisch noch in geringer Höhe auftreten, wenn die Winddrehung, z. B. durch Flussoder Gebirgstäler, einzelne Berge oder ganze Gebirge oder andere Hindernisse behindert, oder in extremen Fällen sogar umgelenkt wird.

Anschauliche Beispiele für die vertikale Winddrehung unter verschiedenen Bedingungen zeigen Windmessungen am 200 m Mast der Uni Karlsruhe.

200 m - Messmast am Forschungszentrum Karlsruhe © Institut für Meteorologie und Klimaforschung, Forschungszentrum Karlsruhe / Universität Karlsruhe

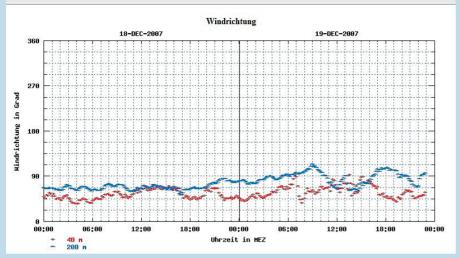


Abbildung 11: Abends, nachts und vormittags, während der Existenz einer Bodeninversion, gut ausgeprägte Winddrehung mit der Höhe um 20 bis 30°. Tagsüber stärkere Verzahnung der Strömung (zumindest zwischen 40 und 200 m) und geringere Drehung des Windes mit der Höhe.

200 m - Messmast am Forschungszentrum Karlsruhe © Institut für Meteorologie und Klimaforschung Forschungszentrum Karlsruhe / Universität Karlsruh

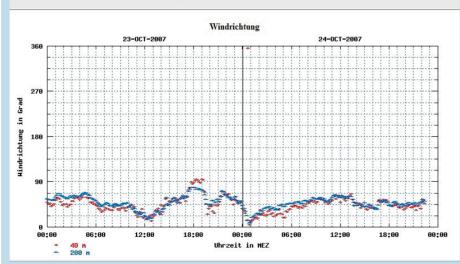


Abbildung 12: Winddrehung bei labiler Schichtung (die Drehung ist in den unteren 200 m weniger stark ausgeprägt, sie beträgt etwa nur 5 bis 10°). Kurzzeitig kann sie sogar umgekehrt sein!

200 m - Messmast am Forschungszentrum Karlsruhe © Institut für Meteorologie und Klimaforschung, Forschungszentrum Karlsruhe / Universität Karlsruhe

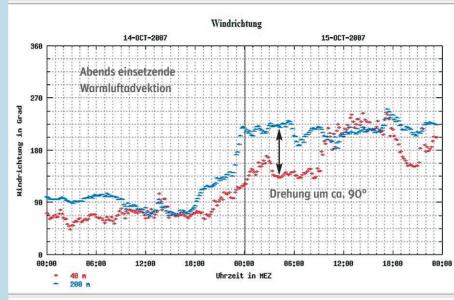


Abbildung 13: Warmluftadvektion verstärkt die Rechtsdrehung. Es können Drehwinkel über 100 ° erreicht werden.

200 m - Messmast am Forschungszentrum Karlsruhe © Institut für Meteorologie und Klimaforschung, Forschungszentrum Karlsruhe / Universität Karlsruhe

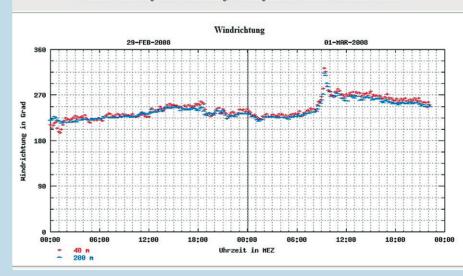


Abbildung 14: Kaltluftadvektion kann die Rechtsdrehung vollständig unterdrücken oder sogar überkompensieren.

Der komplette Artikel steht auf www.DrMReiber de zum freien Download zur Verfügung







info@swing.de

Tel.: +49 (0) 8141 327 78 88 Fax.: +49 (0) 8141 327 78 70

www.swing.de

46 DHV-info 158 www.dhv.de www.dhv.de www.dhv.de

SICHERHEIT | BAUMRETTUNG

SICHERHEIT | BAUMRETTUNG

Hinweise zur Prävention und Unfallsicherheit bei Baumlandungen

NICHT ABKLETTERN!

TEXT UND FOTO RENÉ M. KIESELMANN



ass Baumlandungen beim Drachenund Gleitschirmfliegen nicht sicher ausgeschlossen werden können, konnten wir schon im DHV-Info 155 lesen. Dieser Artikel liefert ergänzende Hinweise zur Prävention und zur Unfallsicherheit.

Prävention

Die Notwendigkeit, genügend Abstand zu Bäumen und anderen Hindernissen wie Seilbahnen, Leitungen etc. zu wahren, ist wohlbekannt, wird aber oft nicht beachtet. Großflächige Abwindbereiche oder Turbulenzen können schnell zum Verlust der Sicherheitshöhe führen. Vorausschauendes und vorsichtiges Fliegen ist daher angesagt. Für den Fall der Fälle sollte man jedenfalls seine Flugausrüstung checken. Ist die Rettungsschnur dabei, griffbereit und gegen Herunterfallen gesichert? Funktionieren meine Kommunikationsmittel, d.h., sind diese griffbereit und die Akkus von Mobiltelefon bzw. Funkgerät geladen? Kann ich mich im Baum hängend auch gegen Absturz sichern? Zu diesem Zweck empfiehlt es sich, Sicherungsmaterial wie Bandschlingen, Karabiner und eine Reepschnur mitzuführen. Zur Not wickelt man die Rettung (falls noch nicht geworfen) ein paar Mal um den Baum. Dies verringert die Absturzgefahr. Existentiell wichtig ist der Hinweis: "Nicht abklettern und Helm auflassen!" - Nach Baumlandungen sieht man oft, dass der Bruchpilot "adrenalingeschwängert" den Baum hinunterklettert. Die meisten Bäume werden nach unten hin dicker und haben immer weniger stabile Äste zum Festhalten. Dies hat schon zu tödlichen Unfällen beim Abklettern geführt. Wer den Umgang mit Abseilgeräten beherrscht, kann sich auch selbst abseilen - gerade in Gebieten mit schlechter Rettungsdienstabdeckung für den Streckenflieger empfehlenswert. Als Minimalausrüstung bietet sich ein Seil mit 30 m Länge an. Wenn man leichte, dünnere Seile, z.B. Halbseile, einsetzt, muss gewährleistet sein, dass Seildicke und Bremseinrichtung zusammenpassen. Einige Abseilgeräte, auch HMS-Karabiner, verlieren bei dünnen Seilen

deutlich an Bremswirkung. Das Abseilen muss vorher unter fachkundiger Anleitung geübt werden.

Pilotenrettung und Materialbergung

Sicherheit muss bei der Rettung von Piloten und bei der nachfolgenden Materialbergung an erster Stelle stehen. Diese Thematik wurde bei einem Ausbilderlehrgang der Bergwacht Schwarzwald im Oktober 2008 am Kandel bei Waldkirch (Südbaden) vertieft.

Ein qualifizierter Rettungsdienst, z.B. die Höhenrettungsexperten von Bergwacht und Feuerwehr, aber auch geschulte Baumkletterer, bieten die beste Gewähr für eine sichere Rettungsaktion. Alarmiert werden sollte – abgesehen von regionalen Besonderheiten – über die europaweite Notrufnummer 112. Dort bitte angeben, ob Verletzungen vorliegen, damit ein zu großes Aufgebot an Rettungskräften vermieden wird

Sichere Rettung

Bei der Pilotenrettung kann zum einen mit der Rettungsschnur sehr einfach Material für eine Seilumlenkung hochgezogen werden.

Zum anderen kann ein Retter mithilfe diverser Methoden, z.B. Baumsteigeisen, zum Piloten hinaufklettern. Über dem Piloten wird ein Umlenkpunkt eingerichtet, der Pilot im Gurtzeug sitzend abgelassen und danach das Fluggerät geborgen.

Wenn der Pilot schwerer verletzt oder bewusstlos ist, liegt der Fokus auf schnellem Aufstieg zum Piloten und schneller Rettung auf den Boden. Dabei wird evtl. auch ein Tragegurt zerschnitten. Wenn der Pilot nicht oder nur wenig verletzt ist, kann man sich mehr Zeit lassen und die Flugausrüstung schonen.

Materialschonende Bergung

Damit die Bergung von Hängegleiter oder Gleitsegel möglichst Material schonend verläuft, gibt es ein paar Tricks für die Retter. Diese sollten beachtet werden, da ein ohne Not zerstörter Schirm den Piloten bei der nächsten Baumlandung vermutlich davon abhält, wieder den Rettungsdienst zu rufen – mit manchmal fatalen Folgen für seine Sicherheit.

Grundsätzlich ist in Bäumen eine Handsäge sehr hilfreich für den Retter. Bei Gleitschirmen empfiehlt sich, vorsichtig im Baum "von oben nach unten" zu sägen und die freigelegten Schirmteile und Leinen zu einem Paket zusammenzuschnüren, damit sie sich nicht wieder verhaken. Dieses Paket kann man am Seil ablassen. Beim Sägen im Baum sollten zwei Sicherungsseile verwendet werden; eines davon mit Stahlkern – normale Kletterseile sind unter Spannung ruckzuck durchgesägt. Alternativ können die Leinen am Tragegurt durch Öffnen der dreieckigen Schraubglieder entfernt werden. Das freie Ende der Leine wird dann vom Segel her beginnend durch das Geäst gezogen.

Ein Drachen kann in der Regel mit einer Bandschlinge an einem Ende der Tragfläche befestigt und abgelassen werden. Dabei muss das Gerätegewicht beachtet werden – ein Starrflügler mit ca. 50 kg sollte mit einer Seilbremse abgelassen werden.

Wichtig bei Pilotenrettung und Materialbergung ist eine redundante Sicherung mit mehreren Sicherungspunkten, die unabhängig voneinander sind. Bei instabilen Bäumen muss evtl. zusätzlich an Nachbarbäumen gesichert werden. Baumwipfel können abbrechen, gerade wenn man sich weit vom Stamm entfernt und nach außen lehnt. Bei einer Umlenkung muss beachtet werden, dass dadurch im Gegensatz zum einfachen Ablassen mehr als doppelt so große Kräfte am Umlenkpunkt wirken können. Beim Ablassen mit einer Schrägseilbahn müssen die nach außen wirkenden Kraftvektoren beachtet werden. Wichtig ist auch die Zusammenarbeit mit dem Sicherungspartner am Boden. Der Nutzen eines Hubschraubereinsatzes muss gegen die Kosten und Risiken abgewogen werden – der Downwash der Rotorblätter erzeugt einen Abwind, der den ungesicherten Piloten aus dem Baum wehen kann.

Die Kosten von Personenrettung und Gleitschirmbergung bei der Bergwacht Schwarzwald belaufen sich momentan auf pauschal 540,-Euro, sind also durch die DHV-Versicherung gut abgedeckt. Zu den Kosten anderer Rettungsdienste hat Hans G. Isenberg schon einiges im Beitrag "Baumlandung mit Folgen" im DHV-Info Nr. 155 geschrieben. Auf diesen lesenswerten Artikel wird ergänzend verwiesen.



WEITERE INFOS

Sicherungsmaterial (griffbereit und gegen Herunterfallen gesichert)

- Rettungsschnur
- Handy/Funk mit geladenem Akku
- Selbstsicherungsmaterial
 (Bandschlingen, Karabiner, Reepschnur)
- den Umgang damit regelmäßig unter Anleitung üben
- Erste-Hilfe-Material
- Kälteschutz
- Notration Essen & Trinken

Nach einer Baumlandung:

- Ruhe bewahren
- Helm auflassen
- Im Baum zusätzlich sichern
- Nicht abklettern!
- Ortsbeschreibung überlegen
- Gezielter Notruf auf 112

Kontakt

www.bergwacht.de/praevention, rene.kieselmann@bergwacht.de

CYBER 4 Der neue Einsteiger-Schirm von: Hochriesstraße 1 D-83126 Flintsbach +49-(0)8034-909700 office@fly-more.com www.icaro-wings.de

48 DHV-info 158 www.dhv.de www.dhv.de www.dhv.de

FREEFLIGHT 2009

WAS IST NEU?

TEXT BENEDIKT LIEBERMEISTER

Der Tegelberg hat Geschichte geschrieben. Im Winter 1973/74 absolvierten Jos Guggemos, Weltmeister im Drachenfliegen 1979, und einige wagemutige Freunde heimlich ihre ersten Übungsflüge mit Drachen. Sie hatten sich für diesen Flugsport nach Fernsehberichten begeistert. 1983 fand hier die WM im Drachenfliegen, 1985 die erste echte Messe in der Szene statt.

Benno Osowski, selbst leidenschaftlicher Flieger und Inhaber einer Eventagentur, holte die Messe zurück an ihren Ursprungsort.

Benno, Du organisierst die Free-Flight am Tegelberg. Diesmal wurde die Free-Flight zum Politikum. Bregenzer-Wald Cup, die Free-Flight in Garmisch und aller Voraussicht nach die Thermik sind dem Messekonzept der PMA zum Opfer gefallen. Hohe Erwartungen lasten auf dem Event. Wie gehst Du mit dem Druck um?

Mit welchem Druck? Außer meinem absoluten Wunsch, ein möglichst gelungenes Event mit der Free-Flight 2009 am Tegelberg vorzustellen, verspüre ich selbst keinerlei Druck. Denn die Voraussetzungen für eine hervorragende Messe und Flugevent sind die besten.

Die nationale und die internationale Flight-Szene, angefangen von den Ausstellern, über die Hersteller bis hin zu den Piloten und Vereinen, haben mir bereits seit einiger Zeit signalisiert, dass sie gerne zum Tegelberg nach Schwangau kommen werden.

Bisher entwickelten die Firmen über den Winter ihre neuen Modelle. Auf der Thermik stellten sie die Konzepte vor. Im Stubai oder Bregenzerwald flogen die ersten Prototypen oder schon die Serie. Die Kunden konnten sich ausgiebig mit der Produktpalette auseinandersetzen und sich für den Schirm ihrer Wahl für die neue Saison entscheiden. Jetzt ist die einzige Messe im Oktober. Wer denkt im Oktober an einen neuen Schirm?

Die Piloten, die Kunden also, denken eigentlich immer an einen neuen Schirm. Das weiß ich selbst aus meiner langen Piloten-Erfahrung. Und deswegen sehe ich gerade den Oktober als



Von links: Günther Wörl (Inhaber der Fa. Swing), Ilona Albrecht (Turnpoint, Importeurin der Marken, Gradient, Niviuk, Woody Valley), Toni Bender (Testpilot der Fa. Nova), Stefan Kurrle (Inhaber der Fa. Independence), Im Hintergrund: Kurt Vorraber (Aerosport), Wolfgang Lang (GF der Fa. Paratech), Benno Osowski (Veranstalter der Free Flight Tegelberg 2009), Christian Rönning (GF Fa. UP), Thomas Ripplinger (Kontrukteur Fa. Advance), Philippe Clerjon (GF der Fa. Sup'Air), Hannes Papesh (Konstrukteur Fa. Nova), Eric Roussel (GIN Gliders Korea), Hans Bausenwein (GF Paraglider Manufacturers Association PMA), Arne Wehrlin (Mitinhaber, Konstrukteur Fa. Skywalk)

idealen Ausstellungsmonat. Man hat gerade zum Schluss der Flugperiode noch frische Vorstellungen, welche Verbesserungen man am eigenen Fluggerät geme hätte.

Die Free Flight, vom 2. bis 4. Oktober am Tegelberg, liegt von daher genau richtig. Sie ist der erste Schritt zum neuen Gerät, nach dem Motto: Anschauen, testen und entscheiden. Messe und Testival, ein tolles Angebot, das bisher so unproblematisch auf keiner Free-Flight möglich war.

Sich mit dem neuen Gerät vertraut machen ist eine wesentliche Voraussetzung für den späteren Fluggenuss. Für das Einfliegen ist in den kommenden Monaten bis zum Beginn der Flugsaison Zeit. Die meisten Hersteller haben sich bereits in den letzten Jahren diesem Kaufzyklus angeglichen, macht auch Sinn, so dass auch auf der Free Flight Tegelberg im Oktober die neuen Geräte rechtzeitig zum Testen zur Verfügung stehen. Die Erfahrung hat auch gezeigt, dass viele Piloten die erste Flugsaison, die Bewährungsprobe der in diesen Jahr neu geflogenen Geräte erst mal abwarten, um sich dann zu entscheiden.

Warum hat sich die PMA für den Tegelberg entschieden. Was bietet die FF-Tegelberg, was die anderen nicht haben?

Das Konzept der Free Flight Tegelberg hat die Hersteller überzeugt. Die Messe ist nicht nur eine Ausstellung, sondern erstmals auch ein Flugevent und ein Testival. Jeder Pilot kann den von ihm ausgewählten Schirm an drei Tagen in der Praxis testen. Von der Infrastruktur her ist der Messeplatz an der Tegelbergbahn mit seiner Größe von 4500 Quadratmetern einfach ideal: Höchstens drei Minuten zu Fuß vom Messegelände zur Talstation der Tegelbergbahn (Messebesucher erhalten eine Ermäßigung und übrigens: DHV Mitglieder erhalten zusätzlich noch einen Bonus. Mehr darüber im nächsten Info), rund sieben Minuten für die Auffahrt, wenige Schritte nur zu den Startplätzen und vom Landeplatz aus einen Steinwurf weit zurück zur

Ausreichend viele, befestigte und gut erreichbare Parkplätze stehen unmittelbar am Messegelände zur Verfügung. Außerdem gibt es Übernachtungsmöglichkeiten im Wohnwagen und in Zelten auf einem innerhalb fünf Minuten zu Fuß erreichbaren Zeltlagerplatz. Und auch das Umfeld ist perfekt: Königsschlösser, herrliche Landschaft, Berge und Ebene, Seen und Wälder bieten sehr viele Freizeiterlebnisse für den Rest der Familie

Kurz: Der Tegelberg hat vieles, was andere Messeplätze bisher nicht aufweisen konnten. ✓



02.-04.10.2009 am Tegelberg in Schwangau

GLEITSCHIRM · DRACHEN · ULTRA-LIGHT

10. Internationale Ausstellung und Flugevent
für Gleitschirm-/Drachenfliegen/Ultra-Lights

www.free-flight-tegelberg.de Info: Kommunikation & Event Marketing + 49 (0) 83 62 / 17 34









50 DHV-info 158 www.dhv.de

SICHERHEIT | CHECK
SICHERHEIT | CHECK

QUALITÄTSKONTROLLE

Checkbetriebe im Test

Der Gleitschirm ist ein besonderes Sportgerät. Am Schirm hängt buchstäblich unser Leben. Deshalb verlangt dieses Fluggerät eine gewissenhafte Wartung. In Deutschland legt der Hersteller die Nachprüffrist und das –verfahren fest. Im Info 151 (siehe auch www.dhv.de unter Sicherheit) hatte der DHV ausführlich über die Nachprüfung von Gleitschirmen berichtet. Der Pilot sollte sich ein Bild machen können, wie ein ordnungsmäßer Test durchgeführt wird. Jetzt war die Kontrolle der Qualität der Checkbetriebe an der Reihe.

TEXT KARL SLEZAK • FOTOS WOLFRAM KASTL

eit Februar 2009 liefen die Vorbereitungen für eine Stichprobenuntersuchung bei Checkbetrieben in Deutschland. Die Auswahl der Betriebe erfolgte durch ein Losverfahren

Zunächst galt es, eine ausreichende Anzahl von zum Check fälligen Geräten zu organisieren, deren Halter vertrauenswürdig und verschwiegen waren. Die Schirme mussten hinsichtlich Zustand und Bauart einen vergleichbaren Prüfaufwand für die Checkbetriebe aufweisen. Wir entschieden uns ausschließlich für Modelle der Klassen 1 und 1-2. Alle Schirme wiesen, zumindest bei den Stammleinen, Aramidbeleinung auf, womit die Notwendigkeit von Leinenfestigkeitstests bei der Nachprüfung gegeben war. Diese erste Stichprobenüberprüfung sollte sich bewusst auf die "freien Checkbetriebe" ohne Herstellerbindung beschränken. Checks beim Hersteller werden Gegenstand der nächsten Stichprobenuntersuchung sein.

Vorbereitung der Checkgeräte

Die acht Gleitschirme wurden einer sehr gründlichen Sichtkontrolle unterzogen, um möglichst auch kleinste Beschädigungen zu erfassen.

Alle Geräte wurden mit einer Laser-Messanlage gemäß den Daten im DHV-Typenkennblatt (Leinenlängen) vermessen. Die Messabweichungen zum Typenkennblatt befanden sich innerhalb der von den Herstellern erlaubten Toleranzen, so dass eine Nachtrimmung im Rahmen des Checks nicht erforderlich sein würde. Alle Geräte wurden nach den Angaben der Hersteller in den Nachprüfanweisungen mit einer Kretschmer-Textiluhr auf ihre Luftdurchlässigkeit geprüft. Die Werte bei sämtlichen Schirmen lagen dabei im zulässigen Bereich. Um etwas

Zeitdruck in die Sache hineinzubringen (und zu überprüfen, wie korrekt die Checkbetriebe Absprachen einhalten) hat unsere Testperson in einem Vorab-Telefonat einen dringenden Wunschtermin, Bearbeitung innerhalb von 5 Arbeitstagen, geäußert. Sieben der acht Betriebe haben die Erledigung innerhalb dieses Zeitraums zugesagt. Ein Checkbetrieb hat eine Bearbeitungszeit von 1,5 Wochen angegeben.

In alle acht Gleitschirme wurden identische Mängel an solchen Bauteilen "eingebaut", die im Rahmen einer Nachprüfung routinemäßig gecheckt werden müssen:

- Beide Steuerleinen wurden so weit verkürzt

(12-20 cm kürzer als das Maß im Typenkennblatt), dass der Schirm mit offenen Bremsen minimal vorgebremst war.

- Das Leinenschloss am linken B-Tragegurt wurde bis zum äußersten Gewindegang aufgedreht. Wir sicherten es mit einem winzigen Tropfen Sekundenkleber, damit die fast-aufgedreht-Stellung auch dauerhaft unverändert bleiben würde. Vorhandene Fixierungsclips der Leinenschlösser, bzw. die Gummiringe zur Leinenfixierung wurden entfernt.
- Die innerste linke Brems-Galerieleine wurde so beschädigt, dass der Mantel auf einem Stück von ca. 10 cm teilweise abgelöst war und das



Kernmaterial herauskam. Bei der Art unserer Manipulationen musste die (zweifellos sehr unwahrscheinliche) Möglichkeit einkalkuliert werden, dass irgendjemand einen der Schirme vor der Instandsetzung fliegen würde. "Lebensgefährliche" Fehler kamen deshalb nicht in Betracht. Auf besonders schwierig erkennbare, weil sehr versteckt liegende Mängel, haben wir bewusst verzichtet.

Ergebnisse

Information/Kommunikation

Bewertet wurden die Informationen über Durchführung der Nachprüfung auf den Websites der Checkbetriebe sowie die telefonischen Auskünfte, die unsere Testperson erhalten hat:

Vorbildlich Turnpoint mit besonders ausführlicher Web-Information und sehr guter telefonischer Beratung. Die Flugschulen Mergenthaler und Chiemsee informieren den Kunden ebenfalls gut auf ihren Internetseiten und sehr gut am Telefon. Die Checkbetriebe Flugschule Oase, Flugschule Wasserkuppe, Skyline Flightgear und Check&Fly könnten ausführlichere Web-Informationen bereithalten, glänzten aber, mit Ausnahme von Check&Fly, mit sehr guter telefonischer Beratung. Unzureichend die Informationen auf der Website von Marios Gleitschirmservice, jedoch auch hier kompetente Beratung am Telefon. Wegen schlechter telefonischer Erreichbarkeit und veralteter Adressangabe auf der Website musste die Kommunikation mit der Fa. Check&Fly als mangelhaft bewertet werden. Alle anderen Checkbetriebe zeigten hierbei keine Schwächen.

Terminzusagen

Die zu Flugschule Mergenthaler und Skyline gesandten Checkschirme waren am schnellsten wieder zurück. Bearbeitungszeit inklusive Hinund Rücksendung lediglich sechs Tage. Einen Tag länger waren die Schirme von Flugschule Chiemsee und Turnpoint unterwegs, einen weiteren Tag später traf das Paket von der Flugschule Wasserkuppe ein. Marios Gleitschirmservice und Check&Fly konnten termingerechte Bearbeitung nur bei Abholung garantieren. Die Flugschule Oase benötigte mit 12 Tagen am längsten für den Check. Dies wurde aber vor Auftragsannahme auch klar kommuniziert.

Prüfarbeiten

Flugschule Mergenthaler, Flugschule Chiemsee und Flugschule Oase; diese drei Checkbetriebe





Prüfung der Luftdurchlässigkeit

Erfassung der Datei

führten alle Prüfarbeiten gemäß den Vorschriften der Hersteller in der Nachprüfanweisung durch. Bei den anderen Betrieben wichen die durchgeführten Tätigkeiten in einzelnen Punkten von den Vorgaben ab. Am häufigsten betraf das die Messung der Leinenfestigkeiten, Check&Fly, Skyline, Marios Gleitschirmservice, Turnpoint und Flugschule Wasserkuppe führten Festigkeitstest an weniger Leinen durch, als vorgeschrieben ist. Ein verbindlicher Test der Tuchfestigkeit wurde von Skyline nicht durchgeführt.

Nachprüfbarkeit der Prüftätiakeiten

Die dem gecheckten Schirm beiliegenden festigkeitsgeprüften Leinen dokumentieren, dass auch tatsächlich eine Festigkeitsprüfung stattgefunden hat, das Leinenlängen-Messblatt protokolliert, dass eine Vermessung durchgeführt worden ist. Wurden bei unserem Vorab-Check festgestellte kleine Beschädigungen (kleine Löcher) repariert, bzw. präparierte Schäden/Veränderungen (angescheuerte Bremsleine, zu kurz eingestellte Bremsen) instandgesetzt, waren die Checkpunkte Sichtkontrolle von Kappe und Leinen offensichtlich gründlich durchgeführt worden.

Die Tätigkeit der Checker bei den Betrieben Flugschule Oase, Flugschule Mergenthaler, Marios Gleitschirmservice und Turnpoint konnte hier voll überzeugen. Keinen Nachweis der Prüftätigkeit Leinenvermessung und Leinenfestigkeitstest konnten Check&Fly und Flugschule Wasserkuppe führen. Es lagen weder die gerissenen Leinen noch ein Protokoll über die Leinenvermessung bei. Letzteres war auch bei der Checkdokumentation der Flugschule Chiemsee und von Skyline nicht beigefügt.

Als Ersatz für die festigkeitsgeprüften Leinen wurde von allen Betrieben, ausgenommen Flugschule Wasserkuppe, das vom Hersteller verwendete Originalmaterial verwendet. Der von der Flugschule Wasserkuppe gecheckte Schirm hatte Ersatzleinen mit gleichem Kernmaterial, jedoch hatten die ausgetauschten Leinen der ersten Galerie einen etwas größeren Durchmesser als die Originalleinen.

Mängelbehebung

Alle drei von uns eingebauten Mängel wurden von Flugschule Oase, Flugschule Chiemsee, Flugschule Mergenthaler, Turnpoint, Flugschule Wasserkuppe und Marios Gleitschirmservice entdeckt und behoben. Skyline vermerkte die zu kurz eingestellte Bremse im Checkprotokoll, änderte aber nichts an der Einstellung. Check&Fly beließ die Bremsleineneinstellung It. Protokoll "in der Kundeneinstellung", gab aber keinen Hinweis darauf, dass diese Einstellung deutlich zu kurz war. Vorbildlich: Turnpoint und Flugschule Oase legten den Checkunterlagen ein Merkblatt bei, in dem über die Gefahr zu

DHV-info 158 www.dhv.de www.dhv.de

SICHERHEIT | CHECK



Verkürzen der Bremsen beidseitig





Ein Leinenschloss wird präpariert,...



..es "sitzt" nur noch im letzten Gewindegang

Bearbeitung einer Brems-Galerieleine



Nachprüfstempel mit Firmennamen

Auf das korrekte

Maß eingestellt:

Die zu kurzen

Die ausgetauschtenkurz eingestellter Bremsen informiert wurde. DieLeinen sollten demFlugschule Oase führte zudem noch einen Pro-gecheckten Schirmbeflug mit dem gecheckten Gerät durch, um diebeiliegenkorrekte Einstellung der Steuerleinen zu verifizieren.

Dokumentation

Allen gecheckten Schirmen lag ein Checkprotokoll bei, dessen Informationsgehalt jedoch stark unterschiedlich war. Besonders informativ, sauber ausgefüllt, mit allen Soll- und Istwerten der Prüfarbeiten und einer lückenlosen Aufführung der Instandsetzungstätigkeiten waren die Protokolle der Checkbetriebe Flugschule Oase, Flugschule Mergenthaler und Marios Gleitschirmservice. Turnpoint und Check&Fly sollten dagegen bei ihren Checkprotokollen nachbessern. Bei Flugschule Chiemsee, Skyline, Flugschule Wasserkuppe, Check&Fly fehlte das Protokoll der Leinenvermessung.

Nachprüfstempel

Hier gab es drei Beanstandungen: Check&Fly

verwendet einen Nachprüfstempel ohne Firmenangabe, es ist nicht ersichtlich, von welchem Checkbetrieb die Nachprüfung durchgeführt worden ist. Die Flugschule Wasserkuppe benutzt einen normalen Firmenstempel mit handschriftlichem Vermerk des Checks. Das ist rechtlich zwar nicht zu beanstanden, vermittelt aber einen wenig professionellen Eindruck. Beim Gerät, das von Marios Gleitschirmservice gecheckt worden ist, war die Suche nach dem Stempel vergeblich. Es ließ sich nicht mehr nachvollziehen, ob der Checker den Stempel vergessen hat oder ob sich der auf einem Stück Klebesegel aufgebrachte Checkstempel wieder abgelöst hat.

Preise

Die Preisspanne für die Nachprüfung inklusive Instandsetzung der von uns "eingebauten" Fehler bewegte sich zwischen 130 Euro (Check&Fly) und 174 Euro (Flugschule Wasserkuppe). Ausgenommen dieser beiden Checkbetriebe wurde die Instandsetzung bei allen anderen ohne Aufschlag zum normalen Checkpreis durchgeführt.

Zusammenfassung

Die Flugschulen Oase und Mergenthaler haben eine fehlerfreie Arbeit abgeliefert. Oase glänzte zusätzlich mit einer besonderen Serviceleistung; um die korrigierte Bremsleineneinstellung zu kontrollieren, wurde das Checkgerät probegeflogen. Die Flugschule Chiemsee hätte sich ebenfalls ganz oben auf's Treppchen stellen können, wenn der Checkdokumentation ein Protokoll der Leinenvermessung beigelegen hätte.

Marios Gleitschirmservice und Turnpoint boten einen guten Service, beide führten aber eine Prüfarbeit nicht genau nach den Anweisungen der Hersteller (Nachprüfanweisung) durch. Dies gilt auch für die Flugschule Wasserkuppe, die zudem nur teilweise Originalmaterial für die Ersatzleinen verwendet hat. Skyline führte zwei Prüfaufgaben nicht genau nach Herstelleranweisung durch, korrigierte die gefährlich kurze Steuerleineneinstellung nicht, wies aber im Checkprotokoll deutlich auf diese Verkürzung hin. Check&Fly bot den preisgünstigsten Service, hatte aber in allen überprüften Bereichen die deutlichsten Schwächen.

	Information Website Information Telefon	Kommunikation	Zugesagte Bearbeitungs- zeit eingehalten	Welche Prüfarbeit wurde nicht gemäß der Nach- prüfanweisung des Herstellers durchgeführt	Welche Prüfarbeit konnte anhand der Check- Dokumentation nicht überprüft werden	Verwendung von Original- Austausch-Leinen	Fehler erkannt	Fehler korrigiert	Dokumentation	Preis
Check&Fly Breitenweg 27, 82441 Ohlstadt Tel. 0173/5886211, www.gleitschirm-check.de	Ausreichend Gut	Mangelhaft	Ja	Leinenfestigkeitstest	Leinenfestigkeitstest Leinenvermessung	Farbe, Dimension, Kernmaterial identisch mit Originalleinen	Alle	Offenes Leinenschloss Beschädigte Bremsleine	Ausreichend, Messprotokoll Leinen- längen fehlte, festigkeitsgeprüfte Leinen lagen nicht bei	*110€ **130€
Flugschule Chiemsee GmbH Am Hofbichl 3c, 83229 Aschau Tel. 08025-9494, www.flugschule-chiemsee.de	Gut Sehr gut	Sehr gut	Ja	Alle gemäß Nachprüfanweisung durchgeführt	Leinenvermessung	ja	Alle	Alle	Gut, Messprotokoll Leinenlängen fehlte	**149€
Flugschule Martin Mergenthaler Waltener Straße 20, 87527 Sonthofen Tel. 08321-9970, www.flugschule-mergenthaler.de	Gut Sehr gut	Sehr gut	Ja	Alle gemäß Nachprüfanweisung durchgeführt	Alle Prüfarbeiten waren nachprüfbar dokumentiert	ja	Alle	Alle	Sehr gut	**159€
Skyline Flight Gear GmbH Weidach 1, 83236 Übersee Tel. 08642-5979-0, www.skyline-flightgear.de	Ausreichend Sehr gut	Sehr gut	Ja	Leinenfestigkeitstest Tuchfestigkeitstest	Leinenvermessung	ja	Alle	Offenes Leinenschloss Beschädigte Bremsleine	Gut, Messprotokoll Leinenlängen fehlte	**165€
Mario's Gleitschirm Service Heimatweg 13, 83052 Bruckmühl Tel. 08062-800045, www.marios-gleitschirmservice.de	Mangelhaft Sehr gut	Sehr gut	Ja	Leinenfestigkeitstest	Alle Prüfarbeiten waren nachprüfbar dokumentiert	ja	Alle	Alle	Sehr gut	**149€
Turnpoint Fastline GmbH Edlinger Straße 68, 83071 Stephanskirchen Tel. 08036-9088261, www.turnpoint.de	Sehr gut Sehr gut	Sehr gut	Ja	Leinenfestigkeitstest	Alle Prüfarbeiten waren nachprüfbar dokumentiert	ja	Alle	Alle	Ausreichend	**135€
Papillon Flugschule Wasserkuppe GmbH Wasserkuppe 46, 36129 Gersfeld (Rhön) Tel. 06654-7548, www.flugschule-wasserkuppe.de	Ausreichend Sehr gut	Sehr gut	Ja	Leinenfestigkeitstest	Leinenvermessung Leinenfestigkeitstest	teilweise	Alle	Alle	Gut, Messprotokoll Leinenlängen fehlte, festigkeitsgeprüfte Leinen lagen nicht bei	*150€ **174€
Oase Flugschule Peter Geg GmbH Auwald 1, 87538 Obermaiselstein Tel. 08326-38036, www.oase-paragliding.com	Ausreichend Sehr gut	Sehr gut	Ja	Alle gemäß Nachprüfanweisung durchgeführt	Alle Prüfarbeiten waren nachprüfbar dokumentiert	ja	Alle	Alle, der Checkbetrieb führte zur Verifizierung der Bremseinstellung einen Probeflug durch	Sehr gut	**153€

^{*} Preis nur Nachprüfung

Eine ausführliche Version des Artikels auf www.dhv.de unter Sicherheit/Sicherheitsjournal

^{**} Preis Nachprüfung inklusive Instandsetzung



ufgrund der vorgesehenen Änderung der Kunstflug-Definition wird es auch in Deutschland möglich, ganz legal Gleitschirmakrobatik auf hohem Niveau auszuüben. Waren bisher Gegendreher, asymmetrische Spiralen, Tumblings und hohe Wingover durch die 90°-Begrenzung nicht möglich, können diese Manöver nun auch geflogen werden, allerdings nur mit einer maximalen Querneigung von 135°.

Die neue Kunstflugdefinition erlaubt zwar noch keine Infinity-Tumblings oder die oben angeführten Manöver mit der maximal möglichen Querneigung von 180°, aber sie gibt den deutschen Piloten die Möglichkeit, alle FAI-Manöver - bis auf das Infinity-Tumbling - in deutschen Fluggebieten zu trainieren. Mag diese Begrenzung auf den ersten Blick als Hindernis erscheinen, entpuppt sie sich beim näheren Hinsehen als sinnvoll: Bis zu 135° Querneigung ist es zwar möglich, bei einem Fehler sehr nahe an der Kappe vorbeizuspringen, aber doch recht unwahrscheinlich, ins Segel zu fallen. Da es in Deutschland keine geeigneten Fluggebiete (mindestens 1.000 m über Wasser) für das Training von Manövern mit hohem Risiko einer Kappenberührung gibt, wäre die unbeschränkte Erlaubnis letztlich eine Aufforderung, über Grund extrem riskante Flugfiguren zu üben. Zudem ist es mit zugelassenen Seriengeräten kaum möglich, auf die maximale Querneigung zu kommen.

Im Klartext:

Als Akrobatik gelten Manöver mit einer maximalen Querneigung von 135°, inklusive aller Strömungsabriss-Manöver. Diese Manöver sind legal. Als Kunstflug gelten alle Manöver mit einer Querneigung von über 135°. Diese Manöver sind nicht legal.

Der deutsche Akropilot hat damit die Möglichkeit, sich innerhalb Deutschlands ganz legal auf die Qualifikation der FAI-Bewerbe vorzubereiten.

Wer höher hinaus will, muss in ausländische Fluggebiete ausweichen, nicht nur wegen der Gesetzeslage, sondern vor allem wegen der geeigneten Übungsgebiete. Allerdings gilt selbst hier für deutsche Piloten das deutsche Recht, nur dass bei Verfahren im Ausland die Rechtsprechung des jeweiligen Landes angewandt wird. Befürworter der Kunstflug-Liberalisierung könnten nun anführen, dass mit der neuen Regelung immer noch keine Akrowettbewerbe in Deutschland durchgeführt werden können.

Für FAI-Wettbewerbe mag das zutreffen, sie eröffnet dennoch die Möglichkeit, anspruchsvolle Wettbewerbe durchzuführen, bei denen auch Newcomer eine Chance auf die vordersten Plätze hätten. Zudem wären diese Wettbewerbe auch für die FAI interessant, denn sie wären eine perfekte Gelegenheit, Nachwuchspiloten für die von bereits qualifizierten Piloten völlig überbuchten FAI-Rennen zu befähigen.

Es gibt natürlich auch Gegenargumente für diese Änderung der Flugbetriebsordung: Das Risiko, dass ein Akropilot nicht nur sich, sondern auch andere Piloten und Zuschauer gefährdet, ist nicht von der Hand zu weisen. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass etliche Akropiloten sich recht wenig um Regeln und Sicherheit kümmerten, da sie sich ohnehin durch ihren Flugstil außerhalb der Legalität bewegten. Die meisten dieser Piloten waren sich des Risikos gar nicht bewusst und fielen vor allem durch ihre völlige Unwissenheit zu Materialverschleiß, Trainingsmethodik und Sicherheitsvorkehrungen auf. Hier helfen keine Verbote, sondern gezielte Aufklärung, intensive Information und Bereitstellung geschützter Übungszonen. Diese sogenannten "Cubes" sind virtuelle Würfel, die durch ein am Boden gut erkennbares Quadrat und dessen Projektion in die Höhe definiert werden. Das Quadrat am Boden sollte mindestens 500 x 500 Meter groß und absolut frei von Hindernissen sein. Akropiloten dürfen nur innerhalb dieses Würfels ihre Manöver fliegen, für alle anderen Piloten ist dieser Bereich Sperr-

Durch die Initiative des Verbandes wird die Akrobatik nun zu einer vollwertigen Disziplin des Gleitschirmfliegens, und zwar ohne eine spezielle Kunstfluglizenz.

Akrobatik mit dem Gleitschirm – was muss ich beachten?

Wer sich der Gleitschirmakrobatik widmet, bewegt sich weit außerhalb der normalen Flugbedingungen: Er belastet sich und sein Gerät bis an die physikalischen Grenzen, erlebt Situationen, in denen er dem Bewegungsablauf mental nicht mehr folgen kann und der kleinste Fehler den Griff zum Rettungsschirm bedeuten kann.

Viele angehende Akropiloten sind sich des Risikos gar nicht bewusst. Sie trainieren unbeschwert mit nur einem Rettungsschirm über bebautem Gelände inmitten anderer Gleitschirmflieger Manöver, die sie nicht einmal annähernd beherrschen und deren Ausgang ungewiss ist. Hier ist Aufklärung notwendig! TECHNIK | AKRO

Die Voraussetzungen

Akrofliegen ist gefährlich, daran gibt es nichts zu rütteln. Um das Risiko dabei kalkulierbar und akzeptabel zu halten, muss der angehende Akropilot vor allem eine ganz spezielle Geisteshaltung zu seinem Sport bekommen:

Wenn er überleben will, muss er zum Spezialisten für Materialverschleiß, Winddrift, Risikoeinschätzung, Rettungsschirmpacken, mentales Training und perfekt kontrollierte Fullstalls werden. Dem nicht genug: Er muss die volle Verantwortung für sein Tun und seine Entscheidungen übernehmen. Geht beim Akrobatikfliegen etwas schief, ist einzig der Pilot daran schuld, selbst bei Materialbruch – die Hersteller garantieren bestenfalls eine maximale Belastung im Neuzustand.

oder die dynamischen Manöver erlernen möchte. Die Praxis hat gezeigt, dass es Sinn macht, sich zuerst den Abrissmanövern zu widmen, denn bis man den Helikopter und McTwist sauber beherrscht, hat man so ziemlich alle Extremsituationen schon hinter sich und ist somit gut auf die Zwischenfälle bei den dynamischen Manövern vorbereitet.

Der Materialverschleiß ist beim Trainieren sehr hoch; bis man den Helikopter perfekt beherrscht, ist der erste Trainingsschirm mit Sicherheit reif für die Mülltonne.

Der Akropilot muss lernen, den Verschleiß seiner Ausrüstung zu beobachten und rechtzeitig das Material zu wechseln. Am Gleitschirm werden besonders die Leinenloops, die Nähte und Schnittkanten der Diagonalrippen im Inneren

Prinzipiell gilt: Alle Manöver, die man nicht perfekt beherrscht, sind über Wasser zu üben!

Diese Geisteshaltung kann ihn zum Vorbild für "normale" Flieger machen, und sein oberstes Ziel sollte sein, nicht als durchgeknallter Irrer, sondern als besonnener Spezialist fürs Extreme zu gelten.

Die fliegerische Voraussetzung für das Akrofliegen ist die Teilnahme an mehreren Sicherheitstrainings über Wasser: Der angehende Akropilot muss die Steilspirale, den Sat, die perfekte Gewichtsverlagerung, Fullstalls mit Rückwärtsflug, Frontstalls, Klapper über 50 % der Hinterkante wie im Schlaf beherrschen und auch die aerodynamischen Vorgänge dabei verstehen. Irgendwann wird jeder Akropilot einmal zum Rettungsschirm greifen müssen, deshalb sollte er die richtige Wurftechnik, das Einholen des Hauptschirmes und die Landefalltechnik erlernen und üben.

Das Material

Prinzipiell kann man alle erlaubten Manöver mit einem zugelassenen Serienschirm erlernen und fliegen. Dabei sind die Abriss-Manöver wie McTwist, MistyFlip, Helikopter und Flyback einfacher mit gutmütigen, normal belasteten Einsteigerschirmen zu erlernen, während die dynamischen Manöver sicherer mit hoch belasteten, schnellen Geräten funktionieren. Deshalb ist die Wahl des richtigen Gleitschirmes gleichzeitig eine Entscheidung, ob man zuerst die Abriss-

der Kappe, die Nähte an den Öffnungen und die Stammleinen beansprucht. Wiederholtes Üben der dynamischen Manöver, womöglich nur in eine Drehrichtung, führt recht bald zu einer einseitigen Vertrimmung, die der Pilot erkennen und korrigieren lernen muss. Unterschiede bis zu 5 cm sind hier keine Seltenheit. Die beliebte Methode, zur Korrektur die Stammleinen in die Schäkel einzuschlaufen, ist hier völlig unangebracht, denn dabei verringert sich die Festigkeit der Leine um etwa 30 %.

Noch schwieriger wird es beim Gurtzeug. Wer über Grund trainiert, sollte unbedingt zwei Rettungsgeräte mitführen. Gurtzeuge mit Frontoder Seitenkontainer sind für das Akrofliegen gänzlich ungeeignet: Frontkontainer sind beim Hauptproblem der Akroneulinge, dem Eintwisten, meist nicht mehr zugänglich, die Seitenkontainer stören die ohnehin schon sehr sensible Symmetrie während der Abrissmanöver. Dazu kommt, dass man unbedingt aufrecht sitzen sollte, um die Twistgefahr zu reduzieren und die Gewichtsverlagerung präzise einsetzen zu können. Hat man aus einem der zugelassenen Akrogurtzeuge das Geeignete erstanden, so werden die ersten Flüge nur der Gewöhnung an die ungewohnte Sitzhaltung dienen. Das ist gleichzeitig auch eine gute Gelegenheit, um den Griff zum Rettungsschirm zu üben und ihn zu verinAuch das Gurtzeug muss von Zeit zu Zeit auf Verschleiß überprüft werden. Typische Stellen sind hier die Schlaufe der Hauptaufhängung, die Splinte der Rettungsschirmkontainer und das Gurtband der Hauptaufhängung, dort wo es am Sitzbrett scheuern kann.

Der angehende Akropilot sollte in der Lage sein, seinen Rettungsschirm selbst zu packen und die Kompatibilitätsprüfung zuverlässig durchzuführen. Ansonsten wird er spätestens beim ersten Wettkampf nach einer verfehlten Punktlandung am Floß auf fremde Hilfe angewiesen sein.

An dieser Stelle möchte ich nochmals ausdrücklich darauf hinweisen, dass zwei Rettungsschirme unbedingt sinnvoll sind, denn beim Akrofliegen kommt es häufig zu zwei Arten von Extremsituationen, bei denen die Wahrscheinlichkeit einer Fehlöffnung oder Fehlfunktion des Rettungsschirmes sehr hoch ist:

Bei extremen Verhängern oder mehrfachem Eintwisten mit gezogenen Bremsen fällt der Pilot häufig genau senkrecht. Dadurch wird der Rettungsschirm während der Öffnungsphase vom vertikalen Fahrtwind in die Leinen geblasen und öffnet sich nicht mehr.

Oder es kommt nach mehrfachem Eintwisten zu einem unkontrollierbaren Spiralsturz. Meist sind Bremsen und Tragegurte blockiert und der Pilot kann nur noch den Rettungsschirm auslösen. Dabei kann der Pilot den Hauptschirm nicht mehr einholen, und es kommt zum gefürchteten Downplane, bei dem sich die beiden Kappen gegenüberstehen und nach unten beschleunigen. Hier kann nur noch der zweite Rettungsschirm die hohe Sinkgeschwindigkeit abbremsen.

Das Traininasumfeld

Prinzipiell gilt: Alle Manöver, die man nicht perfekt beherrscht, sind über Wasser zu üben! Nachdem es in Deutschland praktisch kein Fluggebiet mit einer akzeptablen Höhe über einem See gibt, werden viele Akropiloten gezwungenermaßen über Grund trainieren. Dabei ist die Höhe und der Untergrund von entscheidender Bedeutung: Viel Höhe bedeutet viel Zeit, um einen Absturz zu verhindern oder zumindest den Rettungsschirm gezielt und besonnen zu werfen. Der Untergrund sollte frei von Hindernissen oder ein dichter Nadelwald sein, um sich bei einer Landung am Notschirm nicht zu verletzen.

Um nicht andere Piloten zu gefährden, muss dieses Übungsgebiet abseits der Normalroute der Hausbergpiloten liegen, oder noch besser innerhalb eines vom Geländehalters ausgewiesenen "Akro-Cubes!" Dabei ist unbedingt die Winddrift zu beachten. Wer über Wasser trainiert, muss unbedingt eine ohnmachtssichere, automatische Schwimmweste anziehen. Feststoffschwimmwesten sind nicht ausreichend, um den durch Leinen oder Verletzung behinderten Pilot über Wasser zu halten. Der Protektor des Gurtzeuges erzeugt enorm viel Auftrieb und dreht den Piloten mit dem Gesicht nach unten. Bei den

einer zugelassenen Ausrüstung legal unterwegs. Auch die Geländehalter haben keine rechtliche Grundlage, um das Akrobatikfliegen zu verbieten, sofern keine offensichtliche und absichtliche Gefährdung Dritter vorliegt.

Nach der Lernphase bekommt der angehende Akropilot irgendwann den Wunsch, einen "echten" Akroschirm zu fliegen. Diese Geräte haben normalerweise keine Zulassung und können nur

Der echte Akropilot überzeugt durch seine in maximaler Sicherheit durchgeführten Trainingseinheiten und seinem bescheidenen, hilfsbereiten Auftreten

Automatikwesten muss von Zeit zu Zeit der feste Sitz der Patrone und der Zustand der Salztablette überprüft werden. Ein sofort einsatzfähiges Rettungsboot versteht sich dabei von selbst.

Wer mit dem Gleitschirm akrobatische Manöver fliegt, muss immer damit rechnen, dass er den Rettungsschirm braucht. Nur allzu schnell kann ein wenig Unkonzentriertheit, eine Windböe oder auch nur eine leichte Vertrimmung des Gerätes aus einem Routinemanöver ein Absturzkommando machen. Die Kunst dabei ist, nach jedem Manöver die Position für das nächste so zu wählen, dass eine eventuelle Landung am Rettungsschirm auf angenehmem Untergrund endet

Die Kosten

Akrofliegen ist teuer! Wer es hobbymäßig betreibt, wird mit einem Gleitschirm im Jahr auskommen, wer bei internationalen Wettkämpfen antreten will, verbraucht mindestens zwei Geräte pro Saison. Die verbrauchten Schirme sind kaum noch ein paar Euro wert und sollten schon allein auf Grund der Nächstenliebe besser in der Tonne landen.

Auch das Gurtzeug muss spätestens alle zwei Jahre einem Neuen weichen. Dazu kommen die Kosten für Trainings, unzählige Bahnfahrten und die Nebenkosten für Adrenalin-Abbautätigkeiten wie Meditationskurse, Massagen und Kamillentees.

Die rechtliche Seite

Mit der neuen Regelung ist jeder, der die erlaubte Querneigung nicht überschreitet und nicht bewusst jemand anderes als sich gefährdet, mit im Rahmen einer Breitenerprobung verwendet werden. Die Voraussetzungen für die Breitenerprobungsberechtigung dürfte der angehende Akropilot zu diesem Zeitpunkt wohl problemlos erfüllen.

Der Umgang mit den Mitpiloten

Hat man sich als Akropilot geoutet, wird man erst einmal als lebensmüder Irrer abgestempelt werden. Imponiergehabe, Angeberei, phantasievoll übertriebene Beschreibungen seiner akrobatischen Heldentaten und gerade einmal so überlebte Todesspiralen am belebten Landeplatz liefern diesem Vorurteil reichlich Stoff. Der echte Akropilot überzeugt durch seine in maximaler Sicherheit durchgeführten Trainingseinheiten und seinem bescheidenen, hilfsbereiten Auftreten. So werden die Vereinskollegen recht bald erkennen, dass der angehende Akropilot auf seinem Weg auch für sie viel Nützliches erfährt und ihn bald um Rat und Hilfe fragen.

Fazit

Mit dieser Änderung der Kunstflugdefinition wird das Akrobatikfliegen auf hohem Niveau auch bei uns in Deutschland möglich. Das LBA ließ sich von den positiven Erfahrungen seit der letzten Kunstflugdefinitions-Änderung vor zwei Jahren zu diesem nächsten Schritt überzeugen.

Nun liegt es an den Akropiloten, durch Disziplin und vorbildliche Einhaltung der Sicherheitsmaßnahmen uns alle zu überzeugen, dass diese Entscheidung die Richtige ist. Dies wäre die Basis, um in den nächsten Jahren die komplette Angleichung an die FAI-Regelungen zu ermöglichen.





Γ +43(0)3687/81880 oder 82568 · Österreich

58 DHV-info 158 www.dhv.de www.dhv.de

CHICKENS TYLE oder Fliegen wie ein Mädchen TEXT GERHARD PETER FOTOS ANDREAS BUSSLINGER **60** DHV-info 158

Man kann Akrofliegen nicht mehr ignorieren, man muss eine Lösung finden.

hickenstyle, das ist das Markenzeichen von Judith Zweifel. Die Schweizerin ist eine der besten Akropilotinnen der Welt. Beste Dame im Akro-Weltcup und bei den Weltmeisterschaften 2006, Schweizer Meisterin 2007. Chickenstyle hat sie übernommen, als vor Jahren ein männlicher Flieger nach der Landung meinte, sie sitze im Gurt wie ein Chicken. Ihr erster Gedanke war, besser Chickenstyle als gar kein Style.

Auf ihrem Weg zur Spitzenpilotin musste sie viel Lehrgeld zahlen, Landung in einer Stromleitung und ein Wirbelbruch ist nur etwas davon. Zwar war sie sehr ehrgeizig und zielstrebig, ließ aber oft andere Piloten wichtige fliegerische Entscheidungen für sie treffen. Das passierte nicht nur einmal, 2008 schießt bei einem Tumbling der Schirm unter Judith durch, sie bekommt einen Verhänger und muss an der Rettung landen. Der Notlandeplatz ist eine Asphaltfläche und Judith bricht sich das Fersenbein. Es gibt einen Vortrag von Judith über ihre Erfahrungen. Der Titel: Fliegen wie ein Mädchen. Schnell stelle ich fest, dass es hier gar nicht ums Akrofliegen geht und dass dies nicht nur ein Vortrag für Mädchen ist. Es geht darum, sicher und mit Spaß fliegerische Aufgaben zu lösen. Chrigel Maurer, ein großartiger Akro- und Streckenflieger, dreimaliger Gesamtweltcupsieger, sagt, dass auch er wie ein Mädchen fliegt.

Man muss nicht Mädchen sein, um wie eins zu fliegen. Man kann aber wie ein Mädchen fliegen und trotzdem richtig männlich sein!

Im Kern geht es um:

- 1. Richtige Selbsteinschätzung reduziert Unfälle
- 2. Schritt für Schritt vermeidet stolpern
- 3. Ausdauer überwindet Schwieriakeiten

Diese Punkte werden detailliert, sehr anschaulich und äußerst spannend, mit Geschichten aus Judiths Fliegerleben untermalt. Ein altbekanntes Rezept, gut umgesetzt fürs Gleitschirmfliegen, führt zu dem logischen Schluss: Nicht welchen Stil du fliegst, nicht, ob Mädchen oder Junge, nicht wie fit oder jung du bist, entscheidet über dein Flugkönnen und deine Erfolgserlebnisse.

Judith hat es geschafft das Prinzip des richti-

gen Vorgehens anhand ihres Namens zu erklären. Bei Zweifel denkt man erst mal nicht an Taktik, Spaß und Erfolg. Aber richtig dargestellt ist der Name Zweifel schnell in ein anderes Licht gerückt.

Judith ist gerade unterwegs nach Österreich um für ihren Arbeitgeber ADVANCE den neuen Epsilon 6 vorzustellen. Wir treffen uns in München für ein kurzes Interview.

Was ist das Faszinierende am Akrofliegen?

Akrofliegen macht mich glücklich. Es ist ein schönes, tiefgehendes Erlebnis. Fliegen im Allgemeinen macht mich glücklich. Es ist schön, sich Ziele zu setzen und diese zu erreichen. Ich denke, wenn ich einen Helikopter das erste Mal schaffe, dann ist das, wie wenn ein Streckenflieger zum ersten Mal 100 km fliegt.

Fliegst Du nur Akro oder gehst Du auch mal

Akrofliegen ist das, was ich besser kann und mir auch Spaß macht. Sollte ich mal so viel Zeit haben, dass ich sie mit Akro nicht mehr ausfüllen kann, dann freu ich mich auch mal auf Strecke zu gehen. Die Faszination war schon am Anfang da, aber durch meinen damaligen Freund Xandi Meschuh hatte ich die Möglichkeit, Akro zu lernen.

Hattest Du nach Deinem Unfall in 2008 den Gedanken ans Aufhören? Willst Du weiter Akro fliegen und wie kommst Du dabei mit dem Unfall zurecht?

Ich hatte direkt nach dem Unfall richtig viel Lust

zu fliegen. Die Saison 2008 ging gerade erst los und ich war an den Boden gefesselt. Es gibt zwar noch andere, wichtige Dinge im Leben, aber ich wollte gleich wieder fliegen. Es gab nie einen Gedanken ans Aufhören. Tödliche Unfälle, wie kürzlich der Absturz von Stefan Schmoker, bewegen mich zum Nachdenken. Ich frage mich dann, wie sinnvoll ist es eigentlich, Kreise in der Luft zu ziehen? Ich denke, genauso sinnvoll, wie im Karstadt Blusen zu verkaufen! Jeder sollte das machen, was ihn ausfüllt.

Du sprichst viel vom Wohlfühlen, dennoch ist man als Sportler seinen Sponsoren verpflichtet und unterliegt einem gewissen Leistungsdruck, wo ist hier die Grenze?

Die Leute, die mich sponsern, machen das, weil sie das Vertrauen in mich haben, dass ich keine unvernünftigen Entscheidungen treffe. Dazu gehört die richtige Einschätzung des Risikos. Akrofliegen ist ein ständiges Verschieben der Komfortzone, aber man sollte sie nur in kleinen Schritten verschieben. Es ist ein Teil der Selbsteinschätzung, wie weit man das betreibt. Ich erkenne die Grenzen für mich und will und kann nie einen Riesenschritt darüber machen. Das kommt vom "Mädchen sein", also meiner Vernunft. Bei Akrowettbewerben ist im Gegensatz zu Streckenflugwettbewerben eine Überforderung der Piloten kaum gegeben. Jeder fliegt genau das, was er wochenlang geübt hat und wenn er sich überschätzt, dann sind die Bedingungen so, dass kaum etwas passiert. Die Flüge sind über Wasser und es ist immer ein Rettungsboot da.

VEG
Gehe deinen Weg - Gehe Schritt für Schritt - In deinem Tempo
und deiner Schrittlänge
ENTSCHEIDUNG
Schätze dich selber ein - Triff eigene Entscheidungen - Höre auf
deinen Bauch
Ube intensiv und ausdauernd - Bei Stagnation und Rückschlägen
zeige Durchhaltewillen
FLUGTRAINING
Finde die richtigen Informationsquellen - Kenne die Theorie Fliegen beginnt im Kopf
Ziel jedes Fluges sind positive Erlebnisse
In schwierigen Situationen nicht versteifen, schaue auf die
Möglichkeiten und du wirst Lösungen finden

www.dhv.de DHV-info 158 **61**



Als Neuling kann man Faktoren wie Wetter schlecht selbst einschätzen, an wen soll man sich halten?

Hier kommt wieder das Bauchgefühl, höre auf dein Gefühl. Wenn man am Start steht und ein gutes Gefühl hat, dann freut man sich auf den Flug. So sollte es sein. Sobald man aber meint, man müsse fliegen, weil man ja deshalb hergekommen ist, und die Bedingungen aber nicht gut sind, dann muss man am Boden bleiben. Wenn man meint, man fliegt, um sich keine Blöße zu geben, dann macht man einen Fehler. Wenn ich mich nicht gut fühle, dann fliege ich nicht!

Wie wichtig findest Du die Auswahl des Materials und welche Rolle spielt dabei die **DHV Einstufung?**

Es ist super, dass die Hersteller die Schirme einordnen, um den Piloten einen Anhaltspunkt zu geben. Wenn ich aber höre, dass ein 2er die Spanne von gerade nicht mehr 1-2 bis hin zu fast 2-3 abdeckt, dann weiß ich nicht, wie weit das einem Piloten hilft. Bei Männern ist es oft so. dass sie gerne einen höher eingestuften Schirm fliegen, als eigentlich gut für sie wäre, weil sie ja früher mal "richtig gut" waren, obwohl sie schon 5 Jahre oder mehr nicht mehr in der Luft waren.

Welchen Schirm fliegst Du persönlich und

Der Thomas (Ripplinger) hat für den Chrigel und für mich extra einen Akroschirm mit 17 m²

gebaut, ein richtiger Wohlfühlschirm. Nebenher fliege ich noch sehr gerne den neuen Epsilon 6 mit 23 m², ein Traumschirm, vollkommen stressfrei. Wenn ich die ganzen jungen Piloten sehe, die gleich am Anfang denken, sie brauchen einen Akroschirm, dann muss ich mich sehr wundern. Die wissen gar nicht, wie viel Stress sie sich ersparen könnten, wenn sie einen Epsilon fliegen würden. Mit so einem Schirm kann man sich das Leben so einfach machen und Figuren wie Wingover und Helikopter fliegen. Ich habe manchmal das Gefühl, dass es nicht mehr modern ist, mit einem normalen Schirm Akro zu fliegen.

Deine Meinung zum Sicherheitstraining für Genussflieger?

Auf jeden Fall. Xandi und ich werden dieses Jahr ein Sicherheitstraining geben. Ich habe letztes Jahr meinen Fluglehrer fertig gemacht und will nun etwas von dem, was mir zu Gute gekommen ist, weitergeben. Es ist für mich ein riesen Geschenk, dass ich in den vergangenen Jahren so viel lernen durfte. Nun sollen andere Leute auch etwas davon haben. Es ist wichtig, dass man den Piloten nicht sagt, wie man selbst das Manöver fliegt, sondern wie der Weg zu diesem Manöver aussieht.

Wie bewertest Du die Steilspirale für einen Genuss-/Gelegenheitsflieger?

Es gibt Piloten, die sind generell sehr vorsichtig und gehen bei Gewitterneigung erst gar nicht in

die Luft. Aber wenn du an einem stark thermischen Tag in der Luft bist und dir wird übel, oder du willst einfach sofort landen, dann geht das mit Ohren anlegen einfach nicht immer. Dann wird aus einem super Flugtag ganz schnell ein Horrorerlebnis, weil du eine Stunde oder länger nicht auf den Boden kommst. Oft sagen Piloten, vor allem Mädchen, sie mögen das Manöver nicht, weil ihnen da übel wird. Sie mögen eigentlich nur die ersten Schritte nicht. Wenn sie das üben würden und es dann gut beherrschen, dann haben sie auch Spaß daran. Es ist auch nicht damit getan, im Sicherheitstraining ein- bis zweimal eine Steilspirale zu fliegen. Man muss das so lange üben, bis man es exakt beherrscht und es in Fleisch und Blut übergeht.

Es gibt im DHV ganz neu eine Arbeitsgruppe Akrofliegen, wie siehst Du Akrofliegen als **Breitensport?**

Man kann Akrofliegen nicht mehr ignorieren, also muss man eine Lösung finden. Man kann es vernünftig betreiben. Freaks gibt es in jedem Sport, aber an die muss man sich ja nicht halten. Der Kletterer mit dem alten Seil ist genauso präsent wie der Pilot, dessen Schirm-Check 2 Jahre überfällig ist, und der Akro damit fliegt. Es ist eine tolle Sache und es lohnt sich, es den Leuten zu ermöglichen. Wie der Einzelne damit umgeht, ist seine eigene Verantwortung und Entscheidung, aber die Möglichkeit, den Sport legal und geordnet zu betreiben, sollte geschaffen werden.

www dhy de

Gäbe es den Vortrag "Fliegen wie ein Mädchen" auch ohne den Unfall in 2008 oder war das ein Grund intensiver nachzudenken?

Den Vortrag hat es schon vorher gegeben. Der Helmut Sobek hat mich gebeten, für das Sicherheitsforum in Salzburg etwas über Akrofliegen vorzubereiten. Für mich war es aber wichtig, nicht zu Akropiloten zu sprechen, sondern zu allen Fliegern auf jedem Level. Es war klar, dass der Vortrag so sein muss, wie er jetzt ist, damit er alle Leute anspricht. Ich sehe das nicht als Anleitung, einen Helikopter, zu lernen, sondern als "fliegerische Lebenshilfe für Jedermann". Der Fersenbeinbruch war im Nachhinein eine wichtige Erkenntnis. Auch ich bin vor diesen Fehlern nicht gefeit. Der Druck vor dem Wettkampf hat meine Prinzipien nicht mehr so wichtig erscheinen las-

Ich bedanke mich für die nette Zusammenarbeit und wünsche Dir für die Zukunft alles Gute und viel Erfolg bei den kommenden Wettkämpfen und Pro-

Infos zu Judith unter www.chickenstyle.ch.





NOVA HEADQUARTERS

NOVA INTERNATIONAL A-6020 Innsbruck Tel. ++43 (0) 512 - 36 13 40

VERTRIEB DEUTSCHLAND D-87637 Seeg Tel. ++49 (0) 83 64 - 12 86 www.high-adventure.ch www.charly-produkte.de robert@charly-produkte.de



62 DHV-info 158



as Handy muss einem wirklich leid tun. Des Deutschen liebstes Kind landet bei vielen Piloten maximal im Rückenstaufach - ein intelligenter Platz, wenn man im Baum hängt und Hilfe holen will. Viele Handys und Notebooks können heute schon wichtige Wetterinfos anzeigen. Und auch die Kosten für das ganz normale nach-Hause-Telefonieren müssen keinen mehr in die Nähe der Lehman-Pleite rücken. Ein kleiner Wink durch den Handy-Dschungel von SWR3-Handyman Stefan Scheurer.

Handy am Mann und an der Frau?

Wer in der grünen Hölle Baden-Baden herumfliegt, muss schnell lernen, dass das Handy bedingungslos in eine Tasche gehört, die nach einer Baumlandung zu erreichen ist. Einem Piloten hat das Handy am Merkur im vergangenen Winter bei -10 Grad deshalb das Leben gerettet. Abgekürzt könnte man auch sagen: Wer beim Vorflugcheck das Handy vergisst, ist ab sofort selber schuld.

Und dann? Links der Baum, rechts das Handy? Ja, wen ruft man denn dann außer Oma oder Bildzeitung an? Die Grundregel ist: Weltweit ist die Nummer "112" eine Notrufnummer. Je nach Land kommt man mal bei der Feuerwehr, mal beim Rettungsdienst raus, nie bei der Oma. "112" kann man sich immer merken, funktioniert auch mit einer Beule am Kopf und

hat noch einen anderen Vorteil: In einigen Ländern (auch Deutschland) kann das Waldstück oder die Richtung des Unfalls relativ genau ermittelt werden, denn die "112"-Zentrale darf Handy-Standorte orten.

Problematischer wird es für den echten Ernstfall, beispielsweise, wenn der Rücken schmerzt. Je weniger man sich in so einem Moment bewegt, je schneller in diesem Fall der Heli da ist, desto besser. In den Alpen gibt es daher spezielle "Rega-Nummern", eine Direktnummer zur Heli-Leitstelle. Und nur die wird dann gewählt. Alle Notrufnummern zum Mitnehmen in der DHV-Info-Tabelle.

Telefonieren in der EU:

Krumme Gurken gibt's ja dank EU-Verordnung nicht mehr - und die EU kann noch mehr tolle Dinge machen: Denn auch das Handy-Telefonieren ist inzwischen keine Falle mehr. Ab 1. Juli 2009 kosten die Gespräche nach Hause knapp 50 Cent. Wenn's klingelt und man nimmt ab, sind es nur um die 20 Cent. Eine SMS kostet dann nur noch 13 Cent. Das ist ja fast billiger als zu Hause. Und das Beste: Die Preise gelten auch dann EU-weit, wenn der Vertrag bei einem Halsabschneider-Handy-Anbieter gemacht wurde. Die schlechte Nachricht: Es gilt nicht in Ländern, die das Konschieren von Schokolade perfektioniert haben.

Sonderfall Schweiz

Kein deutscher Pilot darf in der wirklich schönen Schweiz Tandem fliegen, außer er macht noch mal einen (teuren) Tandem-Idiotentest. Da wundert es ja nicht wirklich, dass auch kein Ausländer aus der Schweiz einfach so billig raustelefonieren darf, egal wie sehr die Schweiz von Ländern umzingelt ist, in denen überall der EU-Tarif liegt (dafür zahlen die Schweizer ihrerseits überall in der EU viel Geld fürs Heimtelefonieren). Als Deutscher zahlt man rund 1 Euro für den Tratsch nach Hause (oder zum Handy des Freundes im Hotelzimmer gegenüber). Je nach Uhrzeit und Netz mal mehr, mal weniger. Denn die Schweizer Netzbetreiber haben Roamingverträge wie im telekommunikativen Mittelalter: Sie können sich schon untereinander einfach nicht einigen, deshalb fällt ein Tipp für deutsche Vertragskunden schwer. Und da soll nochmal ein Schweizer sagen, die doofe EU könne eh nur Gurken gerade biegen. Schlimmer noch: Wer seinen Vertrag nicht bei den deutschen großen Netzbetreibern hat, sondern bei einem sogenannten Service-Provider, kann außerhalb der EU-Länder noch mal mit 25% mehr zur Kasse gebeten werden.

Prepaidkarten sind die Lösung. Aber

Früher waren Prepaidkarten des Urlaubslandes eher ein Anarcho-Geheimtipp für unverbesserliche Plaudertäschle. Heute ist das ganz anders. In den meisten Gleitschirmländern sind Prepaidkarten ein guter und inzwischen auch einfacher Tipp – zumindest, wenn man die Landessprache kann oder sich auf Zeichensprache versteht, um sie im Laden zu kaufen. Denn Handy-Sim-Karten (wie bei Aldi und Tchibo) gibt's im Ausland auch, z. B. bei dortigen Kiosken, Disountern oder den Netzbetreiber-Shops.

So geht's: Im Ausland einfach die Billig-SIM-Karte kaufen und in's deutsche Handy einlegen. Mit der spanischen Prepaidkarte "Happy" beispielsweise telefoniert man dann für 3 Cent nach Deutschland – das geht sogar vom Baum

Aber eine Falle: Das Handy darf keinen sog. SIMLOCK haben. Das heißt: Deutsche Vertragshandys sind die ersten 2 Jahre oft auf die Vertrags-SIM-Karte festgelegt. Vorher also die deutsche Mobilfunk-Hotline fragen, ob das eigene Handy SIMLOCK ist.

Internet surfen?

Letztes Jahr haben wir im DHV-Info das Surfen im Ausland mit der United-Mobile-Karte vorgestellt. Der Vorteil: Für durchschnittlich etwa 1,50 Euro pro Megabyte kann man bis heute fast überall ohne Sorgen und Fallen surfen. Zum Wetter gucken reicht's. Aber inzwischen durchbrechen viele Prepaidkarten der jeweiligen Länder jene Preisgrenze nach unten, wie schon beim Telefonieren. Positivbeispiel überraschender Weise, das Schokoladenländle: Die Schweizer Swisscom will ab 60 Cent für viel echtes UMTS-Hisghspeedsurfen (und es ist wirklich schnell und geht im hinterletzten Tal!). Und ausnahmsweise passt der uncoole Startplatzspruch mal: "Da isch der Deckel druff!" - denn ab 4

Euro wird pro Tag gedecktelt, teurer wird's nicht mit der Prepaidkarte der Swisscom.

Grundsätzlicher Tipp vielleicht?

OK. Grundsätzlich habe ich sehr gute Erfahrungen damit gemacht, im jeweiligen Land Eingeborene oder Indianer nach einer guten Telefonier- oder auch Surf-Sim-Karte zu fragen. Meistens ist es nachher eh ein- und dieselbe. Das geht auch mit Zeichensprache und ohne Survi-

Anmerkungen: Alle Rufnummern können ohne Landescode so gewählt werden, wie sie oben stehen. Die meisten Nummern lassen sich von jedem Handy aus anrufen. Wer die Landessprache nicht kann und in richtigen Schwierigkeiten steckt, ruft die Deutsche Rettungsflugwacht an +49-711-701070

Welches Netz ist in Deutschland eigentlich das bessere?

Darauf gibt es für Gleitschirmflieger keine gute Antwort, denn wir sind ja oft auf Abwegen. Zwar haben T-Mobile und Vodafone in schwach versorgten Gebieten wie dem Schwarzwald die Nase leicht vorne. Aber eben nicht immer. 112-Notrufe sind grundsätzlich netzunabhängig, so lange eine SIM-Karte eingelegt ist. Für's Ausland ist es fast egal, welchen deutschen Netzbetreiber man wählt, denn in schlecht versorgten Gebieten bucht sich das Handy in irgendein Netz ein. Übrigens: An vielen Startplätzen ist das Handytelefonieren schwierig, da das Handy zu viele Basisstationen empfängt. Die Anzeige zeigt "volles Netz" - aber mit welcher Basis soll das arme Ding Kontakt aufnehmen? Die Netzauswahl spielt hier keine Rolle.

Aktuelle Infos unter www.schwarzwaldgeier.de.

THE SKY IS YOURS





info@swing.de

Tel.: +49 (0) 8141 327 78 88 Fax.: +49 (0) 8141 327 78 70

www.swing.de



Land	Rettungsdienst	Bergung	Polizei	Deutsche Botschaft		
Frankreich	15 und 112		17	(01) 53 83 45 00		
Griechenland	112		112	21 07 28 51 11		
Italien	118		112	(06) 49 21 31		
Kroatien	94 und 112		92 und 112	(01) 630 01 00		
Österreich	144 und 112	140	133	(01) 711 54		
Schweiz	144	1414	117 und 112	(031) 359 41 11		
Slowenien	112		113	(01) 479 03 00		
Spanien	061		1121	915 57 90 00		
Türkei	112		155	(0312) 455 51 00		

64 DHV-info 158 www dhy de www dhy de DAS ELEKTRONISCHE MEGA-TOOL

ParaFlightbook

TEXT BENEDIKT LIEBERMEISTER

	në 27.04. zahi Flüga: 1237: gatunden: 51,3	123	Pluge > 1/2h: 27 Assertian Kuzfüge/Ük: 27 Fortiklung Flüge mit 100: 64 Windensta	gsflüge:	50 28
lug		Flaggebiet	Starti Landung	Steigen (Sirken	Gerät
23	13.64.2009-12:00	Grauneck	13:09 - Nord (1510 MSL) 14:29 - (030 MSL) 81:21:09 - 2501 MSL, 935 m Überh , 2406 m A3	0.70 mis -0.00 mis	Sky Fides 2
22	10.04.2009 - 14.41	Brauneck.	14.41 - Súc (1548 MSL) 15.17 - Landeplatz (739 MSL) 00.30.00 - 1631 MSL; 83 m (berh.; 980 m A3	3.90 ms -4.90 ms	Sky From 2
21	10.04.2009 - 13.13	Brauneok	13 13 - Sud (1558 MSL) 13 31 - Lambeplate (750 MSL) 00 18:00 - 1559 MSL, 100 m A3	2.00 m/s	Sky Fides 2
20	07.04.2009 - 12:30	Brauneck.	12:30 - 93d (1534 MSL) 14:14 - Landeplatz (719 MSL) 01:38:00 : 2701 MSL, 1177 m Oberh., 4048 m A3	6.10 m/s -5.00 m/s	Sky Fides 2
18	04.04.2009 - 13.10	Bischling	13:10 - West (1790 MSL) 14:50 - Landeplate (931 MSL) 01:40:00 - 3003 MSL, 1213 m Überh.; 4229 m A3	0.40 m3 -4.72 m/s	Sky Fides 2
10	04.04.2009 - 18.54	Bischling	18.54 - Cel (1938 MSL) 16.47 - Landepletz (906 MSL) 61.12.09 - 2639 MSL, P91 m Übern , 2608 m A3	7.30 m/s -4.70 m/s	Sky Fides 2
17	04.04.2009 - 12.20	Dischling	13:39 - Oct (1939 MSL) 14:37 - Leoderist (939 MSL)	4.60 m/s	Sky Fides 2

Standard-Flugbuch zum Ausdrucken. Verschiedene Ausdrucke durch Tausch einer XSL-Datei

ass Stefan Ungemach eine Menge von Computern versteht, wird nach wenigen Sätzen offensichtlich. Kompetent und überzeugend erläutert er die Features seines elektronischen Flugbuchs. Doch Begeisterung strahlt der 45-jährige Softwareentwickler aus, wenn er über seine Flüge spricht. Das Hobby, das ihn seit 2007 in seinen Bann gezogen hat. Natürlich lag ihm der Gedanke nah, mit profunden Kenntnissen sein Hobby zu bereichern.

Stefan, wie kamst Du auf die Idee, ein elektronisches Flugbuch zu programmieren?

Ursprünglich wollte ich nur bequem meine Flüge dokumentieren und dazu ein Vario auslesen. Ein Programm für verschiedene Instrumente, bei dem Flüge auch manuell erfasst und korrigiert werden konnten, gab es aber nicht.

Es erschien mir naheliegend, dann eben selber ein Programm für meine eigenen Bedürfnisse zu schreiben. Diese haben sich wie bei vielen Piloten mit der Zeit verändert. Zuerst eine einfache Eingabemöglichkeit für die ersten Abgleiter, später das möglichst einfache Auslesen diverser Instrumente und die Dokumentation der Halbstundenflüge für den B-Schein, schließlich Streckenflugvorbereitung, statistische Analysen und XC-Optimierung. Deshalb ist ParaFlightBook heute gleichermaßen für Einsteiger und Routiniers geeignet.

Flugbücher gibt es viele, auch elektronische. Was ist am Paraflightbook besonderes?

ParaFlightBook ist viel mehr als nur ein besonders umfangreiches Flugbuch. Es verwaltet Wegpunkte und Routen unter Verwendung von Google Maps/Earth und überträgt sie aufs Vario. Es liest dessen Flüge aus, erzeugt IGC-Dateien für den DHV-XC, erstellt grafische Analysen und Statistiken, kompensiert Aufzeichnungsfehler, importiert IGCs und vieles mehr. Vom USB-Stick und ohne jegliche Installation oder Datenbank läuft es auch auf schwachen PCs. Außerdem wird dieser Funktionsumfang ständig erweitert.

Dal	ei Vario	Extras ?														
9		XB	9 1	9		Filter	:									
☑	Datum	Gebiet		8	n	1	•	Startplatz	-höhe	St	von	bis	Dauer	Höhe	Überh.	Λ
	13.04.2009	Brauneck 🕶	1		1	9	•	Nord 💌	1516	R ▼	13:08	14:29	01:21:00	2501	985	Λ
	10.04.2009	Brauneck	1		-	1	-	Süd	1548	R	14:41	15:17	00:36:00	1631	83	Λ
	10.04.2009	Brauneck	1			1	-	Süd	1559	R	13:13	13:31	00:18:00	1559	0	Λ
	07.04.2009	Brauneck	1		,	1	-	Süd	1524	Н	12:38	14:14	01:36:00	2701	1177	1
	06.04.2009	Bischling	1			1	-	West	1790	Н	13:10	14:58	01:48:00	3003	1213	1-
	04.04.2009	Bischling	1		2	1	-	Ost	1838	R	15:34	16:47	01:13:00	2539	701	Д
	04.04.2009	Bischling	1			1	-	Ost	1809	R	13:39	14:32	00:53:00	2040	231	Λ
	04.04.2009	Bischling	1			1	-	Ost	1832	R	12:02	12:17	00:15:00	1832	0	Λ
	03.04.2009	Brauneck	1			9	-	Garland	1477	Н	14:29	15:10	00:41:00	1944	467	1
	14.03.2009	Wallberg	1			1	-	Alm	1644	R	12:35	13:24	00:49:00	1644	0	Λ
	28.02.2009	Bassano	1			1	-	"Da Bepi"	852	Н	14:11	14:29	00:18:00	854	2	1
	28.02.2009	Bassano	1			1	-	"Da Bepi"	835	Н	11:48	12:57	01:09:00	966	131	1

Hauptbildschirm mit direkt editierbarem Flugbuch, Einzelflugdaten und Barogrammen

Was für Anforderungen hast Du an Dein Flugbuch gestellt?

Meine Idealvorstellung ist ein einziges Programm, das vor einem Flugtag möglichst bequem alle wichtigen Informationen (Wegpunkte, Lufträume) des gewählten Gebiets aufs Vario lädt und am Abend mit nur einem Klick die gesamte Dokumentation erledigt. Immerhin will ich fliegen und nicht noch mit -zig Hilfsprogrammen und Exceltabellen herumhantieren. Mit ParaFlightBook und einem der optimal unterstützten Varios komme ich diesem Ziel schon ziemlich nahe.

Findet sich mit dem Flugbuch auch ein Laie zurecht?

Ich hoffe es! Auf jeden Fall habe ich versucht, die Bedienung so einfach zu gestalten, wie es bei den vielen Funktionen möglich und sinnvoll ist. Es gibt auch ein umfangreiches Handbuch und die Stickvariante erspart aufwändige Installationen. Allerdings sind am Zusammenspiel von Vario und PC noch weitere Komponenten beteiligt, um die sich der Anwender selber kümmern muss – aber das gilt für alle Programme.

Ich möchte gerne Strecken in mein Vario laden. Kann ich das über Dein Programm?

Auch das geht für eine ganze Reihe von Varios schon; eine ähnliche Funktionalität für Garmin

GPS ist in Planung. Die Instrumentenliste wird ständig erweitert; was genau mit welchem Gerät - nicht alle unterstützen jedes Feature - möglich ist, steht auf der Website.

Ich zeichne meine Flüge nur mit einem GPS bzw. -Logger auf. Bekomme ich diese ins Flug-

IGC-Dateien, auch mehrere auf einmal, können direkt per Drag&Drop importiert werden. Ortserkennung, Dokumentation und Optimierung stehen Dir also auch für Geräte zur Verfügung, für die es noch keine direkte ParaFlightBook-Schnittstelle gibt, sofern sie mit einem anderen Programm ausgelesen werden können.

Für den Fluglehrerauswahltest müssen 150 Flüge, für die Tandemlizenz 3 Starts und Landungen in den letzten 90 Tagen sowie alle drei Jahre ein Checkflug nachgewiesen werden. Leistet das ParaFliahtBook diesen Nach-

noch im Mai geplant.

Siehe Shop Seite 12.

SLEITSCHIRM DIREKT: de

NOCH GRÖßERE AUSWAHL UND MEHR PRODUKT-INFOS AUF GLEITSCHIRM-DIREKT.DE!

Riesen-Auswahl *** Zufriedenheitsgarantie *** Best Price Garantie *** Onlineshop

DHV1: Die Königsklasse für 80% aller Piloten.

GLEITSCHIRM DIREKT hat die günstigen Komplett-Sets:



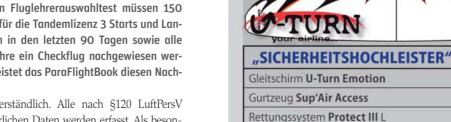
"SAFETY FIKST"	Einzelpreis			
Gleitschirm U-Turn Bodyguard 2 AFS	4,5 kg*	2350,- EUR		
Gurtzeug Airwave GT Light	3,7 kg	690,- EUR		
Rettungssystem Protect III nano	1,5 kg	490,-EUR		
Integralhelm Levior	0,7 kg	150,- EUR		
Gesamt		3680,- EUR		
Hanny Cotavales	**** 2200 FUD			

Unser Setpreis: nur 3399,- EUR

*Gesamtgewicht: leichte 10.4 kg!



Unser Setpreis:	nur 3699,- EUR		
Gesamt	3980,- EUR		
Jethelm Icaro Fly	110,- EUR		
Rettungssystem Protect III nano	490,-EUR		
Gurtzeug Airwave GT Light	690,- EUR		
Gleitschirm Paratech P11 light	2690,- EUR		
Washington and a Sandard State of the Sandard State			



Selbstverständlich. Alle nach §120 LuftPersV erforderlichen Daten werden erfasst. Als besonderes Feature ist eine besondere Auswertung für Tandempiloten und Fluglehrer sowie eine konfigurierbare Überwachung der Anforderungen

HAVIMALIA SICHERHEITS-INTERMEDIATE" Gleitschirm Skywalk Mescal 2 2390,- EUR Gurtzeug Skywalk Cult 2 XC 690.- EUR 6,5kg 550,-EUR Rettungssystem Protect III L 2,0kg Integralhelm Levior 0.7kg 150,- EUR

3780,- EUR Gesamt **Unser Setpreis:** nur 3499,- EUR

*Gesamtgewicht ca. 17-18kg, inkl. Packsack



"MOTORSCHIRM"	Einzelpreis
Gleitschirm Skywalk Mojito UL inkl. Packs	ack 2490,- EUR
Gurtzeug Skywalk Cult 2 XC	690,- EUR
Rettungssystem U-Turn Protect III (PIII) L	550,-EUR
Integral-Flughelm Levior	150,- EUR
Gesamt	3880,- EUR
Unser Setpreis: nu	ır 3590,– EUR



GLEITSCHIRM DIREKT

Die Experten für Breitenflugsport

Etwa 80% aller Gleitschirmflieger sind Hobby- und Genuss-

GLEITSCHIRM DIREKT bietet eine Riesenauswahl an breitensporttauglichen Gleitschir-

Unsere Empfehlungen basieren auf der Erfahrung aus den Papillon Fluglehrer-Praxistests und aus dem täglichen Schulungsbetrieb der Papillon Flugschulen.

GLEITSCHIRM DIREKT

garantiert für diese Flugsport-Angebote:

100 Prozent Zufriedenheit

Sollte deine neue Ausrüstung doch nicht exakt deinen Wünschen entsprechen, kannst du up- oder downgraden, bis du 100% zufrieden

Best Price

Wir garantieren, dass unsere Angebote innerhalb von drei Monaten ab Kaufdatum nirgends billiger zu erhalten sind (schriftl, Angebot), Falls doch, zahlen wir die

www.gleitschirm-direkt.de

Flugschulen Sauerland • Willingen Zur Hoppecke 5 • 34508 Willingen

ettelsberg.com

Integralhelm Levior

Unser Setpreis:

Gesamt

Rhöner Drachen- und Gleitschirmflugschulen Wasserkuppe 46 · 36129 Gersfeld fon: 06654 - 75 48 • fax: 82 96

wasserkuppe.com

Einzelpreis

2490,- EUR

490,- EUR

550.-EUR

150,- EUR

3480,- EUR

nur 3299,- EUR

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

parafly.at

66 DHV-info 158 www.dhv.de



AERO 2009 – Im Elektrofieber



TEXT CHARLIE JÖST

er Gleitschirmflieger steht startbereit auf der Landewiese. Ein letzter Blick zum Windsack, routiniertes Aufziehen des Schirms und nach wenigen Schritten steigt der Gleitschirm fast lautlos in den Himmel, sanft geschoben von einem nahezu unsichtbaren Elektroantrieb.

Eine Zukunftsvision?

Wer Visionen hat, sollte zum Doktor gehen sagt Altkanzler Helmut Schmidt.

Richtig, und zwar zu Dr. Werner Eck. Zusammen mit Joachim Geiger baut er den derzeit besten Elektroantrieb für Drachen und Gleitschirme.

Zu sehen gab es diesen Antrieb und noch einige andere auf der AERO in Friedrichshafen.

Die Mehrzahl der Drachen- und Gleitschirmflieger wünscht sich den Antrieb als reine Aufstiegshilfe. Nach Erreichen der gewünschten Ausgangshöhe soll er "verschwinden" und das Fluggerät sich wie gewohnt in der Thermik steuern lassen.

Der E-Lift von Toni Roth erfüllt bisher als einziger Antrieb diese Forderungen.

Das Flugverhalten ist wie gewohnt. Einzig bei

Start und Landung werden zwei leichte Kohlefaser-Stützen heruntergelassen, um den Propeller zu schützen.

Eck und Geiger sehen auch beim Gleitschirm gute Möglichkeiten, den Antrieb, die Akkus und den Propeller im Gurtzeug verschwinden zu lassen. Allerdings ist die Umsetzung schwieriger, besonders das Ein- und Ausfalten des Pro-

Firma Swing benutzt für ihren Silent-X ebenfalls einen Geiger/Eck Elektroantrieb. Kurz vor der Messe wurde die Musterprüfung abgeschlossen. Der Silent-X erinnert mehr an

einen Motorschirm, als an eine Aufstiegshilfe. Firmenchef Günter Wörl will den umgekehrten Weg gehen: Erfahrungen sammeln mit einem bewährten Konzept, danach die Entwicklung zur reinen Aufstiegshilfe. Der Messepreis für Antrieb plus Akku liegt bei rund 10.000.- Euro.

Bei der Konkurrenz aus China liegen die Preise auf ähnlichem Niveau. Firma Yuneec wird von England aus vertreten und zeigte eine optisch ansprechende Palette von elektrischen Antrieben. Sie ähneln stark den bisherigen Motorschirmen. Manager Clive Coote hält die

Idee der minimalisierten Aufstiegshilfe für umsetzbar und will sie Firmen intern prüfen

Eine interessante Studie stellte Michael Kellermann an. Er ersetzt den Verbrennungsmotor des "Schwarze Minimum" durch einen Elektroantrieb. Die Bauteile bezieht er preiswert aus dem Modellbau. Dennoch sind Modifikationen

> nötig. Der ausgestellte Prototyp soll als Aufstiegshilfe den

Exxtacy Starrflügel auf 1.000 Meter Höhe bringen. Die Flugerprobung ist für Mai geplant.

Drachenfluglegende Gérard Thevenot (F) sieht die Zukunft in der Brennstoffzelle. Tatsächlich würde Strom aus Wasserstoff und Luft (O2) die Batterien überflüssig machen. Dafür muss aber Wasserstoff in Tanks mitgeführt wer-

Fachleute sind skeptisch. Die Brennstoffzellen-Technologie ist noch für Jahre unerschwinglich für den Massenmarkt. Aber wer weiß. Vielleicht bringt das Automobil der Zukunft die Preise sowohl für Brennstoffzellen als auch für Akkus ins Rutschen.

DHV-info 158 **69** www dhy de



DFC Hochries

Zu Gast beim bayerischen Ministerpräsidenten

Ministerpräsident Seehofer verlieh die Christophorus-Medaille an Dieter Kattenbeck. Bei der Süddeutschen Meisterschaft 2008 im Drachenfliegen am Tegelberg kollidierten 2 Teilnehmer in der Luft und trudelten, an der Rettung hängend, in unwegsames Gelände. Dies beobachtete der neue Vorstand des DFC Hochries - Samerberg aus der Luft. Da sich die Piloten nicht aus eigener Kraft von den Geräten befreien konnten, landete Dieter Kattenbeck kurz entschlossen auf

STARTKLAR?!

Ausbildung:

• Gleitschirm

Motorschirm

Windenschlepp

Rundflüge

Gleitschirmreisen à

einem unwegsamen, steilen Schneefeld und eilte den Verunglückten zu
Hilfe. Für diese selbstlose Aktion
erhielt er am 20.04. im Rahmen einer
Feierstunde für Lebensretter in der
Münchner Residenz die Christophorus-Medaille aus den Händen von
Ministerpräsident Horst Seehofer.
Begleitet wurde er dabei von seinen
alten und neuen Vorstandskollegen,
die ordentlich Beifall spendeten.

MOTOR

Hans Gsini

Gleitschirm- und Drachenfliegerverein Schleswig-Holstein "Milan"

Nordverbund einig über Gebührenordnung

Im Winter 2008/2009 mehrten sich die Stimmen in Teilen der Region Nord, die Vereine sollten einheitliche Gebühren für Gäste auf Windenschleppaeländen nehmen, Auch wurde ein alter Wunsch neu voraetraaen. dass Gäste aus benachbarten Vereinen untereinander keine Gebühren zahlen sollten. Insbesondere unsere so genannten "Werktagsflieger", zum Teil in Nordvereinen organisiert und zum Teil auch nicht, nutzten die unterschiedlichen Windenschleppgelände der Vereine je nach Wetterlage unter der Woche und immer wieder stellte sich am Ende die Frage, wer letztlich wie viel zu bezahlen hatte. Schließlich trat man mit der Bitte an mich heran, ein Achtauaenaespräch mit ie einem Mitglied der betroffenen Vereine Milan (Schleswia-Holstein), den Hamburger D+GL Fliegern und den Bremern DFC-Weser und GSC-Weser zu organisieren. Treffpunkt war dann am 8. März 2009 auf der Outdoormesse in Bremen, wo sich der DFC-Weser mit dem DHV in Person von Biörn Klaassen erfolareich präsentierte.

Eine einheitliche Regelung schien anfänglich kaum denkbar, da die Differenzen, z.B. bei den Vereinsgeländekosten zwischen 100,- und 4.000,- im Jahr liegen, und entsprechend auch die Mitgliedsbeiträge und Gehühren stark voneinander abwei-

chen, Nach konstruktiven Verhandlungen war der Weg frei, dass die vier Vereine weder von den eigenen Piloten, noch von denen der genannten Nachbarvereinen Start- oder Landeaebühren erheben wollen, Ausnahmen sind externe Gebühren auf Flugplätzen, wie z.B. auf dem Hunariaen Wolf bei einer Landegebühr von 1,-. Da bei den Hamburaern nachaewiesen wurde, dass häufig bei gutem Fluawetter nicht vereinsorganisierte Piloten die Windenschleppgelände nutzen, ohne einen angemessenen Beitrag an den tatsächlich anfallenden Kosten zu tragen, bestand die Einiqung darin, eine einheitliche Gebühr für nicht im "Nordverbund" organisierte Gäste von 8,- pro Schlepp zu verlangen, gedeckelt auf maximal 30,- pro Fluataa (keine Tagesmitgliedschaften). Die Vereinbarung soll in der Flugsaison 2009 gelten und zur Saison 2010 auf den Prüfstand kommen, Inzwischen haben alle Vorstände der genannten Vereine der Vereinbaruna mit aroßer Mehrheit zugestimmt, Die Vereinbarung ist ein weiteres Beispiel für eine hervorragende Zusammenarbeit der 4 Vereine des "Nordverbundes", geprägt von einer wie immer sehr freundschaftlichen Atmosphäre.

Frank Dettmei



Das "Landschaftspflegeteam" der Drachen- und Gleitschirmflieger

Saaletalflieger

Landschaftspflege am Ofenthaler Berg

15 aktive Drachen- und Gleitschirmpiloten der Saaletalflieger und des benachbarten Drachenfliegervereins trafen sich bei nebligem und feuchtkaltem Wetter zum alliährlichen Termin der Naturschutzaktion am Ofenthaler Berg, Die diesjährige Aktion stand ganz im Zeichen des Erhalts der alten Kulturlandschaft, Neben Rodunaen von dichtem Gestrüpp, alten Rosensträuchern und dem Freileaen von Ginster wurde dieses Jahr auch eine der vielen Weinbergsmauern ganz in der Nähe des Startplatzes freigelegt. Der Arbeitsumfang war zuvor einvernehmlich in einem Ortstermin mit der Naturschutzbehörde abgestimmt worden. Das Freilegen der Mauer gestaltete sich alles ande-

re als einfach, da der alte Weinberg sehr steil und der Untergrund wegen des feuchten Wetters aerade noch trittsicher war. Der zweite Teil der Mauer, der sich im unteren Teil des Hanges anschließt, soll nächstes Jahr freigelegt werden. Die neben dem Startplatz liegende Brach- bzw. Ausgleichsfläche wurde im Sinne einer extensiven Pfleae aemäht, um so eine Kalkmagerwiese dauerhaft zu erhalten. Darüber hinaus wurde auch der Startplatz für die kommende Saison vorbereitet. Mehrere Windfahnen wurden aufgestellt und Stolperstellen aufgefüllt bzw. eingeebnet. Mit einer kräftigen Brotzeit wurde der diesjähriae Arbeitseinsatz nach mehreren Stunden helahnt.

Matthias Wacker

CfD Hardheim

32. Odenwaldpokal

Vom 27. bis zum 28. Juni veranstaltet der CfD Hardheim sein traditionelles Odenwaldpokalfliegen. Der Odenwaldpokal wird im Drachen- und Gleitschirmfliegen ausgetragen. Hierzu laden wir alle Piloten, Flugsportbegeisterte und die, die es noch werden wollen, recht herzlich ein. Für Unterhaltung und dem leiblichen Wohl unserer großen und kleinen Zuschauer ist bestens gesorgt, so gibt es unter anderem: Am Samstagabend Live Musik und eine Tropical Night Party und am Sonntag den Ballabwurf für unsere jungen Zuschauer, bei dem jeder gefundene Ball gewinnt. Weitere Infos unter http://www.cfd-hardheim.de.



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 0151-58540133 Gleitschirmservice@online.de

www.gleitschirmservice-roth.de







Nova Testzentrum

die neuen Schirme sind bereits eingetroffen!

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

Bergliftstr. 22, A-6363 Westendorf mobil: +43 676 847617100



DFC Achental

Hauptversammlung

Jährlich vor dem Saisonstart findet die Hauptversammlung des DAFC statt, Leider stand unser 1, Vorstand Harry Pfanzelt nicht mehr zur Wiederwahl zur Verfügung. Er gab schweren Herzens die Vorstandschaft an seinen bisherigen Stellvertreter Walter Rackl ab. Ein großes Dankeschön des gesamten Vereins für seine Arbeit im Verein hat Harry mitaenommen, Weitere Neuwahlen: Die zwei neuen Stellvertreter des Vorstands sind Werner Ullrich und Florian Hausleithner, neue Kassenwartin: Anne Hausleithner, Im Gremium bestätigt wurden Hans Trisl (Flugwart), Fuzzy Heckner (Zeugwart), Hans-Peter Harrer (Schriftführer), Luis Achille (Sportwart) und Hans-Peter Blecher (Pressereferent), Die wichtigsten Termine des DFCA für die Saison 2009: Die 30. Bergmesse der Drachenflieger am Samstag, den 18.07., um 11:00 Uhr an der Bergstation der Hochplatte. Im Anschluss daran das Georg-Steffl-Gedächtnis-Fliegen als Teil der DFCA Clubmeisterschaft, Immer aktuelle Informationen auf www.dfc-achental.de.

In Gedenken an Harry Pfanzelt

Harry Pfanzelt ist am 28. März 2009 nach schwerer Krankheit, im Alter von 66 Jahren, verstorben. Harry war ein unalaublich auter Mensch, der sich immer für jedermanns Anliegen Zeit nahm, Er war Drachenflieger aus der Pionierzeit und bis fast zuletzt viel in der Luft. Er hat gerne Anfänger bergten, mitgenommen zum Fliegen, war ständiger Betreuer und guter Geist am Bera, Nicht nur die Mitalieder des DFCA werden Harry Pfanzelt schmerzlich vermissen. Wer Harry erlebt hat, kann sich glücklich schätzen. Harry hat seinen letzten irdischen Flug angetreten und auf seinem Sterbebild steht, dass man ihn nun beneiden kann, da er jetzt mit Adlern fliegt. Hans-Peter Blecher



V.I. Wolfgang Reuter zeigt sich erfreut über den gelungenen Neustart der Vereinshomepage durch Giuseppe Guglielmi (r). Marco Esch (m) baute und pflegte jahrelang die bisherige Internetplattform der Duddefliecher.

Südpfälzer Gleitschirmflieger Club

Viele Jahre stand die Homepage der

Neue Internetseite für die Duddefliecher

Duddefliecher für die Fliegerinnen und Flieger des Vereins und die Gäste als Info-Paket im Internet. Informativ, sehr ansprechend und als Kommunikations-Plattform war sie eine Meisterleistuna vom lanaiähriaen Vereinsmitalied Marco Esch, Doch am Tag der Jahreshauptversammlung am 28.2.2009 wurde sie mit einem Klick vom Bildschirm gelöscht und durch eine neue ersetzt. Marco Esch überbrachte zur Jahreswende die Botschaft, dass er aus beruflichen und damit auch aus zeitlichen Gründen sich nicht mehr um die Pfleae "seiner" gestalteten Page kümmern könne, Mehr als 150 Mitalieder des Vereins sahen sich damit künftig ohne Internetplattform, Vereinsmitglied und ehemaliaer zweiter Vorsitzender des Vereins, Giuseppe Guglielmi,

zeigte sich bereit, so gut es geht, eine neue Homepage für den Verein zu gestalten. Und sie wurde gut, ja gar meisterlich. Rechtzeitig zur JHV konnte er dem staunenden Pulk der Vereinsmitglieder das neue Produkt vorführen. Plakativ, aufgeräumt und sehr bedienungsfreundlich empfängt die Startseite seine Betrachter.

Die Südpfälzer werden auf ihrer Seite richtig verwöhnt. Bislang wurden keine Wünsche an den Vater dieser Homepage herangetragen, die nicht schon als Ergebnis seiner tagelangen Arbeit bereitliegen würden. Giuseppe Guglielmi hat sich zum Ziel gesetzt, auch interessierten Clubmitgliedern den Bau und die Zusammensetzung der Homepage zu erläutern. Sicher nicht zum Nachteil des Vereins. "Ein gelungenes Werk", da sind sich alle einig. Kurt Friedmann

Redaktionsschluss für Info 159 = 18. Juni für Info 160 = 18. August



Jugendförderung

Begeisterter Nachwuchs

Mein Sohn Jan-Luca Barthel ist so begeistert vom Gleitschirmfliegen, dass er sich in der Schule in der 3. Klasse als freie Präsentation das Thema Gleitschirmfliegen ausgesucht hat.

Da er mit mir und meinen Freunden oft zum Fliegen unterwegs ist, kennt er sich für einen 9-jährigen Jungen schon sehr qut mit dem Fliegen aus (Thermikmesse, Bawü, Fliegerfeste...). Er hat vor seiner Klasse eine 30minütiqe Präsentation über die Geschichte des Gleitschirmfliegens, die Aufgaben des DHV, die Technik beim Starten, Fliegen und Landen sowie die Gefahren beim Gleitschirmfliegen gehalten. Er hat dies kindgerecht vermittelt, die Lehrerin hat ihn für die Präsentation aelobt und die Kinder haben ihm noch einige Fragen aestellt, die er alle beantworten konnte. Am Ende hat er noch auf den Film " Die Reise zum Horizont" hingewiesen, den wir gemeinsam vor ein paar Wochen in Mannheim gesehen haben. Ich glaube, er hat eine aktive Öffentlichkeitsarbeit speziell für die Jungend über unseren schönen Sport gemacht. Ich bin stolz auf ihn.

Steffi Waci



Schwarzwaldgeier

Der Merkur beim NATO-Gipfel

Damit haben Obama, Merkel und der NATO-Gipfel nicht gerechnet: Über dem Kurort Baden-Baden hing ein überlebensgroßes Peace-Zeichen, rechtzeitig zum NATO-Gipfel. Und da man den Startplatz der Schwarzwaldgeier von ganz Baden-Baden aus sehen konnte, war er ruck-zuck überall in den Nachrichten. Von der ARD bis zu CNN-jede Kamera filmte den Berg, leider ohne Gleitschirmflieger. Die hatten

wegen der NATO ein Flugverbot. Das Peace-Zeichen entstand auf Initiative der Grünen in Baden-Baden, die es gemeinsam mit den Schwarzwaldgeiern aus Sand am Startplatz verteilten. Die Starts und Flüge in den Wochen danach waren schon lustig, vor allem, wenn man von oben dann runterschaut. Na dann Peace!

Stefan Scheurer

DGFC Regental

Eldorado für Gleitschim- und Drachenflieger

Mit einer Stimme haben sich der Tourismusausschuss und zuletzt auch der Gemeinderat für eine intensivere Vermarktung des Pröller-Nordhangs als Eldorado für Drachenflieger und Paraglider ausgesprochen, Die Gemeinde will dabei nicht nur eine touristische Marketingkampagne starten, sondern künftia auch mit den drei Gleitschirmvereinen im Bayerischen Wald stärker zusammenarbeiten, Bürgermeisterin Josefa Schmid informierte die Gemeinderäte, dass der Deutsche Hängegleiterverband bereits seit 1985 für den Pröller-Nordhang über eine unbefristete Erlaubnis nach § 25 Luftverkehrsgesetz verfügt. "Der Pröller soll aus dem Dornröschenschlaf erweckt werden", wünscht sich Josefa Schmid, Sie will, dass der 1.048 Meter hohe Berg nicht nur bei Skifahrern, sondern auch bei Gleit-

schirmpiloten noch bekannter wird. Die Kontakte zum Drachen- und Gleitschirmfliegerclub (DGFC) Regental, der den Pröller als Fluggebiet betreut, zum 1, Gleitschirmverein Baverwald und zum DGFC Bayerwald sind bereits aeknüpft, berichtete die Bürgermeisterin. Die Unterstützung seitens der Gemeinde Kollnburg wird mit großem Wohlwollen aufgenommen und Fritz Dilger aus Hunderdorf, 1. Vorsitzender des Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Regental, bestätigt, dass der Pröller noch viel stärker beworben werden könnte, "Im Moment ist er mehr ein Geheimtipp", sagt Dilger, Die Kollnburger Rathauschefin will sich bald selbst bei einem Tandem-Gleitschirmflug ein Bild von oben machen.

L. Schmid









Ansprache von Hr. Kaiser und BM Frey

Kurpfälzer Gleitschirmflieger

Einweihung des Schleppgeländes

Im Frühiahr 2009 konnten die Kurpfälzer Gleitschirmflieger in Schönbrunn zwischen Mosbach und Heidelberg ein Schleppgelände und ihre neue Doppeltrommelwinde einweihen. Das Schleppgelände ist ca. 800 Meter lana, lieat auf ca. 400 Meter, ist NNW - SSO ausgerichtet und wurde bereits 1986 durch den Delta-Club- Mosbach zugelassen. Unser besonderer Dank gilt daher dem Delta- Club, durch den wir dieses schöne Gelände nutzen dürfen so wie der Gemeinde Schönbrunn, in der wir nicht nur sehr freundlich aufgenommen wurden, sondern auch Unterstützuna fanden.

Zu der Feierlichkeit konnten wir zahl-

reiche Gäste aus Schönbrunn und der Umgebung begrüßen. Nach der Ansprache unseres 1. Vorsitzenden Friedbert Kaiser und dem Bürgermeister von Schönbrunn Herrn Frey haben noch etliche Gäste die Möglichkeit zu einem kostenlosen Tandemflug genutzt. Die Passagiere waren allesamt begeistert und haben es genossen, mal über ihrem Ort zu kreisen. Besonders erfreulich war, dass durch Spenden und den Unkostenbeitrag für Getränke, Parabrezel sowie Kaffee & Kuchen eine Summe von ca, 430 zusammen kam. Wir Kurpfälzer runden den Betrag auf, so dass wir dem sozialen Fonds Schönbrunn 1.000 spenden können.

Thomas Jirgal



400. Mitglied Jessica Neubauer mit Vorsitzendem Burkhard Schulte (re.) und Kassierer Josef Fankhauser (li)

SauerlandAi

Sauerland startet in die neue Flugsaison

Traditionell wurde in Elpe die Flugsaison der Drachen-und Gleitschirmflieger mit der Jahreshauptversammlung des Vereins SauerlandAir, gestartet. Vorsitzender Burkhard Schulte aus Elleringhausen konnte in der Elper Schützenhalle mehr als 100 Mitglieder begrüßen. Besonderer Gruß ging an den Elper Ortsvorsteher Willy Judith für seine 15- jährige Mitgliedschaft im Verein. Gespannt war man auf den Bericht des Vorstandes zur

aktuellen Mitgliederzahl, es wird das 400. Mitglied erwartet. An den vereinseigenen Fluggeländen wurden erhebliche Verbesserungen der Bedingungen geschaffen, z.B. durch großzügige Erweiterungen der Startplätze in Wenholthausen und an den Bruchhauser Steinen. Die letzte Saison brachte große Erfolge für Vereinspiloten, z.B. besonders Ligapilot Jörg Bajewski aus Warstein krönte seinen Abschied als Nationalmannschafts-

Bronzemedaillie im Drachenflieaen, Die weiteste Strecke und damit der Gewinn des Streckenpokals im Drachenfliegen ging an Ingo Hanfland aus Assinghausen. Der Vorstand wurde durch Wiederwahl von Günter Schröder aus Bruchhausen als 2. Vorsitzender sowie Josef Fankhauser als Kassierer bestätiat, Neben dem 1. Vorsitzenden Burkhard Schulte steht weiterhin Karl-Josef Hanses aus Bri-Ion als 3, Vorsitzender und als Schriftführer Jüraen Bräuer aus Hilchenbach zur Verfügung, Der bisherige Sportwart Thomas Schweers stellte sich wegen zunehmender Wettberwerbsteilnahme nicht mehr zur Wahl Gewählt wurde dafür Markus Hanses aus Elpe, Viel Zustimmung dann von der Versammlung für die Präsentation der neuen Homepaae. Burkhard Schulte und Josef Fankhau-

mitalied mit dem Gewinn der Team-

Burkhard Schulte und Josef Fankhauser begrüßten Jessica Neubauer als 400. Mitglied im Drachen- und Gleitschirmfliegerverein SauerlandAir. Die Floristin aus Iserlohn kann als besondere Ehrung in allen Vereinsgeländen in Willingen ein Jahr kostenfrei fliegen.

Infos unter www.sauerlandair.de.



Freudig in die neue Saison

In den Startlöchern für die neue Flug-Saison sitzen die Mitalieder des Deltaclub Bavaria Ruhpolding, Im Rahmen der Jahreshauptversammlung referierte Christof Kratzner zum Thema "Testverfahren von Hängegleitern". Er gab wertvolle Informationen, zudem bestand die Möglichkeit, spezielle Fragen an den Technik-Experten des DHV zu stellen. Die Tagesordnung begann mit dem Bericht des 1. Vorstandes Dieter Kamml. Nach einer Schweigeminute für den verstorbenen "Landeplatzbauern" Valentin Haßlberger ließ er die Höhepunkte der zurückliegenden Saison Revue passieren und gab einen Ausblick auf



Platz Eins beim Deutschen Streckenflugpokal: von links, Dieter Kamml, Giral Weinzierl, Hias Mayer und Peter Waldmann

anstehende Projekte. Dazu gehören u.a. die Installation von Webcams auf dem Unternberg und Rauschberg sowie die Nutzung des neuen Südstartplatzes am Unternberg. Dank einer neuen Kooperation können aktive Mitglieder des Sonntags-Flieger-Wettbewerbes in Zukunft auch einen umfangreichen Wetterservice nutzen.

Der letzte Tagesordnungspunkt war die Ehrung der erfolgreichen Piloten 2008 durch Sportwart Robert Schroll. Auch im Jahr 2008 feierten die Ruhpoldinger Drachenflieger herausragende Erfolge. Hervorzuheben ist dabei der erste Platz bei der Deutschen Streckenflugmeisterschaft.

Pele Faßbender



Werner Schultz stellt den Jugendlichen der Regionalen Schule Rheinbrohl die Ausrüstung vor, die ein Gleitschirmpilot zum Fliegen braucht.

Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Siebengebirge

Piloten stellten ihren Sport in der Schule vor

Einen etwas anderen Unterricht erlebten die Schüler der neunten Klassen an der Regionalen Schule Rheinbrohl, Rheinland-Pfalz, Denn nicht mathematische Formeln, Grammatik oder Vokabeln standen am 27. Februar für drei Schulstunden auf dem Lehrplan, sondern die "Faszination Gleitschirmfliegen". Unter diesem Titel stellten Markus Scheid und Werner Schultz. Vorsitzender und stellvertretender Vorsitzender des Drachen- und Gleitschirmfliegerclubs Siebengebirge, den Jugendlichen die Sportart vor. Mit Bildern, Videos und der Schilderuna persönlicher Erlebnisse versuchten die beiden Piloten Schönheit, Herausforderung und Risiken dieses Flugsports zu vermitteln. Dabei präsentierten die Besucher in der Mensa der Schule auch die Flugausrüstung, Ein quer durch den Raum ausgebreiteter Gleitschirm sorate dabei ebenso für Eindruck, wie der Rettungsschirm oder das Variometer. Zudem gab es viel Raum für die Fragen der Schüler.

Und davon machten die Jungen und Mädchen reichlich Gebrauch, Wie hoch kann man mit einem Gleitschirm steigen, was passiert in einem Luftloch und was macht der Pilot, wenn er auf die Toilette muss? Diese und viele weitere Details wollten die Schüler wissen, Schultz und Scheid nahmen sich viel Zeit, um den Wissensdurst zu stillen, Schließlich war damit das Ziel ihres Besuchs erreicht, Verständnis für das Gleitschirmfliegen und die Natur zu wecken. "Und außerdem erlebten die Schüler Mathematik und Physik praktisch an einem faszinierenden Beispiel", erklärte Schulleiter Harry Neumann, Mit dem Dank des Schulleiters und dem Versprechen der beiden Piloten, den Besuch gerne nochmals zu wiederholen, endete der ganz spezielle Unterricht.

Weitere Infos unter: www.dgc-siebengebirge.de. Unter der Nummer 0228-18415114 (Bandansage) aktuelle Termine und Fluqtreffs.

Hartmut Schlegel



Südafrika - La Palma - Almunecar - Algodonales - Marokko - Toscana Norma - Norditalien - Wellnes Week - Transdanubien - Berner Oberland Türkei - Slowenien - Südtirol - Nordtirol - Trentino - Lago d'Iseo Castelluccio - Lago di Como - Dolomiten - Wallis-Fiesch - Walk & Fly Grottammare - St. Andre - Larangne - Chile - Brasilien - Lanzarote



Wiehengleiter

10-jähriges Jubiläum

Am 15. und 16. August feiert der Gleitschirmverein Wiehengleiter in Bünde, Westfalen, sein 10-jähriges Bestehen mit einem Fliegerfest, zu dem sie alle Gleitschirmflieger herzlich einladen. An diesem Wochenende gibt es neben "Freies Schleppen bis der Arzt kommt" auch Aktionen für die nichtfliegenden Gäste. Samstagabend wird man in der Fliegerscheune den Tag bei Essen, Trinken, Musik und guter Laune ausklingen lassen. Sollte nicht fliegbares Wetter herrschen, gibt es ein kurzweiliges Ausweichprogramm. Kontaktadresse und weitere Infos: Klaus Reiche Tel. 05223 699071 und www.paragleiter-buende.de.

Andreas Lüdtke



Der Flieger-Horst im Zillertal

FERIENHAUS BETTINA, GERLOSBERG

Komfortable Appartements für bis zu 23 Gäste im Flieger-Paradies "Zillertal Arena" bei Zell im Zillertal! Die besten Startplätze in wenigen Fahrminuten erreichbar - täglich Flugwetterprognose - Rückholservice! Weitere Infos und Anfragen bei Christa Bradl.

E-Mail: ferienhaus-bettina@aon.at Homepage: www.members.aon.at/ferienhaus-bettina-gerlosberg







Leserbrief zu Info 157 Beitrag WM Mexico

Lüftles-Gladiatoren

Wir sind schon ein merkwürdiger Verein, wir Gleitschirmflieger. Auf der einen Seite haben wir unser Sicherheitsbedürfnis und brauchen alle Anstrengungen unseres DHV, damit unser Sport auch weiterhin der schönste unter dem Himmel bleibt, andererseits jagen wir Beifall klatschend sensationsgeil unsere Wettkampfpiloten, wie weiland die Römer ihre Gladiatoren in die "sichere" Gefahr um Leib und Lehen.

Gerade erfahre ich mit einer gewissen Genugtuung, dass sich wohl kaum eine Flugschule traut, einen Schüler auf einem 1-2er ohne Schulungszulassung auf den A-Schein hin zu trainieren, da lese ich im DHV-Magazin 157 das unglaubliche Puzzle verschiedenster Erlebnisberichte zur diesjährigen WM.

Zu meinem Schock trägt vor allem neben der geläuterten Ewa Wisnierska der Bericht des Mark Hayman bei. Eigentlich hatte ich mir nicht vorstellen können, dass sich derart jenseits aller Sicherheitsvorschriften von Verband, Gesetz und Versicherung im Wettkampf getraut wird, mit Tod und Siechtum um die Wette zu fliegen. Ob das nun das Verhängerproblem ist als Folge von glücklosen Versuchen mittels extremer Streckung und immer weniger Leinen die Physik zu hintergehen, ob es der Versuch ist, über

einen ungenügenden Rückenschutz den C-Wert runter zu tricksen und der Konkurrenz davonzufliegen oder die Blumentopfvariante zum "Schutz"-Helm zu ernennen, – all dies ist nicht nur shocking, weil von einem, der es wissen muss und erlebt hat, vorgetragen, sondern weil im gleichen Heft unser "Botschafter des Fliegens", Torsten Siegel, die Platt(!)-Form bekam, von Valle de Bravo zu berichten wie weiland die amerikanischen Gls vom "längsten Tag".

Wenn man Torsten Siegels Story liest, ist diese selbe Veranstaltung also plötzlich ein Ereignis auf einem anderen Stern: Alles ist fliegbar, die häufigen Rettungswürfe, die Heli-Einsätze, die Leicht- und Schwerverletzten, sie kommen bei ihm nicht vor, sie werden einfach ausgeblendet.

Liebe Wettkampforganisatoren und Lüftles-Gladiatoren, möchte ich Euch Abgedrifteten zurufen, schaut, dass Ihr Euch ganz schnell wieder in den Kreis derer, die aus diesem Sport einen Großteil ihrer Lebensfreude beziehen, einreiht. Reiht Euch ein unter unsere Gesetze und Vorschriften, die auch zum Schutz Eures Lebens herangezogen werden könnten. Werdet wieder wie vor Ur-Zeiten die Spitze unseres Sports und nicht deren Perversion.

Ansonsten müssten wir uns ernsthaft Gedanken machen, ob es mit dem Gewissen und vor der Öffentlichkeit verantwortbar ist, mit Euch unter einem Verbandsdach existieren zu dürfen.

Peter Ruf



REZENSION CORINNA SCHWIEGERSHAUSEN

"20 Jahre lang habe ich vergeblich versucht, meiner Frau zu erklären, was mir das Fliegen bedeutet – nachdem sie "Reise zum Horizont" im Kino gesehen hatte, hat sie sich zum Gleitschirmkurs angemeldet!" Dieses ist eins der ergreifendsten Komplimente, die Regisseur Thomas Latzel für seinen Dokumentarfilm über Ewas und Dörtes Weg durch den Himmel bekommen hat. Mit entwaffnender Ehrlichkeit lassen die beiden Protagonistinnen die Kamera ganz nah an sich heran. Ewa Wisnierska, der Shooting-Star der Gleitschirm-Szene, legt eine traumhafte Karriere hin, wird allerdings durch einen Unfall in Fiesch und den Gewitterflug in Australien mit ihrer Verletzlichkeit konfrontiert.

Dörte Schwarz, 69, ist Ewas Flugschülerin und entwickelt trotz ihres Alters einen Ehrgeiz, der auch sie an ihre Grenze stoßen lässt. Fliegen ist nicht nur einfach und locker, sondern will erarbeitet werden. Wer erinnert sich nicht an die harten Aufstiege am Übungshang, an frustrierendes auf besseres Wetter Warten? Dörte kämpft für ihren Traum, besteht schließlich überglücklich die Flugprüfung und macht damit vielen Menschen Mut, sich neuen Herausforderungen zu stellen. Spielerisch leicht aussehende Starts von Ewa in den Worldcups lösen sich ab mit nachdenklichen Tönen über die dunklen Seiten, Motivationslöcher, Gefahren, Unfälle. Warum kann sich der Flugvirus aber immer wieder gegen alle möglichen Risiken durchsetzen? Grandiose Luftaufnahmen über den Kulissen von Spanien, Brasilien, der Schweiz, La Reunion

und den Dolomiten lassen den Kinosessel zum Gurtzeug werden und entführen das Publikum aus der Vogelperspektive in die Welt des lautlosen Schwebens. Die eigens für die "Reise" komponierte Filmmusik zieht einen noch tiefer hinein in die Luft, in die Pulks, in die Flugträume von Ewa und Dörte. Auch auf die nichtfliegenden Zuschauer greift das Verständnis um den Zauber neuer Perspektiven über.

Wie stark die Dokumentation durch Unmittelbarkeit und Nähe zu den Darstellerinnen bewegt, hat die Reaktion eines Zuschauers nach der Vorführung im Rio Filmpalast in München gezeigt, bei der Regisseur und Hauptdarstellerin nach dem Film Publikumsfragen beantworteten. Er hoffe, dass es Ewa nicht störe, wenn er sie gleich "duzen" würde, falls er sie einfach auf der Straße träfe, da durch sehr persönliche Einblicke in Ewas Welt eine erstaunliche Vertrautheit entstanden sei – ein Lächeln ist Ewas Antwort, ein wenig Freude, sie ist sichtlich berührt. Und nachdenklich. Wie hat es Dörte so treffend formuliert – nicht das Abheben ist schwierig, sondern das Landen, das wieder auf die Erde Kommen

Wohin sie die nächsten Abenteuer führen werden? Ewa kann es nicht beantworten. Aber wie die Reise bis heute verlief, kann man bald nicht nur in vielen deutschen Kinos erleben (aktueller Spielplan unter www.reisezumhorizont.de).

Bis Ende des Jahres soll die Version mit englischen Untertiteln auch das internationale Publikum zur "Reise zum Horizont" einladen.







TESTF LÜGE IM INFO

Das Testberichtschema für Gleitschirme und Hängegleiter

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

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

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

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

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

Gleitschirme		
1		Gleitschirme mit einfachem, weitgehend fehlerverzeihendem Flugverhalten.
1-2		Gleitschirme mit gutmütigem Flugverhalten.
2		Gleitschirme mit anspruchsvollem Flugverhalten und dynamischen Reaktione auf Störungen und Pilotenfehler. Für Piloten mit regelmäßiger Flugpraxis.
2-3		Gleitschirme mit sehr anspruchsvollem Flugverhalten und heftigen Reaktione auf Störungen und geringem Spielraum für Pilotenfehler. Für Piloten mit um fassender Flugerfahrung und regelmäßiger Flugpraxis.
3		Gleitschirme mit sehr anspruchsvollem Flugverhalten und sehr heftigen Reak tionen 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, sinc mit diesem Gleitschirm zugelassen (dieser Gruppe gehören fast alle moderne DHV/OeAeC-zugelassenen Gurtzeuge an)
	GX	Gurtzeuge mit festen Kreuzgurten - Alle Gurtzeuge, die der Gurtzeuggruppe GX angehören, sind mit diesem Gleitsegel zugelassen
	Biplace	Der Schirm ist für doppelsitzigen Betrieb zugelassen
	Υ	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-01-1827-09

UP KANTEGA XC XS

DHV Testbericht LTF 2003 Inhaber der Musterprüfung: UP International GmbH Hersteller: UP International GmbH Klassifizierung: 1-2 GH

Windenschlepp: Ja, Anzahl Sit	tze min / max: 1 / 1, Beschleunige	r: Ja, Trimmer: Nein
Verhalten bei	min. Fluggewicht (60kg)	max. Fluggewicht (75k
Start	1-2	
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofo
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt sofort über Pilote
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlic
tarthandling	einfach	einfac
Beradeausflug		
tolldämpfung	hoch	hoo
Curvenhandling	1.2	
rudeltendenz	gering	gerin
teuerweg	durchschnittlich	durchschnittlic
endigkeit	durchschnittlich	durchschnittlic
eidseitiges Überziehen	1-2	
ackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 c
llstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 c
remskraftanstieg	hoch	hoo
ontales Einklappen	1	1-
orbeschleunigung	gering	gerin
ffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzöge
inseitiges Einklappen	1	1-
/egdrehen	< 90 Grad	90 - 180 Gra
legdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Gra
rehgeschwindigkeit	gering	durchschnittlic
law Dell haw Minimind	H-i 45 C - 1	mit Verlangsamun
lax. Roll- bzw. Nickwinkel öhenverlust	kleiner 45 Grad gering	kleiner 45 Gra durchschnittlic
onenveriusi tabilisierung	gering selbständig	aurensenninne selbständi
ffnungsverhalten	selbständig	selbständig verzöge
nseitiges Einklappen und		1-
abilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremse
euerwea	durchschnittlich	durchschnittlic
euerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittli
egendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zu
	Strömungsabriss	Strömungsabri
ffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzöge
ıllstall, symm. Ausleitung	1-2	1-
udeln aus Trimmgeschw.	1-2	1-
udeln aus stat. Kurvenflug	1	
teilspirale	1-2	1-
inleituna	einfach	einfac
udeltendenz	qerinq	qerin
ısleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Gra
inkgeschwindigkeit nach 720		1
-Stall	1	
nleitung	einfach	einfac
usleitung	selbständig	selbständ
hren anlegen	1-2	1-
nleitung	leicht	leid
usleitung	nicht selbständig	nicht selbständi
andung	1-2	1-
andeverhalten	einfach	einfa
rontales Einklappen (besch		1-
orbeschleunigung	qerinq	gerir
ffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzöge
inseitiges Einklappen (bes		Scibstallary Verzoge
/egdrehen	< 90 Grad	90 - 180 Gra
regurenen Vegdrehen insgesamt	< 90 Grad	90 - 180 Gra
rehgeschwindigkeit	gering	durchschnittli
J	yvilly	mit Verlangsamur
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Gra
öhenverlust	gering	durchschnittli
tabilisierung	selbständig	selbständ
ffnungsverhalten	selbständig	selbständig verzöge
hren anlegen, beschleuni	gt 1-2	
	gt 1-2 leicht	1- leid
hren anlegen, beschleunig inleitung usleitung		

DHV GS-01-1828-09

UP KANTEGA XC S

DHV Testbericht LTF 2003 Inhaber der Musterprüfung: UP International GmbH Hersteller: UP International GmbH

Klassifizierung: 1-2 GH

Klassifizierung: 1-2 G		
Windenschlepp: Ja, Anzahl Si	tze min / max: 1 / 1, Beschleunige	er: Ja, Trimmer: Nein
Verhalten bei	min. Fluggewicht (70kg)	max. Fluggewicht (90kg
Start	1	
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofo
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Pilote
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlic
Starthandling	einfach	einfac
Geradeausflug	1	
Rolldämpfung	hoch	hoo
Kurvenhandling	1-2	1-
Trudeltendenz	gering	gerin
Steuerweg	durchschnittlich durchschnittlich	durchschnittlic
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlic
Beidseitiges Uberziehen		
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 ci durchschnittlich 65 cm - 80 ci
Fullstallgrenze Bremskraftanstieg	durchschnifflich os cm - 80 cm hoch	durchschnittiich ob cm - 80 c
Frontales Einklappen	1-7	1:
Vorbeschleunigung		gerin
Öffnungsverhalten	gering selbständig verzögert	selbständig verzöge
Einseitiges Einklappen	1-7	sciusialiuly verzoge
Weadrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Gra
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad 90 - 180 Grad	90 - 180 Gra
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlic
	mit Verlangsamung	mit Verlangsamun
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Gra
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlic
Stabilisierung	selbständig	selbständi
Offnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzöge
Einseitiges Einklappen und		1.
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremse
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlic
Steuerkraftanstieg Gegendrehen	durchschnittlich einfach, keine Tendenz zum	durchschnittlic einfach, keine Tendenz zu
ocyalulalal	Strömungsabriss	Strömungsabris
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzöge
Fullstall, symm. Ausleitung	1-2	1.
Trudeln aus Trimmgeschw.	1-2	1-
Trudeln aus stat. Kurvenflug		
Steilspirale	1-2	1-
Einleitung	einfach	einfac
Trudeltendenz Ausleituna	gering Nachdrehen < 180 Grad	gerin Nachdrehen < 180 Gra
Sinkgeschwindigkeit nach 720		Machinicile (100 Old
B-Stall	, [m.s]	
Einleitung	einfach	einfac
Ausleitung	selbständia	selbständi
Ohren anlegen	1-2	1-
Einleitung	leicht	leid
Ausleitung	nicht selbständig	nicht selbständi
Landung	1-2	1-
Landeverhalten	einfach	einfac
Frontales Einklappen (besch	nleunigt) 1-2	1-
Vorbeschleunigung	gering	gerin
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzöge
Einseitiges Einklappen (bes	chleunigt) 1-2	1.
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Gra
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Gra
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlic
	mit Verlangsamung	mit Verlangsamun
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Gra
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlic
Stabilisierung Öffnungsverhalten	selbständig selbständig verzögert	selbständi selbständig verzöge
Ohren anlegen, beschleunig		seidstandig verzoge
Einleitung Ausleitung	leicht nicht selbständig	leicl nicht selbständi
Musicilally	mulii seiusidilala	IIILIII SEIDSIANOI

DHV GS-01-1829-09

UP KANTEGA XC M

DHV Testbericht LTF 2003 Inhaber der Musterprüfung: UP International GmbH

Verhalten bei	ze min / max: 1 / 1, Beschleunige min. Fluggewicht (85kg)	max. Fluggewicht (1
Start	IIIIII. Fluggewiciii (o.Jkg)	max. riuggewichi (1
Füllverhalten	المرابع والمقطواة	gleichmässig,
Aufziehverhalten	gleichmässig, sofort kommt sofort über Piloten	kommt sofort über P
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschn
Starthandling	einfach	e
Geradeausflug	1	
Rolldämpfung	hoch	
Kurvenhandling	1-2	
Trudeltendenz	gering	(
Steuerweg	durchschnittlich	durchschn
Wendigkeit	hoch	
Beidseitiges Überziehen	1.2	
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm -
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm -
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschn
Frontales Einklappen	1-2	
Vorbeschleunigung	gering	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig ver
Einseitiges Einklappen	1-2	
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180
Wegdrehen insgesamt Drehgeschwindigkeit	90 - 180 Grad durchschnittlich	90 - 180 durchschn
viengeschwindigken	mit Verlangsamung	mit Verlangsa
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschn
Stabilisierung	selbständig	selbsi
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig ver
Einseitiges Einklappen und	Gegenst. 1-2	
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbri
Steuerweg	durchschnittlich	durchschn
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschn
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tenden
Öffnungsverhalten	Strömungsabriss selbständig verzögert	Strömungs selbständig vers
Fullstall, symm. Ausleitung	1-7	Scibsialidity Veri
Trudeln aus Trimmgeschw.	1.2	
Trudeln aus stat. Kurvenflug	1.2	
Steilspirale	1-2	
Einleitung	einfach	e
Trudeltendenz Ausleituna	nicht vorhanden Nachdrehen 180 - 360 Grad	nicht vorh Nachdrehen 180 - 360
Ausienung Sinkgeschwindigkeit nach 720		Naciiulellell 100 - 300
B-Stall	[iii3] 12	_
Finleituna	einfach	e
Ausleitung	selbständig	selbsi
Ohren anlegen	1-2	30.03
Einleituna	leicht	
Ausleitung	nicht selbständig	nicht selbst
Landung	1-2	
Landeverhalten	einfach	e
Frontales Einklappen (besch	leunigt) 1-2	
Vorbeschleuniauna	gering	(
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig ver
Einseitiges Einklappen (beso	chleunigf) 1-2	
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 181
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschn
	mit Verlangsamung	mit Verlangs
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschr
	selbständig	selbs:
		selbständig ver
Stabilisierung Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	Scibsialiary For
Öffnungsverhalten Ohren anlegen, beschleuni	gt 1-2	
Öffnungsverhalten		nicht selbst

DHV GS-01-1830-09

UP KANTEGA XC L

DHV Testbericht LTF 2003 Inhaber der Musterprüfung: UP International GmbH

Hersteller: UP International GmbH Klassifizierung: 1-2 GH

Windenschlenn, la Anzahl Sitze min / may, 1 / 1 Reschleuninger, la Trimmer, Nein

min. Fluggewicht (100kg) gleichmässig, sofort kommt sofort über Piloten durchschnittlich einfach 1 hoch	max. Fluggewicht (12: gleichmässig, so kommt sofort über Pil durchschnitt einl
kommi sofort über Piloten durchschnittlich einfach 1 hoch	kommt sofort über Pilo durchschnitt
kommi sofort über Piloten durchschnittlich einfach 1 hoch	kommt sofort über Pilo durchschnitt
kommi sofort über Piloten durchschnittlich einfach 1 hoch	kommt sofort über Pilo durchschnitt
einfach 1 hoch	
1 hoch	eini
	ŀ
gering	ge
durchschnittlich	durchschniti
hoch	
1-2	
durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75
durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80
durchschnittlich	durchschnitt
1-2	
gering	ge
	selbständig verzö
1.2	The state of the s
	90 - 180 (
90 - 180 Grad	90 - 180 (
durchschnittlich	durchschnitt
	mit Verlangsam
kleiner 45 Grad	kleiner 45 (
gering	ge
selbständig	selbstär
selbständig	selbstä
Gegenst. 1	
einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbren
durchschnittlich	durchschnitt
durchschnittlich	durchschnitt
einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz
Strömungsabriss	Strömungsab
selbständig schnell	selbständig sch
1	
1.2	
1-2	
einfach	ein
nicht vorhanden	nicht vorhan
Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 (
°[m/s] 12	
einfach	ein
selbständig	selbstär
1-2	
leicht	le
nicht selbständig	nicht selbstär
1	
einfach	ein
	Oili
	ge
	selbständig verzö
	3CIDSIUNUIG FCIZO
**	00 100
	90 - 180 (180 - 360 (
	durchschnit
	mit Verlangsan
	kleiner 45 (
	durchschnit
	selbstä
selbständig	selbstä
1-2	
	le
	nicht selbstär
	durchschnittlich 60 cm - 75 cm durchschnittlich 65 cm - 80 cm durchschnittlich 1-2 gering selbständig verzögert 1-2 90 - 180 Grad durchschnittlich mit Verlangsamung kleiner 45 Grad gering selbständig schenel 1-2 einfach keine fendenz zum Strömungsabriss selbständig schenel 1-2 einfach selbständig schenel 1-2 einfach selbständig schenel 1-2 einfach selbständig schenel 1-2 einfach selbständig 1-2 einfach selbstän

78 DHV-info 158 DHV-info 158 **79** www.dhv.de www.dhv.de



SKYWALK CAYENNE 3 S

DHV Testbericht LTF 2003 Inhaber der Musterprüfung: Skywalk GmbH & Co. KG Hersteller: Skywalk GmbH & Co. KG

Klassifizierung: 2 GH

Windenschlepp: Ja, Anzahl Sitze min / max: 1 / 1, Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein				
Verhalten bei	min. Fluggewicht (75kg)	max. Fluggewicht (100kg)		
Start	1-2	1-2		
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort		
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt verzögert über Piloten		
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich durchschnittlich		
Starthandling	durchschnittlich	durensennittiien		
Geradeausflug	L 1 1 min 1			
Rolldämpfung Kurvenhandling	durchschnittlich	durchschnittlich		
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich		
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich		
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich		
Beidseitiges Überziehen	2	2		
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm		
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm		
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich		
Frontales Einklappen	1	1		
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich		
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell		
Einseitiges Einklappen	00 400 0 1	00 400 C 1		
Wegdrehen Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad 180 - 360 Grad	90 - 180 Grad 180 - 360 Grad		
Wegdrehen insgesamt Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich		
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad		
Höhenverlust	hoch	hoch		
Stabilisierung	selbständig	selbständig		
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig		
Einseitiges Einklappen und		1		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen		
Steuerweg Steuerkraftanstieg	durchschnittlich durchschnittlich	durchschnittlich durchschnittlich		
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum		
oogonatonon	Strömungsabriss	Strömungsabriss		
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert		
Fullstall, symm. Ausleitung		2		
Trudeln aus Trimmgeschw.	1.2	1-2		
Trudeln aus stat. Kurvenflu	1.2	1-2		
Steilspirale		2		
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich		
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich		
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad		
Sinkgeschwindigkeit nach 72) °[m/s] 11	11		
B-Stall	باد ماده	a infant		
Einleitung Ausleituna	einfach selbständig	einfach selbständig		
Ohren anlegen	sciusialluly	selusialidiy		
Einleitung	leicht	leicht		
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell		
Landung		2		
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich		
Frontales Einklappen (besch	nleunigt) 2	2		
Vorbeschleunigung	gering	gering		
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert		
Einseitiges Einklappen (bes	chleunigt) 2	2		
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad		
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad		
Drehgeschwindigkeit Max. Roll- bzw. Nickwinkel	durchschnittlich arößer 45 Grad	durchschnittlich größer 45 Grad		
Max. Koll- dzw. Nickwinkel Höhenverlust	großer 45 Grad hoch	großer 45 Grad hoch		
Stabilisierung	selbständig	selbständig		
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig		
Ohren anlegen, beschleuni	gt 1	1		
Einleitung	leicht	leicht		
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell		

DHV GS-01-1832-09

SKYWALK CAYENNE 3 M

DHV Testbericht LTF 2003 Inhaber der Musterprüfung: Skywalk GmbH & Co. KG Hersteller: Skywalk GmbH & Co. KG Klassifizierung: 2 GH

Windenschlepp: Ja, Anzahl Sitz	ze min / max: 1 / 1, Beschleunige	r: Ja, Trimmer: Nein
Verhalten bei	min. Fluggewicht (85kg)	max. Fluggewicht (110kg)
Start	1-2	1-2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich durchschnittlich	durchschnittlich durchschnittlich
Starthandling Geradeausflug	QUICHSCHNIIIICH 7	durensennimien 7
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandling	duicisciiiiiiiiiiiiii	duicisciiiiiiiiiii 7
Trudeltendenz	durchschnittlich	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch
Beidseitiges Uberziehen	2	2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm durchschnittlich	durchschnittlich 65 cm - 80 cm hoch
Bremskraftanstieg Frontales Einklappen	QUICHSCHNIIIIICH	1.2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen	2	2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel Höhenverlust	größer 45 Grad hoch	größer 45 Grad hoch
Stabilisieruna	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen und (Gegenst. 2	2
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich einfach, keine Tendenz zum	durchschnittlich einfach, keine Tendenz zum
Gegendrehen	Strömungsabriss	einiach, keine lendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Fullstall, symm. Ausleitung	2	2
Trudeln aus Trimmgeschw.	1-2	1-2
Trudeln aus stat. Kurvenflug	1-2	1-2
Steilspirale		2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	durchschnittlich	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720	°[m/s] 11	14
B-Stall	einfach	
Einleitung Ausleituna	einiach selbständig	einfach selbständig
Ohren anlegen	seinsiallaid	ociusialiuly
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	2	2
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Frontales Einklappen (besch	leunigt) 2	1-2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen (beso		00.400.0
Wegdrehen Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad 180 - 360 Grad	90 - 180 Grad 180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten Ohren anlegen, beschleunig	selbständig 1	selbständig
Einleitung	leicht leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	nicht selbständia
	John Juliung Jeilliell	with something



ICARO CYBER 4 S

DHV Testbericht LTF 2003 Inhaber der Musterprüfung: Fly & more GmbH, ICARO Hersteller: Fly & more GmbH, ICARO

Klassifizierung: 1 GH Windenschlepp: Ja, Anzahl Sitz	re min / max: 1 / 1, Beschleuniger:	: Ja, Trimmer: Nein
Verhalten bei	min. Fluggewicht (65kg)	max. Fluggewicht (90k
Start	1	
Füllverhalten Aufziehverhalten Abhebegeschwindigkeit Starthandling Geradeausflug	gleichmässig, sofort kommt sofort über Piloten durchschnittlich einfach	gleichmässig, sofo kommt sofort über Pilote durchschnittlic einfac
Rolldämpfung Kurvenhandling	hoch	hoo
Trudeltendenz Steuerweg Wendigkeit	nicht vorhanden hoch durchschnittlich	nicht vorhande hoo durchschnittlid
Beidseitiges Überziehen Sackfluggrenze Fullstallgrenze	spät > 75 cm spät > 80 cm	spāt > 75 c spāt > 80 c
Bremskraftanstieg Frontales Einklappen	hoch	hoo
Vorbeschleunigung Öffnungsverhalten Einseitiges Einklappen	durchschnittlich selbständig verzögert	gerin selbständig schne
Wegdrehen Wegdrehen insgesamt Drehgeschwindigkeit Max. Roll- bzw. Nickwinkel	< 90 Grad < 90 Grad durchschnittlich kleiner 45 Grad	< 90 Gra 90 - 180 Gra gerin kleiner 45 Gra

Rolldämpfung	hoch	hoch
Kurvenhandling		1
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhander
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Überziehen	1	1
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	spät > 80 cm	spät > 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
Frontales Einklappen		1
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnel
Einseitiges Einklappen	1	1
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	< 90 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	gerino
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständio
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständio
Einseitiges Einklappen und G	egenst. 1	
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremser
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zun
	Strömungsabriss	Strömungsabris:
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnel
Fullstall, symm. Ausleitung		1
Trudeln aus Trimmgeschw.	1	1
Trudeln aus stat. Kurvenflug	1	1
Steilspirale	1	1
Einleitung	einfach	einfacl
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhander
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °	P[m/s] 11	12
B-Stall	1	1
Einleitung	einfach	einfacl
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	1	
Einleitung	leicht	leich
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnel
Landung	1	

einfach

< 90 Grad

< 90 Grad

durchschnittlich

kleiner 45 Grad

durchschnittlich

selbständig

selbständig

selbständig schnell

selbständig schnell

< 90 Grad

90 - 180 Grad

kleiner 45 Grad

durchschnittlich

selbständig schnell

selbständig

selbständig

selbständig verzögert

Landeverhalten Frontales Einkla

Vorbeschleunigung Öffnungsverhalten Einseitiges Einklap

Wegdrehen insgesamt

Drehgeschwindigkeit

Höhenverlust

Stabilisierung

Ausleitung

Öffnungsverhalten

Max. Roll- bzw. Nickwinkel



ICARO CYBER 4 M

DHV Testbericht LTF 2003 Inhaber der Musterprüfung: Fly & more GmbH, ICARO Hersteller: Fly & more GmbH, ICARO

Klassifizierung: 1 GH

	min. Fluggewicht (85kg)	max. Fluggewicht (105kg
Start	1	
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofo
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Pilote
Abhebegeschwindigkeit	gering	qerin
Starthandling	einfach	einfac
Geradeausflug	1	Ollide
Rolldämpfung	hoch	hoc
Kurvenhandling	lioui	III
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhande
Steuerweg	incili vornanden hoch	hoc
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlic
Beidseitiges Überziehen	duicisciiiiiiidi	duicisciiiiiiiii
Sackfluggrenze	enšt v 75 em	enāt > 75 e
••	spät > 75 cm	spät > 75 cr
Fullstallgrenze Bremskraftanstieg	spät > 80 cm hoch	spät > 80 cı hoc
Frontales Einklappen	IIII	IIOC
Vorbeschleunigung	gering	gerin
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schne
Einseitiges Einklappen	1	
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Gra
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Gra
Drehgeschwindigkeit	gering	gerin
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Gra
Höhenverlust	gering	gerin
Stabilisierung	selbständig	selbständi
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständi
Einseitiges Einklappen und (Gegenst. 1	
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremse
Steuerweg	hoch	hoc
Steuerkraftanstieg	hoch	hoc
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zur
z	Strömungsabriss	Strömungsabris
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schne
Fullstall, symm. Ausleitung		
Trudeln aus Trimmgeschw.		
Trudeln aus stat. Kurvenflug	1	
Steilspirale		
Einleituna	einfach	einfac
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhande
Ausleituna	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Gra
Sinkgeschwindigkeit nach 720		1
B-Stall	[113]	
Einleituna	einfach	einfac
Ausleitung	selbständig	selbständi
	1	50.53idildi
Ohren anlegen	-	leid
Ohren anlegen Finleitung	laicht	
Einleitung	leicht selhständin schnell	
Einleitung Ausleitung	leicht selbständig schnell	
Einleitung Ausleitung Landung	selbständig schnell	selbständig schne
Einleitung Ausleitung Landung Landeverhalten	selbständig schnell 1 einfach	selbständig schne
Einleitung Ausleitung Landung Landeverhalten Frontales Einklappen (besch	selbständig schnell 1 einfach leunigt) 1	selbständig schne einfac
Einleitung Ausleitung Landung Landeverhalten Frontales Einklappen (besch Vorbeschleunigung	selbständig schnell 1 einfach leunigt) 1 gering	selbständig schne einfac gerin
Einleitung Ausleitung Landung Landeverhalten Frontales Einklappen (besch Vorbeschleunigung Öffnungsverhalten	selbständig schnell 1 einfach leunigt) 1 gering selbständig schnell	selbständig schne einfac gerin
Einleitung Ausleitung Landung Landeverhalten Frontales Einklappen (besch Vorbeschleunigung Öffnungsverhalten Einseitiges Einklappen (besch	selbständig schnell 1 einfach leunigt) 1 gering selbständig schnell	selbständig schne einfac gerin selbständig schne
Einleitung Ausleitung Landung Landung Landung Landeverhalten Frontales Einklappen (besch Vorbeschleunigung Öffnungsverhalten Einseitiges Einklappen (besc	selbständig schnell 1 einfach leunigt) 1 gering selbständig schnell thleunigt) 1 < 90 Grad	selbständig schne einfac gerin selbständig schne < 90 Gra
Einleitung Ausleitung Landung Landeverhalten Frontales Einklappen (besch Vorbescheunigung Öffungsverhalten Einseltiges Einklappen (besch Wegdrehen Wegdrehen insgesamt	selbständig schnell einfach leunigf) 1 gering selbständig schnell thleunigt) 1 < 90 Grad 90 - 180 Grad	selbständig schne einfac gerin selbständig schne < 90 Gra 90 - 180 Gra
Einleitung Ausleitung Landung Landeverhalten Frontleis Einklappen (besch Vorbescheunigung Öfflungsverhalten Einseltiges Einklappen (besch Wegdrehen insgesamt Drehgeschwindigkeit	selbständig schnell 1 einfach leunigt) 1 gering selbständig schnell thleunigt) < 90 Grad 90 - 180 Grad gering	selbständig schne einfac gerin selbständig schne < 90 Gra 90 - 180 Gra gerin
Einleitung Ausleitung Landung Landeverhalten Frontales Einklappen (besch Vorbeschleunigung Öffnungsverhalten Einseitiges Einklappen (besch Wegdrehen Wegdrehen insgesamt Drehgeschwindigkeit Max. Roll- bzw. Nickwinkel	selbständig schnell 1 einfach leunigt) 1 gering selbständig schnell thleunigt) 1 < 90 Grad 90 - 180 Grad gering skleiner 45 Grad	selbständig schne einfac gerin selbständig schne < 90 Gra 90 - 180 Gra gerin kleiner 45 Gra
Einleitung Ausleitung Landung Landung Landung Landung Landuserhalten Frontales Einklappen (besch Vorbeschleunigung Öffnungsverhalten Einseitiges Einklappen (besc Wegdrehen Uegdrehen insgesamt Drehgeschwindigheit Max. Roll- bzw. Nickwinkel Höhenverlust	selbständig schnell 1 einfach leunigt) 1 gering selbständig schnell thleunigt) 1 < 90 Grad 90 - 180 Grad gering kleiner 45 Grad durchschnittlich	selbständig schne einfac gerin selbständig schne < 90 Gra 90 - 180 Gra gerin kleiner 45 Gra durchschnittlic
Einleitung Ausleitung Landung Landung Landeverhalten Frontales Einklappen (besch Vorbeschleuningung Öffnungsverhalten Einseitiges Einklappen (besch Wegdrehen insgesamt Drehgeschwindigkeit Mak Roll- Exw. Nickvinkel Höhenverlust Stabilisierung	selbständig schnell einfach leunigt) 1 gering selbständig schnell thleunigt) 1 < 90 Grad 90 - 180 Grad gering kleiner 45 Grad durchschnittlich selbständig	selbständig schne einfac gerin selbständig schne < 90 Gra 90 - 180 Gra gerin kleiner 45 Gra durchschnittlic selbständi
Einleitung Ausleitung Landung Landung Landeverhalten Frontelles Einklappen (besch Yorbeschleunigung Öffnungsverhalten Einseitiges Einklappen (besch Wegdrehen insgesamt Drehpeschwindigheit Max. Rottle Daw. Nickwinkel Hohenverlust Stabilisierung Öffnungsverhalten	selbständig schnell einfach leunigt) 1 gering selbständig schnell thleunigt) 1 < 90 Grad 90 - 180 Grad gering kleiner 45 Grad durchschnittlich selbständig selbständig	selbständig schne einfac gerin selbständig schne < 90 Gra 90 - 180 Gra gerin kleiner 45 Gra durchschnittlic selbständi
Einleitung Ausleitung Landung Landung Landeverhalten Frontelles Einklappen (besch Yorbeschleunigung Öffnungsverhalten Einseitiges Einklappen (besch Wegdrehen insgesamt Drehpeschwindigheit Max. Rottle Daw. Nickwinkel Hohenverlust Stabilisierung Öffnungsverhalten	selbständig schnell einfach leunigt) 1 gering selbständig schnell thleunigt) 1 < 90 Grad 90 - 180 Grad gering kleiner 45 Grad durchschnittlich selbständig selbständig	selbständig schne einfac gerin selbständig schne < 90 Gra 90 - 180 Gra gerin kleiner 45 Gra durchschnittlic selbständi
Einleitung Ausleitung Landung Landung Landeverhalten Frontales Einklappen (besch Vorbeschleuningung Öffnungsverhalten Einseitiges Einklappen (besch Wegdrehen insgesamt Drehgeschwindigkeit Mak Roll- Exw. Nickvinkel Höhenverlust Stabilisierung	selbständig schnell einfach leunigt) 1 gering selbständig schnell thleunigt) 1 < 90 Grad 90 - 180 Grad gering kleiner 45 Grad durchschnittlich selbständig selbständig	selbständig schne einfac gerin selbständig schne selbständig schne 90 - 180 Gra 90 - 180 Gra gerin kleiner 45 Gra durchschnittlic selbständi



ICARO CYBER 4 L

DHV Testbericht LTF 2003 Inhaber der Musterprüfung: Fly & more GmbH, ICARO Hersteller: Fly & more GmbH, ICARO Klassifizierung: 1 GH

Windenschlepp: Ja, Anzahl Sitze min / max: 1 / 1, Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein

milaonischiopp. sa, milani siito	min / max: 1 / 1, Beschleuniger	: Ja, Irimmer: Nein
Verhalten bei	min. Fluggewicht (95kg)	max. Fluggewicht (13
Start	1	
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, s
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Pil
Abhebegeschwindigkeit	gering	durchschnit
Starthandling	einfach	eir
Geradeausflug	1	
Rolldämpfung	hoch	l
Kurvenhandling		
rudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhar
Steuerweg	hoch	I
Vendigkeit	durchschnittlich	durchschnit
Beidseitiges Überziehen	1	
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 7.5
Fullstallgrenze	spät > 80 cm	spät > 80
Bremskraftanstieg	hoch	spui > 01
Frontales Einklappen	liotii	
orbeschleunigung	gering	durchschnit
Offnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig sch
Einseitiges Einklappen		
Vegdrehen	< 90 Grad	< 90 (
Vegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	180 - 360 (
)rehgeschwindigkeit	gering	qe
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45
löhenverlust	gering	durchschnit
tabilisierung	selbständig	selbstä
Öffnungsverhalten	selbständig	selbstä
Einseitiges Einklappen und Ge		2010210
Stabilisierung 	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbrer
iteuerweg	hoch	
iteuerkraftanstieg	hoch	
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz
	Strömungsabriss	Strömungsal
Offnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig sch
Fullstall, symm. Ausleitung	<u> </u>	
Trudeln aus Trimmgeschw.		
Trudeln aus stat. Kurvenflug		
Steilspirale		
Einleitung	einfach	ein
[rude tendenz	nicht vorhanden	nicht vorhar
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 (
Sinkgeschwindigkeit nach 720°	[m/s] 12	
B-Stall		
inleitung	einfach	ein
Ausleitung	selbständig	selbstä
Ohren anlegen	1	
	1	
inleitung	1 leicht	l
inleitung Ausleitung	1	l
Einleitung Ausleitung Landung	leicht selbständig schnell 1	l
Einleitung Ausleitung Landung Landeverhalten	1 leicht selbständig schnell 1 einfach	lı selbständig scl
Einleitung Ausleitung Landung Landeverhalten	1 leicht selbständig schnell 1 einfach	lı selbständig scl
inleitung Ausleitung andung andeverhalten Frontales Einklappen (beschle	1 leicht selbständig schnell 1 einfach unigt) 1	lı selbständig scl eir
Einleitung Ausleitung Landeverhalten Frontales Einklappen (beschle Vorbeschleunigung	1 leicht selbständig schnell 1 einfach unigt) 1	lı selbständig scl ein ge
inleitung Ausleitung andung andeverhalten Frontales Einklappen (beschle Vorbeschleunigung Offnungsverhalten	1 leicht selbständig schnell 1 einfach unigt) 1 gering selbständig schnell	lı selbständig scl ein ge
inleitung Jusleitung andeverhalten Frontales Einklappen (beschle Vorbeschleunigung Öffnungsverhalten iinseitiges Einklappen (besch	leicht selbständig schnell einfach unigt) gering selbständig schnell	li selbständig scl ein ge selbständig scl
Einleitung Jandung Landung Landeverhalten Frontales Einklappen (beschle Vorbeschleunigung Öffnungsverhalten Einseitiges Einklappen (besch Wegdrehen	leicht selbständig schnell selnständig schnell einfach unigt) gering selbständig schnell leunigt) 1 490 Grad	selbständig sci ein g selbständig sci < 90
Einleitung Ausleitung Landeverhalten Frontales Einklappen (beschle Vorbeschleunigung Öffnungsverhalten Einseitiges Einklappen (besch Wegdrehen insgesamt	leicht selbständig schnell einfach unigt) gering selbständig schnell leunigt) < 90 Grad 90-180 Grad	selbständig scl ein ge selbständig scl
Einleitung Ausleitung Landeverhalten Frontales Einklappen (beschle Örformseverhalten Einseitiges Einklappen (besch Wegdrehen insgesamt Drehgeschwindigkeit	leicht selbständig schnell selbständig schnell einfach unigt) 1 gering selbständig schnell leunigt) 2 90 Grad 90 - 180 Grad gering	selbständig scl ein ge selbständig scl < 90 90 - 180
Einleitung Ausleitung Landeverhalten Frontales Einklappen (beschle Örformseverhalten Einseitiges Einklappen (besch Wegdrehen insgesamt Drehgeschwindigkeit	leicht selbständig schnell einfach unigt) gering selbständig schnell leunigt) < 90 Grad 90-180 Grad	selbständig sci eir g selbständig sci < 90 90 - 180 g
Einleitung Ausleitung Landeverhalten Frontales Einklappen (beschle Vofbeschleunigung Öffnungsverhalten Einseitiges Einklappen (besch Wegdreben insgesamt Dreitigeschwindigkeit Max. Roll- bzw. Nickwinkel	leicht selbständig schnell selbständig schnell einfach unigt) 1 gering selbständig schnell leunigt) 2 90 Grad 90 - 180 Grad gering	selbständig scl eir ge selbständig scl < 90 90 - 180 ge kleiner 45
Ohren anlegen Einleitung Justeitung Landung Landung Landeverhalten Frontales Einklappen (beschle Vorbeschleunigung Öffnungsverhalten Einseitiges Einklappen (beschle Wegdrehen Wegdrehen insgesamt Detengeschwindigkeit Man. Roll- bow. Nickwinkel Höbenvertust Stabilisierung	leicht selbständig schnell einfach unigt) gering selbständig schnell leunigt) 4 90 Grad 90 -180 Grad gering kleiner 45 Grad	selbständig scl ein ge selbständig scl < 90 90 - 180 ge kleiner 45
Einleitung Ausleitung Landeung Landeurhalten Frontales Einklappen (beschle Vobeschleunigung Öffnungsverhalten Einseiliges Einklappen (besch Wegdrehen Wegdrehen Mear Roll- bzw. Nickwinkel Höhenverlust	leicht selbständig schnell einfach unigt) 1 gering selbständig schnell leunigt) 1 (< 90 Grad 90 - 180 Grad gering kleiner 45 Grad durchschnittlich	selbständig scl ein ge selbständig scl < 90 90 - 180 ge kleiner 45 durchschnit
Einleitung Jandeung Jandeung Jandeung Jandeung Jorbeschleunigung Jorbeschleunigung Jorbeschleunigung Jorbeschleunigung Jorbeschleunigung Jorbeschleunigung Jorbeschwindigkeit Jorbespeschwindigkeit	leicht selbständig schnell einfach unigt) gering selbständig schnell leunigt) < 90 Grad 90 - 180 Grad gering kleiner 45 Grad durchschnittlich selbständig	le selbständig sch ein ge selbständig sch < 90 (90 - 180 (ge kleiner 45) durchschnit selbstä
Einleitung Ausleitung Ausleitung Ausdeitung Andewerhalten Frontales Einklappen (beschle Vorbeschleunigun Öffnungsverhalten Einsteitiges Einklappen (besch Wegdrehen insgesamt Dvehgeschwindigkeit Max. Roll-bow. Nickwinkel Jöbenverlust Jobalitisierung Öffnungsverhalten Ühren anlegen, beschleunigd	leicht selbständig schnell einfach unigt) gering selbständig schnell leunigt) < 90 Grad 90 - 180 Grad gering kleiner 45 Grad durchschnittlich selbständig selbständig	le selbständig sch ge selbständig sch < 90 90 - 180 (ge kleiner 45) durchschnit selbstä
Einleitung Jandeung Jandeung Jandeung Jandeung Jorbeschleunigung Jorbeschleunigung Jorbeschleunigung Jorbeschleunigung Jorbeschleunigung Jorbeschleunigung Jorbeschwindigkeit Jorbespeschwindigkeit	leicht selbständig schnell einfach unigt) gering selbständig schnell leunigt) < 90 Grad 90 - 180 Grad gering kleiner 45 Grad durchschnittlich selbständig	le selbständig sch ein ge selbständig sch < 90 (90 - 180 (ge kleiner 45 (durchschnitt selbstän selbstän

DHV GS-01-1836-09

SKYWALK CAYENNE 3 L

DHV Testbericht LTF 2003 Inhaber der Musterprüfung: Skywalk GmbH & Co. KG Hersteller: Skywalk GmbH & Co. KG Klassifizierung: 2 GH

Windenschlepp: Ja, Anzahl Sitze min / max: 1 / 1, Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein

Verhalten bei	min. Fluggewicht (95kg)	max. Fluggewicht (120kg)
Start	1-2	1.2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	durchschnittlich	durchschnittlich
Geradeausflug	2	2
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandling	7	7
Trudeltendenz	durchschnittlich	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch
Beidseitiges Überziehen	2	2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	hoch
Frontales Einklappen	1	1-2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen	1	1
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit Max. Roll- bzw. Nickwinkel	durchschnittlich	durchschnittlich arößer 45 Grad
Höhenverlust	größer 45 Grad hoch	großer 45 Orad hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen und		2
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Ö((Strömungsabriss	Strömungsabriss
Öffnungsverhalten Fullstall, symm. Ausleitung	selbständig verzögert 2	selbständig verzögert 2
Trudeln aus Trimmgeschw.	1.2	1.2
Trudeln aus stat. Kurvenflu	1.2	1.2
Steilspirale	1	1
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	durchschnittlich	gering No. 1. July 100 Co. 1
Ausleitung Sinkgeschwindigkeit nach 720	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
B-Stall) [III3] 11	17
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	Johnstolluly	Johnstalluly
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	2	2
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Frontales Einklappen (besch	nleunigt) 2	1.2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen (bes	chleunigt) 2	
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust Stabilisierung	hoch selbständig	hoch selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleuni		Johnstelluly
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
•		•

DHV-info 158 **81** 80 DHV-info 158 www.dhv.de www.dhv.de

DEUTSCHE MEISTERSCHAFT STRECKENFLIEGEN GLEITSCHIRM

Dieser Zwischenstand der Deutschen Streckenflugmeisterschaft 2009 im DHV-XC ist nur eine Momentaufnahme. Wir werden deshalb nach

Zwischenwertung Stand 06. Mai 2009 (DHV-XC 2.101 Teilnehmer, 21.430 Flüge)

GS Sportklasse (1.146 Teilnehmer)			
Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Straßer Uli	Icaro Maverick	782,24
2	Hahne Torsten	Skywalk Cayenne 3 S	734,64
3	Herold Joachim	Icaro Maverick	680,93
4	Eisfeld Jochen	Nova Radon M	635,34
5	Kirsch Christoph	Skywalk Cayenne 3	586,92
6	Schütz Werner	Icaro Maverick	574,47
7	Broschart Michael	Nova Factor	569,65
8	Heizmann Reinhard	Swing Astral 5	556,41
9	Walcher Hans	Skywalk Cayenne 3	555,36
10	Hack Jörg	Advance Sigma 7 28	553,76

GS Offene Klasse (480 Teilnehmer)			
Platz	Pilot	Gerät	Gesamtpunkte
1	Tyrkas Daniel	Swing Stratus WRC	705,27
2	Breindl Johann	Gin Boomerang 5	621,99
3	Teubert Oliver	Skywalk Cayenne 3	604,47
4	Martens Burkhard	Gin Boomerang 5	598,15
5	Auer Ewin	Swing Stratus WRC	585,06
6	Kirsch Christoph	UP Edge	575,54
7	Schmeck Ulrich	Gin Boomerang 5 08	565,19
8	Rummel Peter	Gin Boomerang 5	560,70
9	Siebert Peter	Nova Triton 24	549,98
10	Bauer Florian	UP Edge	546,71

GS Tandem (69 Teilnehmer)			
Platz	Pilot	Gerät	Gesamtpunkte
1	Wiebel Stefan	Ozone Magnum	269,86
2	Trunk Rainer	Paratech PBi5	231,52
3	Wuitz Friedrich	Icaro Twice	201,51
4	Römer Klaus	Independence Speed	189,13
5	Anding Hartmut	Paratech PBi5	157,70

GS Damen (89 Teilnehmer)

g	do banien (do rennenner)			
ı	Platz	Pilot	Gerät	Punkte
ı	1	Brümmer Renate	Gin Rebel Race	387,16
ı	2	Dachs Angela	Swing Stratus 7 GS	387,06
1	3	Hepe Tanja	Nova Ra	357,71
	4	Mack Monika	Swing Astral 5	331,51
	5	Dathe Yvonne	Nova Triton	298,97
	6	Lacrouts Babsi	Gin Rebel S	290,97
	7	Lutz Karin	Advance Sigma 6	279,91
	8	Hempel Mirjam	Nova Mentor XXS	259,99
ì	9	Korneluk-Guzy Ewa	Sol torck	251,14
	10	Westerteicher Petra	UP Summit XC	232,71

GS Deutschlandpokal (1.106 Teilnehmer)			
Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Auer Erwin	Swing Stratus WRC	993,74
2	Stidl Thomas	Air Cross U4	935,45
3	Seidl Markus	UP Summit	836,12
4	Bauer Karl	Air Cross U'Sport	746,09
5	Neesen Uwe	Air Cross U4	706,89
6	Gschwendtner Sepp	Skywalk Poison 2 S	651,67
7	Reiss Maik	Gin Boomerang 5 08	650,91
8	Steffan Wieland	Gin Boomerang 5	648,35
9	Ziegler Andreas	Advance Sigma 7	641,81
10	Fischer Alexander	Gin Boomerang 5	640,16

GS	Bundesliga (128 teilnehmende Vereine)	
Platz	Verein	Punkte
1	Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Tegernseer Tal e.V.	312,00
2	Drachen- und Gleitschirmclub Bayerwald e.V.	304,00
3	Drachen- und Gleitschirmflieger Werdenfels e.V.	295,00
4	Oppenauer Gleitschirmflieger e.V.	254,00
5	GSC "Albatros" Bad Reichenhall e.V.	251,00

GS Vereinswertung (136 teilnehmende Vereine)			
Platz	Verein	Punkte	
1	Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Tegernseer Tal e.V.	1.919,72	
2	Gleitschirmclub Inntal	1.770,28	
3	Drachen- und Gleitschirmflieger Werdenfels e.V.	1.716,20	
4	Drachen- und Gleitschirmclub Bayerwald e.V.	1.587,73	
5	bodenlos e.V.	1.518,07	

GS Newcomer (164 Teilnehmer)			
Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Strebe Wolf	Ozone Buzz	382,19
2	Bessei Christoph	Nova Factor	323,61
3	Lepper Sebastian	Advance Sigma 7	276,58
4	Weitzel Bernd	Air Cross U4	263,51
5	Wolf Helge	UP Summit XC	260,73

GS Junioren (70 Teilnehmer)			
Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Wagner Rolf	UP Edge 09	496,85
2	Häfner Philipp	Gin Rebel	446,62
3	Blocher Samuel	Advance Omega 7 26	439,23
4	Bönisch Robert	Ozone Addict 2	412,91
5	Serner Martin	UP Summit XC M	386,48

DEUTSCHE MEISTERSCHAFT STRECKENFLIEGEN DRACHEN UND STARRFLÜGLER

Ende des Wettbewerbes auch heuer wieder eine ausführliche Endauswertung bringen und viele Piloten zu Wort kommen lassen.

HG Flexibel (180 Teilnehmer)			
Platz	Pilot	Gerät	Gesamtpunkte
1	Achmüller Peter	Moyes LSS 4,5	1.192,41
2	Ebenfeld Markus	Moyes Litespeed S4	1.028,16
3	Rauscher Georg	Moyes Litespeed RS4	829,57
4	Weinzierl Georg	Icaro Laminar	827,30
5	Wöhrle Roland	Moyes LS4 RS	822,77
6	Dönhuber Gerd	Moyes Litespeed RS 3.5	703,85
7	Waldmann Peter	Moyes Litespeed S5	638,06
8	Reitmeier Norbert	Moyes LS 4	634,11
9	Waibel Joachim	Moyes Litespeed 4.5 S	619,74
10	Liebig Richard	Icaro Z9	615,52

HG Deutschlandpokal (144 Teilnehmer)			
Platz	Pilot	Gerät	Gesamtpunktzahl
1	Wöhrle Roland	Moyes LS4 RS	1.297,97
2	Rauscher Georg	Moyes Litespeed RS4	1.147,06
3	Heumann Herbert	A.I.R. Atos Vr	1.045,15
4	Zeyher Jochen	A.I.R. Atos Vr	906,60
5	Härtl Rainer	A.I.R. Atos Vr	823,70
6	Ilgenfritz Klaus	A.I.R. Atos Vr	781,61
7	Fritz Lorenz	A.I.R. Atos Vr	779,87
8	Wilming Klaus Peter	Aeros Combat 13L	772,37
9	Vogel Karlheinz	A.I.R. Atos Vr	738,91
10	Rackl Walter	Moyes Litespeed S	674,47

Starrflügler (98 Teilnehmer)				
Platz	Pilot	Gerät	Gesamtpunkte	
1	Fritz Lorenz	A.I.R. Atos VR	917,49	
2	Kamml Dieter	A.I.R. Atos	784,12	
3	Heumann Herbert	A.I.R. Atos Vr	768,86	
4	Vogel Karlheinz	A.I.R. Atos Vr	751,34	
5	Ilgenfritz Klaus	A.I.R. Atos Vr	750,01	
6	Zeyher Jochen	A.I.R. Atos Vr	732,08	
7	Beutlhauser Roland	A.I.R. Atos VQ	693,37	
8	Sept Günter	A.I.R. Atos Vr	587,81	
9	Rust Felix	A.I.R. Atos C	555,95	
10	Kirchdörfer Thomas	Aeros Phantom	541,37	

HG Damen (14 Teilnehmer)					
Platz	Pilot	Gerät	Gesamtpunkte		
1	Schwiegershausen C.	Moyes Litespeed s3,5	498,69		
2	Hoffmann Ute	Aeros Combat L 13	407,96		
3	Demmeler Nicola	Aeros Combat L 14	294,03		
4	Aichner Christine	Aeros Combat L 12	147,13		
5	Elsner Bärbel	Seedwings Spyder	142,12		

HG Bundesliga (55 teilnehmende Vereine)				
Platz	Verein	Gesamtpunktzahl		
1	Delta Club Bavaria Ruhpolding e.V.	215,00		
2	Drachenfliegerclub Südschwarzwald	193,00		
3	Drachenfliegerclub Hochries-Samerberg	184,00		
4	Der Flieger Club Achental e.V.	179,00		
5	Jura Airlines Albatros e.V.	179,00		

7	Fritz Lorenz	A.I.R. Atos Vr	779,87
3	Wilming Klaus Peter	Aeros Combat 13L	772,37
)	Vogel Karlheinz	A.I.R. Atos Vr	738,91
.0	Rackl Walter	Moyes Litespeed S	674,47
IG Ju	ınioren (11 Teilnehm	ier)	
IG Ju Platz	unioren (11 Teilnehm Pilot	l er) Gerät	Gesamtpunkte
	`	•	Gesamtpunkte 444,34
	Pilot	Gerät	<u> </u>
	Pilot Grabowski Tim	Gerät Icaro Laminar 13,2 Z9	444,34
	Pilot Grabowski Tim Heindl Jakob	Gerät Icaro Laminar 13,2 Z9 Moyes Litespeed 3	444,34 431,31

HG Vereinswertung (51 teilnehmende Vereine)					
Platz	Verein	Gesamtpunkte			
1	Drachenfliegerclub Hochries-Samerberg	2.338,57			
2	Delta Club Bavaria Ruhpolding e.V.	2.206,16			
3	Drachenfliegerclub Südschwarzwald	2.004,62			
4	Ultraleicht- und Drachenfliegerclub Forst Sengenthal	4 1.871,53			
5	Hesselberger Drachenflieger e.V.	1.790,68			

A.I.R. Atos VR

HG Newcomer (10 Teilnehmer)				
Platz	Pilot	Gerät	Gesamtpunkte	
1	Völkl Karl	Airborne C4	288,96	
2	Nagel Jürgen	Spirit L	178,55	
3	Nowak Dirk	Seedwings Spyder 15	140,31	
4	Szag Steffen	bautek Sunrise	134,80	
5	Schleiffer Michael	bautek Twister	69,06	

Die aktuellen Ergebnislisten, alle Flüge im Detail (zum Teil mit Fotos und lesenswerten Kommentaren der Piloten), die neueste Tagesflugliste, die Möglichkeit nach den verschiedensten Krititerien (vom Fluggebiet über Vereinszugehörigkeit bis zu den Herstellern der verwendeten Fluggeräte) zu filtern, Club- und Regionenwertungen und vieles mehr findet ihr unter: www.xc.dhv.de
Viel Spaß, schöne und unfallfreie Flüge wünscht euch euer DHV-XC-Team.











Becker Andreas





294,13

PWC VALADARES 2009

Super Ergebnis für Andreas Malecki in Brasilien

TEXT TORSTEN SIEGEL

rfolgreicher Saisonstart für Andreas Malecki. Der deutsche Nationalmannschaftspilot belegte beim World Cup Auftakt in Brasilien Rang zwei und musste sich nur dem venezolanischen Pilot Raul Penso geschlagen

Neues Team, erstes Rennen - und gleich auf einen Podiumsplatz: So erfolgreich ist selten ein Pilot in die Weltcupsaison gestartet. Andreas Malecki feierte nach dem Wechsel zum britischfranzösischen Hersteller Ozone seinen ersten World Cup Erfolg und bescherte damit auch seinem neuen Rennstall den ersten Podiumsplatz in der Firmengeschichte. Am Ende verpasste der Münsteraner nur knapp den Sieg. "Am letzten Tag sollten wir 62 Kilometer fliegen und ich kontrollierte im Spitzenpulk das Geschehen. Acht Kilometer vor dem Ziel war dann aber durch eine großflächige Abschattung keine Thermik mehr vorhanden und bei dem Versuch, doch noch etwas Steigen zu finden, verlor ich langsam die Höhe. Raul Penso fand etwas versetzt einen letzten Aufwind und war so in der Lage, einen kleinen Berg zu überfliegen und die restliche Höhe abzugleiten, was mir leider nicht mehr gelang. Damit hat er mir den World Cup Sieg noch vor der Nase weggeschnappt, aber natürlich freue ich mich auch über meinen ersten Podiumsplatz bei einem PWC", sagte Malecki. Der Münsteraner legte den Grundstein für seinen Erfolg einen Tag zuvor, als er mit einer taktischen Meisterleistung das Rennen später als das restliche Feld startete und mit dem Spitzenpulk ins Ziel flog. Damit gewann er zum zweiten Mal in seiner Karriere einen World Cup

Gelungener Einstand für Konrad Görg

Konrad Görg, Betreiber der Gleitschirmmarke Aircross und Fa. Kontest Instandhaltungsbetrieb, gewann bei der Valadares Paragliding Open 2009 nach 6 geflogenen Durchgängen. Bei 155 internationalen Piloten eine super Leistung! Vor Ort als Deutsche registriert waren noch Uwe





Startplatz Valadares



Sanfte Hügellandschaft um Mina Gerais

Tillman auf Aircross U4 Sport und Thomas Jeffré auf Advance. Konrad Görg landete bei seiner ersten World Cup Teilnahme auf Rang 18 und qualifizierte sich damit ebenso wie Malecki für das World Cup Super-Finale. Weniger zufrieden war der Tettnanger Torsten Siegel mit seiner Leistung. "Mein Minimalziel war ein Platz unter den Top Ten, was ich mit Rang 24 klar verpasst habe. Eigentlich lief es zu Beginn gar nicht so schlecht. Nach drei Läufen lag ich auf Rang zehn, doch dann habe ich in den letzten beiden Durchgängen zwei unglückliche Entscheidungen getroffen, die mich weit nach hinten geworfen haben", teilte der 40-Jährige selbstkritisch

Wertung

Platz	Name	Nation	Gerät
1	Raul Penso	Venezuela	Niviuk IcePeak XP
2	Andreas Malecki	Deutschland	Ozone Mantra ROS
3	Stefan Wyss	Schweiz	Niviuk IcePeak XP
4	Brad Gunnuscio	USA	Niviuk IcePeak XP
5	Frank Brown	Brasilien	Sol Tracer

mit. Wenig später blickte er aber schon wieder nach vorne: "Das war jetzt sicher kein toller Auftakt, aber die Saison fängt gerade erst an und da werde ich mich noch deutlich steigern."

Schwierige Flugbedingungen

Der World Cup Auftakt 2009 fand vom 22. bis 28.03. in dem brasilianischen Ort Valadares, 400 Kilometer nördlich von Rio de Janeiro, statt. 120 Teilnehmer waren in das Fluggebiet gereist, wobei das Deutsche Team mit vier Piloten am Start war. Die Wetterbedingungen waren während des World Cup Events sehr durchwachsen. Von dem Startberg Ibituruna, der als markante Erhebung in dem sonst eher flachen Gelände steht, starteten die World Cup Teilnehmer ihre täglichen Streckenflüge, wobei die Piloten oft schwierige Flachlandpassagen überfliegen mussten. Da es kaum definierte Abrisskanten für die notwendige Thermik gab, bildeten sich immer große Pulks, die im Flachland nach ver-



Konrad Görg mit seinem Aircross Team

wertbaren Steigwerten suchten. Ausreißversuche einzelner Piloten endeten meist mit vorzeitigen Außenlandungen und kein einziger Pilot erreichte an allen fünf Durchgängen das Ziel, was die Schwierigkeiten in dem brasilianischen Fluggebiet verdeutlichte.

Ausführliche Berichte wie immer auf www.dhv.de in der Rubrik Sport unter Gleitschirmsport bei Live-Berichten.

DHV-info 158 **85** 84 DHV-info 158 www dhy de www.dhv.de



Nordweststartplatz am Tegelberg - ein herrliches Panorama bietet sich dem Piloten

Die Deutschen Meister von links: Klaus-Peter Wilmig, Bob Baier, Corinna Schwiegershausen



Die internationalen Sieger von links: Klaus-Peter Wilmig (3), Alex Ploner (1), Bob Baier (2)

2. KING LUDWIG OPEN 2009

INTERNATIONALE DEUTSCHE MEISTERSCHAFT IM DRACHENFLIEGEN

TEXT CORINNA SCHWIEGERSHAUSEN

om 5. bis 10. Mai fanden sich 58 Teilnehmer zur internationalen Deutschen Meisterschaft am Tegelberg ein, darunter auch der dreifache Drachenflugweltmeister Manfred Ruhmer und Stars der Nationalteams von Italien, Frankreich, Schweiz, Österreich, Schweden und Russland. Acht Frauen flogen um den begehrten Titel – alle möchten für die WM nächstes Jahr in diesem Gelände trainieren.

Am ersten Tag wurden die Pitchwerte aller Dra-

chen vermessen, was am 6. Mai fortgesetzt werden konnte, aufgrund des unfliegbaren Regenwetters. Abends wurde die Meisterschaft mit einem gemeinsamen Pilotenessen im Festzelt an der Tegelbergbahn, viel Musik und offiziellen Ansprachen von Schwangaus Bürgermeister Reinhold Sontheimer und DHV-Präsident Char-

Der Donnerstag brachte endlich Sonne und damit den ersten Durchgang. Im Task-Commit-

tee konnte Bob Baier die optimistischen 210 km von Wettbewerbsleiter Rudl Bürger auf angemessene 130 km über fünf Wenden herunterhandeln. Doch auch diese Aufgabe zeigte sich noch als sehr anspruchsvoll, 21 Piloten landeten schon innerhalb der 10 km Mindestdistanz, darunter auch der vormalige Europameister aus Österreich, Michi Friesenbichler.

www.dhv.de

Vom Tegelberg-Start aus flogen die meisten zunächst zum Säuling, ein Berg, an dem es

schwierig war, auf das Startgate zu warten, weil die Thermik sehr pulsierte. Die Piloten, die von hier aus tiefer in das Lechtal flogen, kamen nicht mehr gegen den starken Westwind an und mussten bei Reutte landen. Diejenigen, die direkt zur nördlichen Gebirgskette des Tannheimer Tales guerten, hatten mehr Glück, die meisten von ihnen schafften es zumindest bis nach Imberg zur ersten Wende.

Auf dem Rückflug stieg die Basis bis auf 3000 m, dennoch war die nächste Wende nordöstlich

von Buching im Flachland eine weitere Herausforderung, da es an diesem Tag keine Wolken gab. Etwa ein Drittel der "überlebenden" Piloten schlich tief zurück zum Tegelberg, um sich von dort aus vorbei am Weissensee über die hügelige Landschaft zur Burg Eisenberg zu basteln. Da auch auf diesem Schenkel ein starker Westwind den Fliegern entgegenstand, schafften nur noch acht Piloten die dritte Wende, darunter die Russin Natalia Petrova. Sie konnte sich damit fünf Kilometer vor die amtierende Weltmeisterin Corinna Schwiegershausen setzen und landete in den Top Ten des Tages.

Eigentlich hatte man im Ziel mit mehr als fünf Piloten gerechnet. Der Italiener Alex Ploner holte sich mit einem filmreichen Endanflug um die letzte Wende, Schloss Neuschwanstein, den Tagessieg, gefolgt von Gerd Dönhuber, den man sonst eher am Rauschberg trifft, und Robert Reisinger aus Graz. Lokalmatador Bob Baier segelte als Fünfter über die Ziellinie, knapp hinter Klaus Peter Wilming. Der Freitag war wieder gezeich-











DHV-info 158 **87** 86 DHV-info 158 www dhy de www.dhv.de

Am Samstag prognostizierte die Vorhersage eine tiefere Basis, mehr Wind in der Höhe, aber brauchbare Thermik. Um mehr Piloten im Ziel zu sehen, einigte man sich auf einen 83 km Schlösser-und-Burgen-Zickzack. Aufgrund großer Abschirmungen standen jedoch 19 Teilnehmer innerhalb der Mindestdistanz, was die Punktezahl des Siegers an diesem Tag auf nur 360 Punkte herunterziehen sollte.

Nur ein Drittel aller Piloten schaffte es, um die erste Wende am Edelsberg zu fliegen. Der starke

Internationale Wertuna

Platz	Name	Gerät	Nation
1	Ploner Alex	Icaro 2000 Laminar Z9	ITA
2	Baier Bob	Moyes Litespeed RS 4	DEU
3	Wilming Klaus Peter	Aeors Combat-L 13 07	DEU
4	Schwiegershausen C.	Moyes Litespeed S 3.5	849
5	Dönhuber Gerd	Moyes Litespeed S 3.5	DEU
6	Reisinger Robert	Moyes Litespeed RS 3.5	AUT
7	Petrova Natalia	Aeros Combat L 13	RUS
8	Wyss Eric	Icaro Laminar Z9 14.1	FRA
9	Gricar Primoz	Aeros Combat L 2009	SVN
10	Mathurin Eric	Moyes Litespeed RS 4	FRA

Nationale Wertung

Plat:	z Name	Gerät	Punkte
1	Baier Bob	Moyes Litespeed RS 4	1044
2	Wilming Klaus Peter	Aeros Combat-L 13 07	892
3	Schwiegershausen C.	Moyes Litespeed S 3.5	849
4	Dönhuber Gerd	Moyes Litespeed S 3.5	845
5	Boller Stefan	Aeros Combat L 13	642
6	Zehetmair Christian	Aeros Combat L 14	634
7	Ebenfeld Markus	Moyes Litespeed S 4	579
8	Schwab Konrad	Icaro Laminar Z9 14	504
8	Grabowski Tim	Laminar Zero 9 1	504
10	Rooker Andreas	Apros Comhat I 13	/10/1

Südwestwind stand einem ständig entgegen, man musste sich von Hügel zu Hügel basteln, um dann mit einem Aufwind direkt unterhalb vom Schloss Neuschwanstein belohnt zu werden. Eine Thermik entlang der Schlossmauern kein Walt Disney-Traum, sondern Hohenschwangauer Realität! Die Redakteure vom baverischen Rundfunk waren begeistert von diesen Bildern, denn von der großen Zielwiese aus konnten sie perfekt die Endanflüge um das Schloss herum filmen.

Als erster im Ziel wieder Alex Ploner – der Südtiroler hatte nach der letzten Wende in Buching Corinna Schwiegershausen eingeholt, die als zweite über die Linie segelte, kurz vor dem Pfrontener Bob Baier, Auch Youngster Tim Grabowski schwebte auf der Zielwiese ein und wurde auch ohne die letzten beiden Wendepunkte

Murphy's Law fand am Sonntag mal wieder Anwendung: Am besten Flugtag der Woche findet kein Wettbewerb statt! Bei strahlendem Sonnenschein und bayerischem weiß-blauem Him-

kapelle zur Siegerehrung auf. Der Italiener Alex Ploner gewann die zweite internationale King Ludwig Open, gefolgt von Bob Baier und Klaus Peter Wilming. Auf den vierten Platz und damit beste Frau flog Corinna Schwiegershausen knapp vor der Russin Natalia Petrova (respektabler 7. Rang in der Gesamtwertung) und ihrer Teamkollegin Julia Kucherenko (27.).

Bob Baier wurde nach längerer Wettbewerbspause auf Anhieb wieder Deutscher Meister, Klaus Peter Wilming belegte den zweiten Platz und Corinna Schwiegershausen den dritten Rang in der Deutschen Meisterschaft. Als beste Frau holte sie zum zehnten Mal den Meistertitel, gefolgt von Monique Werner und Ute Hoffmann.

Pre World Challenge Starrflügel, Swift und FAI 1 Damen

Direkt im Anschluss an die Deutsche Meisterschaft sollte es vom 10. Bis 17. Mai mit der Vor-WM der Damen, Starrflügel und Swifts weitergehen, 14 Frauen, 30 Starrflügel und 7 Swifts, die per UL-Schlepp am Flugplatz Füssen in die Luft gebracht wurden, hofften vergeblich auf Flugbedingungen, bei denen ein Wettbewerb möglich gewesen wäre.

Am ersten Tag wurde aufgrund der Witterung nur eine kurze Aufgabe über knapp 60 km gesetzt. Nachdem alle Starrflügel und die Hälfte der Frauen in der Luft waren, fing es an zu regnen. Da sich eine dunkle Wand näherte, wurde dieser Task in der Luft abgesagt. Noch während manche Starrflügel einlandeten, zogen starke

mel spielte eine traditionelle Allgäuer Blasmusik



Pitchmessung



Benno Osowski war mit Regina Glas (DHV) Organisator dieses Wettbewerbs



Landeplatz in königlicher Umgebung

Schauer über den Landeplatz hinweg. Die folgenden Tage waren ebenso durchwachsen: Regen, tiefliegende Wolken, einmal wurden die Piloten sogar am Startplatz von einem Gewitter mit Hagel überrascht.

TTBEWERBE DEUTSCHE MEISTERSCHAFT HG

Als am Samstagmorgen die traurigen Regenwolken nicht weichen wollten, sagte schließlich Wettbewerbsleiter Dieter Münchmeyer die Generalprobe zur WM ab. Lediglich die Swifts schafften zwei kleine Durchgänge und konnten Manfred Ruhmer als inoffiziellen Sieger der Swift Vor-WM ehren, gefolgt von Bob Baier und Jacques Bott aus Frankreich. Für eine offizielle Wertung hätten durch beide Tagessiege mindestens 1500 Punkte erflogen werden müssen.

Vorschau auf nächstes Jahr: Die Weltmeisterschaft 8.-22. Mai 2010

Auch wenn die WM-Generalprobe leider komplett verregnet war, so zeigte sich doch deutlich das Potential des Geländes um den Tegelberg während der German Open. Vom 8. - 22. Mai wird hier nächstes Iahr die Weltmeisterschaft der Frauen, Starrflügel und Swifts stattfinden, das erste Mal in Deutschland in der Geschichte dieses Wettbewerbes. Organisator Benno Osowski hat mit seinem abwechslungsreichen Abendprogramm im großen Festzelt gezeigt, was für nächstes Jahr erwartet werden kann – nicht nur das Fliegen, sondern auch ein großes, buntes Rahmenprogramm soll die WM für Piloten, ihre Angehörigen und die hoffentlich zahlreichen Zuschauer zu einem unvergesslichen, königlichen Event werden lassen!

Drachen-Top-Piloten für Schränkungsmessungen

Weitere Interviews in DHV-TV



In den letzten Jahren war es wiederholt zu Unfällen bei internationalen Drachenflugwettkämpfen gekommen, weil Piloten "technisches Doping" angewandt hatten. Sie hatten die Schränkung des Flügels in lebensgefährlicher Weise herabgesetzt. Der DHV geht bei der German Open dagegen vor, in dem er die Schränkung überprüft. Hier die Meinung einiger internationaler Spitzenpiloten dazu.

Manfred Ruhmer

Hier haben wir Manfred Ruhmer, den mehrfachen Weltmeister in verschiedenen Klassen. Manfred, es gibt viel Diskussion um die Messung der Schränkung, was ist Deine Meinung? In den letzten Jahren gab es zu viele Unfälle wegen, ich würde

sagen, zu niedrigen, zu radikal eingestellten Schränkungsanschlägen. Die minimale Schränkung ist zu tief. Und ich meine, es ist eine aute Sache, dies zu kontrollieren, denn diese Unfälle wären nicht nötig gewesen, wenn die Piloten nicht gezwungen gewesen wären, mit ihren Einstellungen über die Grenzen zu gehen. Deshalb stimme ich diesen Messungen absolut zu. Ich würde sagen, es ist ein sehr guter Anfang. Und wir sollten ein genaueres Mess-System finden, das sich schnell durchführen lässt. So wie es jetzt ist, ist es ganz gut, aber es lässt noch einige Möglichkeiten offen, um, ich würde nicht sagen, zu betrügen, aber so zu modifizieren, das bessere Leistungswerte erreicht werden bei starker Reduzierung der Sicherheit. Wir müssen auch diese Möglichkeiten ausschließen.

Danke Manfred, für diese klare Stellungnahme. Was denkst Du ist der Grund, dass die Piloten ihre Schränkungsanschläge runterdrehen, was glauben sie damit zu gewinnen?

Nun, es ist sehr schwierig einen Wettkampfgleiter genau an die Grenze einzustellen, wo man gute Leistung, guten Flugspaß hat und noch genug Sicherheit. Viele Piloten haben nicht das Hintergrundwissen, sie wissen nicht wirklich wie alles ineinander greift. Und verstehen nicht, welches Problem entsteht, wenn sie über die Grenze gehen. Die Entwicklung der letzten Jahre

zeigt, dass sich die Gleiter kaum mehr verändert haben. Aber die Schränkung wurde immer weiter an die Grenze reduziert und manchmal über die Grenze hinaus. Es ist immer aut auf der sicheren Seite zu bleiben und mit der heutigen Technologie der Swivel-Systeme ist es möglich einen wirklich leistungsstarken, gut fliegenden Gleiter haben, mit dem es Spaß macht zu fliegen und der sicher ist.

Danke Manfred Ruhmer



Hier haben wir Bob Baier, den mehrfachen Deutschen Meister. Bob, das hier ist Deine Heimat. Du warst heute sehr schnell, der 4. im Ziel. Und wir haben gesehen, dass die Flügelschränkung Deines Gleiters vermessen worden ist. Du standest dem Messen

der Schränkungsanschläge im Wettkampf zunächst skeptisch gegenüber, ist das richtia?

Ja, ich war skeptisch, weil ich nicht sicher war, ob man bei Jedem gleichermaßen korrekt messen kann oder ob es zu Messungenauigkeiten kommt. Ich war nicht glücklich darüber. Aber davon abgesehen, ich segle viel, auch Regattas und dort werden die Boote vermessen. Die Boote müssen innerhalb bestimmter Messwerte sein und jedermann muss mit diesen Regeln zurecht kommen. Ich habe den Eindruck, dass die Messungen hier, mit der 2 Grad Toleranz, ganz in Ordnung für alle sind. Nun geht keiner an die Grenze und ich denke, es ist ein vernünftiger Beginn für die Messungen in der Zukunft.

Glaubst Du wir sollen damit weitermachen in den kommenden Wettbewerben? Ja, wenn man sich diese Unfälle der Vergangenheit anschaut, müssen wir alles tun, denn es gibt einige Piloten, die nicht wirklich wissen, was sie tun, wenn sie die Schränkungsanschläge zu tief herunterdrehen. Sie wollen mehr Leistung, aber wenn man so viel an Sicherheit verliert, ist das der falsche

Danke, Bob Baier Die Interviews führte Charlie Jöst.



88 DHV-info 158 www dhy de



mmer mehr Piloten suchen die Herausforderung beim Wettkampffliegen. Auch die Moselopen hat in diesem Jahr kräftig dazu beigetragen, dass dies so bleibt. Rund 90 Teilnehmer aus fünf Ländern, darunter eine handvoll ehemaliger und aktueller Mitglieder der deutschen Nationalmannschaft, trafen sich zum Flachland-Kräftemessen entlang der Mosel. Gesamtsieger wird Andreas Malecki.

"Nach der gelungenen Open im letzten Jahr hatten wir schon mit großem Andrang für unseren Wettbewerb gerechnet. Dass aber nach nur wenigen Tagen die Teilnehmer- und auch die Warteliste komplett voll war, hat uns dann doch freudig überrascht! Mit drei gewerteten Tasks aus vier Tagen, den Höchstleistungen der Profis, aber vor allem auch den zahlreichen Serienschirmen im Goal, sind wir unserem Ziel einen guten Schritt näher gekommen: Die Moselopen soll ein fester Bestandteil der internationalen Wettbewerbe in Deutschland werden und dabei den entspannt-familiären Charakter behalten", freuen sich Oliver Blonske und Simon Kirsch. Beide sind Ausrichter und gleichzeitig Teilnehmer und stemmen zusammen mit zahlreichen hoch motivierten Mitgliedern der Moselfalken bereits im dritten Jahr den Event. Ausgeflogen wird dabei die NRW-Meisterschaft ebenso, wie die der Rheinlandpfälzer. Aufgrund der regionalen Nähe sind immer auch die Niederlande, Belgien und Luxemburg stark vertreten.

Flach raus und weit wea

Vor allem den gipfel- und alpengewohnten Gleitschirmfliegern ringen die niedrigen Startplätze rund um den Touristenort Bernkastel-Kues immer wieder überraschtes Staunen ab. Kaum zu glauben, welche Strecken von den bis etwa 200 Meter hohen Weinbergen oder Waldschneisen aus zu machen sind. Nach einem wolkenverhangenen ersten Tag, der keine Aufgabe zuließ, flog am Tag zwei eine Gruppe von 32 Piloten die 45 Kilometer von Burgen ins Ziel bei Losheim am See. Die volle Härte einer konsequenten Wettkampf-Jury traf allerdings ein Dutzend Piloten, das sich nicht an die Luftraumbeschränkungen rund um den nahen Flughafen Hahn hielt: Null Punkte, bzw. keine Wertung für Luftraumverletzer, bescherte so manchem Teilnehmer ein langes Gesicht. National-Teampilot Uli Prinz zog im beschränkten Luftraum regelkonform unterhalb von 4500 ft die Ohren ein und flog als Tagessieger ins Ziel.

Anspruchsvolle Aufgaben

Da sich die nördliche Wetterlage auch am dritten Tag nicht änderte, blieb es beim beengten Startplatz in Burgen. Diszipliniert, aber durchaus





Moselwein für die NRW-Gewinner: Michael Winter (3), Pepe Malecki(1) und Werner Stempel (2)



Gregory Knudson (2), Pepe Malecki (1) und Uli Prinz (3)



Auch Serienschirme fanden den Weg ins Goal: Olivier Georis (2), Florian Maiwald (1) und Werner Stempel (3)

energisch, wurde um die besten Startpositionen gerungen, da die Waldschneise nur maximal drei ausgelegte Schirme gleichzeitig verträgt. Die Vortagesaufgabe wurde auf 55 Kilometer aufgestockt und an diesem Tag von nur drei Piloten gelöst. Pepe Malecki vor Robert Bernard vor dem Belgier Daniel Meunier. Der vierte und letzte Tag brachte bei einer vorausgesagten schwachen Störung und auffrischendem Südwest-Wind einen Ortswechsel nach Klüsserath mit sich. Die kilometerlange Ridge mit dem ausgedehnten Startplatz im Weinberg hatte sich bereits im vorigen Jahr für Gruppenstarts und schöne Aufgaben empfohlen. Diesmal fiel diese allerdings mit 23,6 Kilometern aufgrund der erwarteten Wetterentwicklung zum Nachmittag hin eher klein aus. Gregory Knudson, gefolgt von Prinz, Malecki und 34 weiteren Finishern freuten sich über ihr Goal und beendeten erfolgreich die dritte internationale Moselopen.

Guter Start ins Jahr für Malecki

Mit drei Zielflügen aus drei möglichen Tasks ist "Pepe" Andreas Malecki Gesamtsieger an der Mosel. "Seit dem Wechsel auf meinen neuen Schirm läuft es bei mir einfach rund. Nach meinem 2. Platz beim PWC in Brasilien freue ich mich sehr über die gewonnene Moselopen,

zumal sie so hochkarätig besetzt war. Ein schönes Fluggebiet, das durch die Verzweigungen des Flusslaufs immer wieder Aufwindmöglichkeiten bietet. An windigen Tagen wie heute lässt sich hier unter Umständen noch ein kleiner Task fliegen, während das in den Alpen vielleicht nicht mehr möglich gewesen wäre. Jetzt schaue ich selbstbewusst auf die nächsten PWC Durchgänge voraus und peile die Deutsche Meisterschaft an. Bislang ist das mein Jahr!"

Ende gut - alles gut

Trotz einiger Diskussion aufgrund der Luftraumverletzungen, die für einige Teilnehmer das frühzeitige Ausscheiden aus dem Wettbewerb bedeuteten, war man sich bei der Preisverleihung unter Veranstaltern, Teilnehmern und Zuschauern einig: Auch in 2009 war die Moselopen eine gut organisierte Veranstaltung auf internationalem sportlichem Niveau. Ein edles Headquarter im Kloster Machern bei Zeltingen-Rachtig, der charmante Rückholdienst der Moselfalken-Damen, eine wertige Verlosung auf höchstem Bingo-Niveau und nicht zuletzt das liebenswerte, mobile Catering vom gutgelaunten Grillbudenbesitzer "Schlömi" machen das Treffen zum Wettkampf-Sprungbrett für Einsteiger und Wertungsoption für die Spitzenklasse.

Wertung Mosel Open 2009

Mos	selopen	
1	Andreas Malecki	
2	Gregory Knudson	
3	Ulrich Prinz	
4	Peter Jung	
5	Andre`Haas	
Dan	nen Moselopen	
1	Yvonne Dathe	
2	Claudia Spoor	
3	Jutta Reiser	
4	Claudia Beyer	
4	Nina Zinke	(punktgleich)
Gev	vinner LM NRW	
1	Andreas Malecki	
2	Werner Stempel	
3	Michael Winter	
4	Thomas Deelmann	
5	Thomas Schweers	
Gev	vinner LM RLP	
1	Peter Jung	
2	Axel Kalenborn	
3	Thomas Willems	
4	Martin Langen	
5	Joachim Torn	
Seri	ienklasse Moselope	n
1	Florian Maiwald	
2	Olivier Georis	
3	Werner Stempel	
4	Sander de Lepper	
5	Axel Kalenborn	

DHV-info 158 **91** 90 DHV-info 158 www.dhv.de



Kleine Hügel – weite Strecken

TEXT UND FOTOS FREDEGAR TOMMEK

as ein guter Jahrgang ist, welcher Winzer auf fruchtigen oder herben Abgang spezialisiert ist und wo die attraktivste Weinkönigin zu finden ist? Der Autor dieses Artikels konnte es bei seinem Besuch an der Mosel noch nicht klären. Dass die Fliegerei dort eine Erfahrung und Weiterbildung der Güteklasse "Premium" ist, kann er aber hoch und heilig versprechen.

Wer nach Bernkastel-Kues kommt, ist gut gelaunt. Es ist Wochenende, Feiertag oder Urlaub und es geht mit Kind, Kegel oder Kegelclub zum Wandern durch die Weinberge. Auf dem Schiffchen wird die Mosel betuckert und zum Abschluss des Tages eines der zahlreichen Weinfeste besucht. Wer es bis dahin noch nicht geschafft hat, die Gedanken des Alltags hinter sich zu lassen, spült sie spätestens bei einer ausgiebigen Weinprobe aus dem Kopf. Gleitschirmund Drachenflieger kommen zwar gut ohne das Mosel-Standard-Programm aus, zählen sich aber ebenso zu den beglückten Besuchern der Region zwischen Hunsrück und Eifel.

Abgleiter und XC-Möglichkeiten

Wo der Winzer tagtäglich in steilem Gelände Hand anlegt und alles in die bestmögliche Reifung seiner Trauben investiert, dort sind auch wir bestens aufgehoben. Unser perfekter Weinberg ist groß und steil und nach Süden ausgerichtet. Er sammelt die stärksten Sonnenstrahlen für die Süße seiner Trauben und wir freuen uns über die warmen Luftblasen, die sich von Zeit zu Zeit lösen, den dafür benötigten Ablösewind vorausgesetzt. In Klüsserrath oder bei Maring-Noviand findet man solche Traumhänge. Bei Startplatzhöhen von 150 bis 200 Metern packt in den Alpen kaum jemand sein Geraffel aus. An der Mosel nutzt man die Gelegenheit und begibt sich in die Lüfte. Der "Büroflieger" lässt es gemütlich angehen und schwebt bei Sonnenuntergang über den Reben. Der Streckenflieger pflückt sich gegen Mittag die stärkste Blase des Tages und startet mit etwas Können und Glück zum ausgiebigen Streckenflug. Bewundernswert, was die lokalen Piloten an Kilometern sammeln und sich dabei die zahllosen Soaringkanten des verschlängelten Flusslaufs zu Nutze

Aber Vorsicht! Was bei Moselkennern und Locals einfach aussieht, setzt Können und Wachsamkeit voraus. Die ständige Erreichbarkeit einer Landemöglichkeit, ohne mit dem Fluss oder den unlandbaren Weinstöcken in Berührung zu kommen, ist oberstes Gebot. Gefolgt von der Einhaltung der Lufträume, die sich dicht um und über den Fluggebieten befinden.

Der nahe gelegene Flughafen Frankfurt-Hahn hat in den letzten Jahren an Flugaufkommen deutlich zugelegt. Besonders der Startplatz Veldenz/Burgen liegt in unmittelbarer Nähe, bzw. bereits unter der Kontrollzone und macht Streckenflüge von hier aus nur mit penibler Höheneinstellung und Beachtung auf dem GPS möglich. Maximale Flughöhe hier über Startplatz: Rund 800 Meter! Darüber befindet man sich unmittelbar in Luftraum D des Flughafens Hahn. Ähnliches gilt für den Startplatz in Graach. Nordwestlich der Mosel liegen mit den beiden militärischen Flugplätzen Spangdahlem (D (Hx) 3.700 MSL) und Büchel (D (HX) 4.100 MSL) zwei Flugbeschränkungsgebiete, deren Aktivitäten unbedingt vor dem geplanten Streckenflug zu klären sind. Die aktuelle ICAO Karte gehört zur Standardausrüstung.

Bei aller Reglementierung, die Höhenflüge an der Mosel mit sich bringen: Die beliebten Routen bei Südlagen Richtung Eifel bleiben auch bei aktivierten Lufträumen problemlos machbar. Der Flug durch den freien Korridor





Kontakte

www.moselfalken.de www.dfc-trier.de www.moselopen.de www.zeltingen-rachtig.de

wird mit dem traumhaften Ausblick über die Vulkan-Eifel und auf das Meerfelder Maar

Die Pflege und Verantwortung der Moselfluggebiete liegt bei den Vereinen des DFC Trier und der Moselfalken. Gerade die Mitglieder der Falken engagieren sich zahlreich und sind ständig bemüht, die Interessen von Winzern, Flugaufsicht und Piloten unter einen Hut zu bekommen. Die regionalen Geländevorgaben (teilweise B-Schein-Pflicht, Lufträume, Tagesmitgliedschaften usw.) sind daher vor dem Moselbesuch auf den Internetseiten der Moselfalken einzuholen und genauestens zu beachten.

Wer lokale Piloten und Mitglieder der Moselfalken kennt, der weiß, dass er bei ihnen gut aufgehoben ist und mit freundlicher Hilfe rechnen kann.

Startplätze

1. Maring-Noviand

Startrichtung: SW-SO, Eignung: HG- und GS Höhenunterschied: ca. 150 Meter

Anfahrt: In der kleinen Ortschaft Noviand links abbiegen Richtung Siebenborn, bzw. Sportanlage. Nach 300 Metern geht es über eine kleine Brücke, rechts lieat das Gut Kloster Siebenborn. Der Straße folgen, am Wassertretbecken vorbei und der nächsten Kreuzung der Beschilderung "Aussichtsturm" nach links folgen. Nach etwa 150 Metern liegt links der Straße der Landeplatz. Eine freie Wiese mit einer Reihe Obstbäumen. Mit dem Auto geht es durch den ansteigenden Weinberg bis zur Waldkante. Oben angekommen, nach einem scharfen Linksknick an der Waldkante entlang. Zunächst kommt ein erster SP für Drachen, später, nach ca. einem halben Kilometer, folgt der Hauptstartplatz in Richtung SW-SO. Bei anstehendem Wind sind hier herrliche Soaringstunden bis zum Sonnenuntergang möglich. Wer am SP auf einer steinigen, stillgelegten Weinanbaufläche toplanden möchte, tut dies, ansonsten nutzt man die freie Wiese unterhalb des Weinbergs, nahe der Straße, über die man bereits zur Auffahrt aekommen ist.

2. Zelting-Rachtia

Startrichtung: NO-SO, Eignung: GS Höhenunterschied: ca. 220 Meter

Der Start aus der Waldschneise ist unkompliziert, wenn der Wind gut ansteht. Kommt er zu seitlich, muss mit Turbulenzen gerechnet werden. Der Landeplatz liegt in Sichtweite des Startplatzes auf einer Wiese zwischen der Mosel und der Bundesstraße, nur wenige Meter entfernt vom Kloster Machern, dem Fliegertreff in der Region. Hier befindet sich auf das Headquarter zur jährlichen Moselopen (siehe Bericht im Heft). Nettes Ambiente und aute Küche!

3. Graach

Startrichtung: S-SW

Höhenunterschied: 210 Meter

Der SP ist nicht ganz einfach zu finden. In Graach biegt man kurz hinter der Kirche links ein und folgt der Straße hinauf durch den Weinberg. Oben kommt ein weiterer kleiner Ortsteil von Graach, hier geht es links auf einen kleinen Feldweg. Nach ca. 1,5 Kilometern noch mal links in einen kleineren Weg. Nach etwa fünfhundert Metern erkennt man die Windfähnchen der beiden kleinen Startplätze. Hier ist man tatsächlich von Weinreben eingekeilt und es bleibt kaum Platz für einen Startabbruch! Das Gebiet ist besonders mittags thermisch aktiv und es geht teilweise stehend nach oben. Gelandet wird zwischen Landstraße und Moselufer, gegenüber des Martinsklosters. Bitte Geländeauflagen beachten und auf der Seite der Moselfalken informieren.

4. Veldenz/Burgen

Startrichtung: NW-NO Höhenunterschied: 200 Meter

Der Landeplatz liegt unmittelbar an der Landstraße, die Veldenz und Burgen verbindet. Gestartet wird aus einer Waldlichtung, ca. 200 Meter oberhalb des Landeplatzes.

Das Fluggebiet liegt in unmittelbarer Nähe des Flughafens Frankfurt/Hahn. Lufträume beachten. Streckenflüge von hier aus sind kaum machbar. Außerdem die Gebietsauflagen bzgl. Zeiten und Toplandingverbot beachten.

5. Klüsserrath

Startrichtung: SO-SW, Eignung: HG- und GS Höhenunterschied: 170 Meter

B-Schein Pflicht! Die etwa vier Kilometer ausgedehnte Ridge eignet sich hervorragend zum weiträumigen Sogring und dient oft als Ausgangspunkt für Streckenflüge in nördliche Richtung und in die Eifel. Der Landeplatz ist mit Windsack markiert und liegt auf der gegenüberliegenden Flussseite. Ohne Moselguerung ist keine Landung möglich! Anfahrtsbeschreibung: Von der A1 Ausfahrt 128 weiter parallel zur Autobahn Richtung Trier folgen. Per Unterführung der Autobahn dann Richtung Törnich fahren. Kurz darauf ist Klüsserrath ausgeschildert. Zum Startplatz geht's über einen ausgebauten Weg durch den Weinberg. Der Beschilderung Richtung Moto-Cross-Strecke folgen. In einer Senke dann links Richtung Startplatz halten.

Ein weiteres Fluggebiet mit Rampe und nur für Drachenflieger gibt es in Neumagen.









INTERNATIONAL BAVARIAN OPEN IM GLEITSCHIRMFLIEGEN 2009

Burkhard Martens und Ewa Wisnierska sind Bayerische Meister

TEXT OLAF PEGLOW

om 14. -17. Mai fand die International Bavarian Open, zugleich Bayerische Landesmeisterschaft 2009 im Gleitschirmfliegen, am Brauneck in Lenggries statt. Lokalmatador, Streckenflug-Guru und Fachbuchautor Burkhard "Burki" Martens verteidigte seine beiden Titel erfolgreich. Nach zwei Tagen Regenpause und einem Bomb-Out Task am dritten fiel die Entscheidung mit höchster Dramaturgie in einem einzigen punkteträchtigen Rennen. Nach 58 km und einem packenden Finish mit hart umkämpften Folgeplätzen machte sich die sehr hohe Standfestigkeit seines "Boom 5" im beschleunigten Flug bezahlt. Andreas "Pepe" Malecki und Peter Jung waren ihm dicht auf den

Die Europameisterin Ewa "Birdy" Wisnierska setzte sich bei den Damen klar durch und ist mit

ihrem Doppelsieg ebenfalls Bayerische Landesmeisterin 2009. Ihr Kommentar: "Dieser Titel fehlte noch in meiner Wettkampfkarriere. Da Bayern nun seit zwei Jahren zu meiner Wahlheimat geworden ist, konnte ich es mir nicht entgehen lassen darum zu kämpfen. Auch die Gegend um das Brauneck habe ich bisher fliegerisch noch nicht wirklich gut erkundet, daher boten sich in Lenggries genügend Anreize. Die wunderschöne Landschaft hat mich sehr beeindruckt und ich werde sicher noch öfter in diesem Gebiet längere Streckenflüge unternehmen."

Thomas Ide konnte unter seinem Nova Triton die Serienklasse als Bayerischer Meister für sich entscheiden; neben ihm stand erneut Partnerin Yvonne Dathe (ebenfalls NOVA Triton) auf dem

Es handelte sich um einen hochkarätigen inter-

nationalen Wettbewerb mit 96 teilnehmenden Piloten aus der Schweiz, Österreich, Italien und weiteren Ländern. Sogar zwei venezuelanische Piloten waren am Start. Das berühmte 120 km lange Karwendeldreieck mit seinem schnellen Schenkel im Inntal blieb uns als ersehntes Aufgaben-Highlight leider verwehrt. Stattdessen mussten wir uns wetterbedingt quasi drei Tage lang gedulden, bis am vierten und letzten Tag die Entscheidung ausgetragen werden konnte. Bei fast vollständiger Bedeckung glich der erste Task eher einem Gleitwinkelwettbewerb. Er diente aber dazu, die Minimumdistanz von 5 km zu überschreiten, um mit einem zweiten Task am letzten Tag einen bayerischen Meister zu krönen. Tagessieger war BBQ-pro Team Coach Uwe Neesen auf seinem Aircross Ultima 4, der (humorvolles Zitat:) "aufgrund einer perfekten Symbiose

von Mensch und Maschine" B-Schein verdächtige zehn Kilometer weit glitt und mit einer homöopathischen Punktedosis von ganzen vier Wertungspunkten belohnt wurde.

Werfen wir einen Rückblick auf den letzten Tag: Unsere Euphorie, die sich angesichts eines Hammertagalarms aufgebaut hatte, wurde am Startplatz durch deutliches Hosenflattern schnell eingebremst. Der Südwind blies stramm und die Aussichten auf ein großes Dreieck waren sprichwörtlich verflogen. Die Aufgabe führte dann auch vom Startplatz nur zweimal rund 10 km in südwestlicher Richtung zum Walchensee und anschließend über den Schönberg im Südosten ins Goal nach Lenggries.

Trotz bayerischen Windes, der sich unten dem Südwind zunehmend in den Weg stellte, waren wir in der Höhe auf Teilstücken der Strecke ganz schön angenagelt. Wer den Task aufgrund der guten Thermik überall offensiv anging, konnte schnell Probleme bekommen; die Sollfahrttheorie war heute irgendwie für die Tonne. Sogar erfahrene, schnelle Piloten mussten auf Prallhängen einparken und soarend auf die eingelagerte Blase warten, die sie wieder zurück ins Rennen warf. Bis zu einer Stunde Geduld war dort teils nötig, Jörg Nuber hat sich bei so einer Aktion das goldene Beißholz verdient. Ironischerweise katapultierte der rettende Bart ihn von Wipfelhöhe direkt an die Basis bei 3.400 m. Traumatisiert flog er von nun an nur noch nahe der Stratosphäre und mit 2.300 m über die Ziellinie...

Alles in allem eine selektive Aufgabe, die ohne ein Ouäntchen Glück für Einzelne nicht zu schaffen war. Die Flugerfahrung der drei Piloten auf dem Treppchen schätze ich auf summierte

Wertung

Int. Bavarian Open 09 Overall

Platz, Name	Gerät
1. Burkhard Martens	Gin Gliders Boomerang5
Andreas Malecki Peter Jung	Ozone Mantra RO9 Ozone Mantra RO9
J. I Citi Juliy	Ozone mantia no)

Int. Bayarian Open 09 Ladies

٠.	-	114 11151	iici sit	u	3111119	J	utus	
2.	P	etra We	sterte	eicher	UP			
3.	Y۱	vonne D	athe		NOVA	Trit	on	

Int. Bayarian Open 09 Overall Serienklasse

1. Thomas Ide	NOVA Triton
2. Samuel Blocher	Advance Omega
3. Hermann Klein	NOVA Triton

Bayerische LM 09 Overall

1. Burkhard Martens

2. Marc Wensauer	Niviuk Icepeak	J-
3. Manuel Nübel	SWING Stratus	
Raverische I M 00 I ad	lios	

Gin Gliders Boomerana5

, , , , , , , , , , , , , , , , , , , ,	
1. Ewa Wisnierska	SWING Stratus
2. Petra Westerteicher	UP
3. Yvonne Dathe	NOVA Triton

60+ Jahre und lasse keinen Zweifel daran, dass viel Erfahrung im Gasfuß gefragt war.

Bereits am Vortag des Events fand ein gut besuchtes Germancuptraining statt. Abends präsentierte Burkhard Martens seine meisterlichen Tricks und Kniffe: Er informierte über das Brauneck, dessen Talwindsystem und sinnvolle Flugrouten. Auch Gefahren- und Problemstellen des Münchner Hausbergs wurden mit Bildern und Karten veranschaulicht

Der Wettkampf selbst wurde natürlich eingerahmt von weiteren Abendveranstaltungen, darunter eine große, öffentliche Pilotenparty mit der Hindelanger Live-Band "B-Rockhaus", die

bereits mehrfach für nächtliche Bärte über den Veranstaltungsorten sorgte. Sie verstanden es erneut die "Alte Mulistation" in einen Hexenkessel zu verwandeln. Die Band und die ersten fünf Reihen des tanzenden Auditoriums gaben alles und dies bis tief in die Nacht.

Den Lenggrieser Gleitschirmfliegern spreche ich ein großes Kompliment aus. Mit einer Vorzeigeorganisation stemmten Sie diesen Wettkampf - scheinbar (aber nur scheinbar) mühelos. Auch die Wettkampforganisation der beiden alten Hasen Harry Buntz (Leitung) und Stefan Mast lief problemlos.

Was macht das Brauneck eigentlich so besonders? Es ist zunächst die verkehrsgünstige Lage in der Einflugschneise für das Fliegervolk aus dem Münchner Großraum, was es so populär macht. Dann sind da einfache Startplätze, die sehr aktive thermische Südseite, die Anströmung der Nordseite am Nachmittag durch den bayerischen Wind und üppige Startrichtungen, denn außer bei Westlagen kommt man immer in die Luft. Möglichkeiten mit kurzen Querungen ins hochalpine Karwendel durchzustarten bieten sich an, aber auch der Anschluss ins Flachland liegt gewissermaßen zu Füßen. Beinahe unnötig zu erwähnen, dass die für XC günstige Startrichtung Ost hier funktioniert. Erwähnenswert sind auch die Bergbahnen, die Camping auf ihrem Parkplatz an der Talstation erlauben und eine attraktive, freundliche und bezahlbare Gastronomie. Außer Leethermik auf der Südseite bei einsetzendem bayerischem Wind und Fußmärschen nach Landungen in für Autos gesperrten Seitentälern, hält es faktisch nur positive Überraschungen bereit. Es ist einen Besuch wert!

94 DHV-info 158 www dhy de www dhy de DHV-info 158 95 **WETTBEWERBE** | NACHRICHTEN **WETTBEWERBE** | NACHRICHTEN

Trofeo Montegrappa 2009

Uli Prinz gewann

Vom O8. - 13. April fand wie jedes Jahr zu Ostern die Trofeo Montegrappa in Bassano statt. Der deutsche Pilot Ulrich Prinz hat diesen Topwettbewerb für sich entschieden.

Raus aus dem Schnee und rein in den Sommer! 20 Grad, Sonnenschein, so empfing uns Bassano zur Einschreibung am Mittwochabend. Gut gelaunt und hoch motiviert sind 13 deutsche Piloten zu dem Topevent angereist. Am Donnerstag, dem 9. April, fuhren die Piloten das erste Mal zum Startplatz. Vor dem Briefing wurde eine Gedenkminuten zu Ehren der Opfer des schweren Erdbebens in Mittelitalien eingelegt. Anschließend gaben die Veranstalter den 1. Task bekannt. Da die Basis nur auf 900 – 1.100 m lag. wurde ein relativ kurzer Task ausgeschrieben. Das schwierigste an diesem Tag war es, nicht in die Wolken zu fliegen.

Am Folgetag lag die Basis deutlich höher, leider war es bereits kurz nach dem Start nicht einfach, eine vernünftige Ausgangshöhe zu erreichen. Der gesamte Pulk drängelte sich um den Start-



zylinder und wartete auf den "Startschuss". Die Teilnehmer mussten über das Hochplateau die Brenta, dann zum Croce und Tortina fliegen. Anschließend ging es raus ins Flachland nach Asolo ins Ziel. Sieger dieser Aufgabe war Urban Valic aus Slowenien.

Am Samstag wurde der wohl interessanteste Task für die Gleitschirmflieger ausgeschrieben. Nach ein paar Wenden an der typischen Bassano-Ridge sollte die Aufgabe nach Feltre gehen. Dafür werden mindestens 1.700 m am Ende des Monumentes benötigt, um an der Westseite des

Piavetals sicher nach Feltre zu fliegen. Auf Grund des starken Ostwindes entschlossen sich viele, die Aufgabe am Monument zu beenden und zum Landeplatz zurück zu fliegen. Hut ab vor all diesen Piloten! Die den Schritt wagten, wurden größtenteils mit einem unvergesslichen Flug belohnt. Am Sonntag wurde der Task ins Flachland gelegt. Die Thermik ließ ziemlich auf sich warten. Viele hatten auch an diesem Tag wieder Schwierigkeiten, genügend Höhe zu machen. Das Ziel am Garden-Relais konnte als Erster Maurizio Bottegal erreichen. Gefolgt von Ulrich Prinz, der nun mit seinem zweiten Platz die Gesamtführung übernehmen konnte. Der 5. Flugtag wurde wegen des stark aufkommenden Windes gecancelt. Nach 4 erstklassigen Tasks gewann Ulrich Prinz die Gesamtwertung mit seinem Gin Boomerang 6. Ihm folgten Jimmy Pacher (Gin Boomerang 6) und Biagio Alberto Vitale (Niviuk Icepeak 3). Die Damenwertung gewann Weltmeisterin Elisa Houdry (Niviuk Icepeak 3). Zweite wurde Caroll Licini (Swing WRC) vor Rosanna Scanagatta. Die Sportklasse konnte Manuel Grandi (Niviuk Peak) für sich

Yvonne Dathe



Zwischenstand nach 3 Durchgängen

Platz	Starrflügler			Flexible Drachen		
1	Neumann, Ulf	AIR Atos VR	2657	Brockhagen, Dietrich	Seedwings Vertigo 15	2696
2	Weist, Bernd	Aeros Phantom	2354	Eylert, Stefan	Moyes Litespeed RS 4	2514
3	Friedemann, Peter	AIR Atos VR	2119	Schreck, Thomas	Moyes Litespeed S 3.5	2510
4	Vogel, Karlheinz	AIR Atos VR	2115	Schwab, Konrad	Icaro Laminar Z9 14.1	2458
5	Mühlberg, Sven	AIR Atos VQ	1885	Beeker, Andreas	Aeros Combat L 13	2285

Andreas Becker, Sieger in der Starrflügelklasse

Donnerstag morgen, die Sonne geht ganz typisch für Bassano im Dunst auf. Die Basis liegt an den Gipfeln auf und ich denke mir "Wie ein Hammertag schaut das ja nicht aus". Trotzdem wurde heute für den ersten Durchgang 108 km für die Flexi- und Starrflügler Piloten ausgeschrieben. Alles klar, irgendwie wird die Aufgabe ja zu schaffen sein. Wir starten ca. eine Stunde vorher, um uns einzufliegen. Für mich ist es erst der zweite Flug in diesem Jahr, also ging ich die Sache mal ganz relaxt an. Die Starren hatten immer einen 2 km geringeren Startzylinder als die Flexis. Um Punkt 13:30 Uhr gings los. Wir starteten mit unserem 2 km Vorsprung in Richtung erster Wende, dicht gefolgt von den nachfolgenden Flexipiloten, es lag aber soviel Dunst in der Luft, das man nur vereinzelt etwas von dem nachfolgenden Pulk sehen konnte. Trotzdem waren die Steigwerte ausgesprochen gut und sogar die tiefe Basis machte uns nichts aus. An diesem Tag flogen wir die Aufgabe ins Ziel. Und



ich war ein bisschen überrascht, dass wir es wirklich geschafft haben. Aber das ist nun mal Bassano und das Klima, das hier herrscht, Man kann es wirklich nicht mit anderen Fluggebieten in den Alpen vergleichen und das ist der Grund, der diesen Wettbewerb auszeichnet. "Mit Top-Piloten aus der Szene in diesem Fluggebiet um die Wette zu fliegen, ist das Größte,"... so schreibt der Sieger der Starrflügel-Klasse und gleichzeitig jüngste Teilnehmer Andreas Becker sen. Bei den Starren siegte Andreas Becker vor

Über 100 Drachenpiloten hatten sich zum Bas-

sano-Meeting angemeldet und wurden mit tollem Frühlingswetter belohnt. 25 deutsche Piloten flogen in der Starrflügler- und Flexiklasse mit. Für eine Überraschung sorgte der mehrmalige Weltmeister Manfred Ruhmer, der mal wieder einen Flexi-Wettbewerb fliegen wollte und diesen nach 4 erstklassigen Durchgängen souverän gewann. Das Flexi-Fliegen hat er nicht verlernt, man munkelt, er sei noch besser geworden, Bester Deutscher auf Platz 13 wurde bei den Flexis Christian Zehetmair, der im letzten Durchgang als Zweiter hinter dem Europameister Elio Cataldi ins Ziel flog und sich dadurch einen Platz im Nationalteam für die WM 2009 in Laragne sicherte. Die Flexi-Wertung gewann Manfred Ruhmer vor Gerolf Heinrichs und Robert Reisinger (alle AUT). Die Damenwertung sicherte sich Corinna Schwiegershau-Norbert Kirchner (beide DEU) und Toni Raumauf Regina Glas

Aktuelle Wettbewerbstermine auf www.dhv.de unter Sport

IMPRESSUM

der Saison auf der Emberger Alm. Nach 3

Durchgängen führt nun in der Ligawertung der

Flexis Dieter Brockhagen vor Stefan Eylert und

Thomas Schreck. Bei den Starren führt Ulf Neu-

mann vor Bernd Weist und Peter Friedemann.

Einen ausführlichen Bericht gibt's auf

www.dhv.de unter Sport/Drachenszene.

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: qelaende@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). Anzeigen: Gerhard Peter (anzeigen@dhv.de, Mobil: 0173-2866494)

Ständige Mitarbeiter: Richard Brandl, Torsten Hahne, Björn Klaassen, Gerhard Peter, Volker Schwaniz, Karl Slezak, Fredegar Tommek

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 Ver-

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

Repro: MMIntec GmbH, Am Windfeld 15, 83714 Miesbach Druck: Mayr Miesbach GmbH, Am Windfeld 15, 83714 Miesbach Papier: chlorfrei Auflage: 32.000 Titel: Steffen Hertling

96 DHV-info 158 www dhy de



Sichern Sie Ihre Existenz.

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

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

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

Name			
Adresse			
Telefon			
E-Mai l			

Das DHV-Versicherungsprogramm

für Hängegleiter und Gleitsegel

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

Halterhaftpflicht

- für nichtgewerblich genutzte Hängegleiter und Gleitseael
- für Mitaliedsvereine
- für Flugschulen/Fluglehrer
- für Hersteller/Händler
- für Gerätevermietung

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer

Hängegleiter + Gleitsegel: 31,60,- € bei 250,- € Selbstbeteiligung (SB), 40,20 € ohne SB Nur Gleitseael:

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 €

Deckunassumme: 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 Selbstbeteili-

Umfang Passagier-Haftpflicht: Luftfrachtführer, Halter und berechtigter Benutzer.

Für alle Mitglieder kostenlos

Bergungskosten
Deckungssumme: 2.500,- €

Umfang: Suche, Rettung, Krankenhaustransport, notwendiger Rücktransport. Ohne Mehrkosten für Bergung des Fluggeräts. (In ursächlichem Zusammenhang mit dem Betrieb eines Luftsport-

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

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

Flug-Unfall Tod und Invalidität

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 26.10€

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 37,50€

Flug-Unfall nur Invalidität Deckungssumme: 5.000,-€ Umfang: Verdreißigfachung möglich. Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderen Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 7.40 €

Zusätzlich mit 3.00 € Krankenhaus-Tagegeld und 3,00 € Genesungsgeld je Krankenhaustag. Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 18,60€

Flug-Unfall Tod und Invalidität 500% Progression

Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderer Sportarten. Straßenverkehr, Arbeitsplatz. Deckungssumme: 2.500,- € bei

Tod. 25.000.- € bei Invalidität.

125.000.- € bei Vollinvalidität. Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 83.60 €

Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod. 50.000.- € bei Invalidität. 250.000.- € bei Vollinvalidität.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 153.50 €

Für alle Mitglieder 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.

Stand: 1.1.2009. HDI Gerling

Für alle Mitgliedsvereine

Vereins-Haftpflicht

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

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

Veranstalter-Haftpflicht

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

Umfang: Alle Hängegleiter- und Gleitsegelveranstaltungen des Mitgliedvereins im Versicherungsjahr.

Boden-Unfall für Startleiter

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

Flug-Unfall Passagier
Deckungssumme: 2.500,- € bei

Tod, 5.000,- € bei Invalidität. Umfang: Verzehnfachung möglich

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 15.00€

Schleppwinden-Haftpflicht

Zusatzdeckung inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

Deckungssumme: 500.000,-€ Deckungssumme: 1.000.000,- € 42,-€

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer

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









