

DHV-info

Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmflieger

159





DHV Performance Center

Die Profi-Gleitschirmflugschulen

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

<p>Hessische Gleitschirmschule Frankfurt Hot Sport Sportschulen GmbH Breslauerstraße 12 35096 Niederweimar/ Marburg Tel: 06421/12345 Fax: 06421/77455 www.hot-sport.de info@hot-sport.de Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt!</p> 	<p>Flugschule Göppingen Zeppelinstraße 3 73105 Dürnau Tel: 07164/12021 Fax: 07164/12029 www.flugschule-goepingen.de office@flugschule-goepingen.de</p> 	<p>Paragliding Tegernsee Tegernseer Straße 88 83700 Reitrain Tel: 08022/2556 Fax: 08022/2584 www.paragliding-tegernsee.de info@paragliding-tegernsee.de</p> 	<p>Flugschule Wildschönau-Tirol A-6314 Niederau Nr. 217 Tel: +43/664/2622646 Fax: +43/5339/8668 www.paragliding.at info@paragliding.at</p> 
<p>Rhöner Drachen- und Gleitschirmflugschulen Wasserkuppe GmbH St. Laurentius Straße 7 36163 Poppenhausen Tel: 06654/7548 Fax: 06654/8296 www.wasserkuppe.com info@wasserkuppe.com</p> 	<p>Sky-Team Paragliding Michael Wagner Schwarzwaldstraße 30 76593 Gernsbach Tel: 07224/993365 Fax: 07224/993326 www.sky-team.de info@sky-team.de</p> 	<p>Flugschule Martin Mergenthaler Waltenerstraße 20 87527 Sonthofen Tel: 08321/9970, Fax: 08321/22970 www.flugschule-mergenthaler.de info@flugschule-mergenthaler.de</p> 	<p>Sky Club Austria Walter Schrempf Moosheim 113 A-8962 Gröbming Tel: +43/3685/22333 Fax: +43/3685/23610 www.skyclub-austria.com office@skyclub-austria.com Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt</p> 
<p>Harzer Gleitschirmschule Amsbergstraße 10 38667 Bad Harzburg Tel: 05322/1415 Fax: 05322/2001 www.harzergss.de info@harzergss.de</p> 	<p>Flugschule Chiemsee GmbH Birgit Beyhl Am Hofbühl 3c 83229 Aschau Tel: 08052/9494 Fax: 08052/9495 www.flugschule-chiemsee.de flugschule.chiemsee@t-online.de</p> 	<p>OASE Flugschule Peter Geg GmbH Auwald 1 87538 Obermaiselstein Tel: 08326/38036, Fax: 08326/38037 www.oase-paragliding.de info@oase-paragliding.de</p> 	<p>Flugschule Aufwind Franz Rehrl Dachstein 52 A-8972 Ramsau Tel: +43/3687/81880 o. 82568 Fax: +43/3687/818804 www.aufwind.at office@aufwind.at Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt</p> 
<p>Flugschule Siegen Claus Vischer Eisenhutstraße 48 57080 Siegen Tel: 0271/382332 Fax: 0271/381506 www.flugsport.de claus@flugsport.de</p> 	<p>Süddeutsche Gleitschirmschule Paragliding Performance Center Chiemsee Am Balsberg 83246 Unterwössen Tel: 08641/7575 Fax: 08641/61826 www.einfachfliegen.de info@einfachfliegen.de</p> 	<p>1. DAeC Gleitschirm-Schule Heinz Fischer GmbH Am Sandbühl 10 87669 Rieden am Forggensee Tel: 08362/37038, Fax: 08362/38873 www.gleitschirm-aktuell.de info@gleitschirm-aktuell.de</p> 	<p>Euro-Flugschule Engelberg Heinz Fischer GmbH Wasserfallstraße 135 CH-6390 Engelberg Tel: +41/41/6370707 Fax: +41/41/6373407 www.euroflugschule.ch info@euroflugschule.ch Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt</p> 
<p>Luftikus Eugens Flugschule Luftsportgeräte GmbH Eugen Königer Hartwaldstraße 65b 70378 Stuttgart Tel: 0711/537928 Fax: 0711/537928 www.luftikus-flugschule.de info@luftikus-flugschule.de</p> 	<p>Drachen & Gleitschirmschule Skytec Langackerweg 7 79115 Ort Freiburg Tel: 0761/4766391 Fax: 0761/4562892 www.skytec.de info@skytec.de</p> 	<p>Flugzentrum Bayerwald Georg Höcherl Schwarzer Helm 71 93086 Wörth a.d. Donau Tel: 09482/959525, Fax: 09482/959527 www.Flugzentrum-Bayerwald.de schorsch.hoecherl@t-online.de</p> 	<p>Papillon Harald Huber rue de l'église F-68470 Fellerling Tel: +33/38982-7187 Fax: +33/38982-7187 www.papillon-web.de hari@papillon-web.de</p> 
<p>GlideZeit Flugschule Tübingen Bahnhofstraße 1/1 72764 Reutlingen Tel: 07121/370400 Fax: 07121/370454 www.glidezeit.de info@glidezeit.de Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt</p> 	<p>Flatland Paragliding Karlstraße 6 40764 Langenfeld Tel: 02173/977703 Fax: 02173/977705 www.flatland-paragliding.de peternitsche@gmx.de</p> 	<p>Flugschule Achensee Eki Maute GmbH Talstation Karwendelbahn A-6213 Pertisau Tel: +43/5243/20134, Fax: +43/5243/20135 www.gleitschirmschule-achensee.at office@gleitschirmschule-achensee.at Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt</p> 	

INHALT



22



40



86

12	Der DHV vor Ort Einladung zu den Regionalversammlungen	62	Gerätekauf Worauf zu achten ist
18	30 Jahre DHV Rückblick und Interview mit Charlie Jöst	63	Nfgh Änderungen der FBO
22	Dune de Pyla Sandkastenliebe am Atlantik	64	Crossalps Soweit die Füße tragen
28	Flugziel Mittelrhein Traumland für Gleitschirm- und Drachenflieger	66	Von den Vereinen Nachrichten und Briefe
32	Livetracking Verschiedene Systeme und Bluetooth GPS-Varios im Test	80	Der Weg zur Spitze Next Generation Competition Team
40	Flugtechnik beim Drachen Teil 3 Übungen in der Luft	82	DHV-XC Zwischenergebnisse
44	Gleitschirmsimulator Die ersten 100 Tage im Einsatz	84	DHV Funcup Wettbewerb für Einsteiger
46	Windmessung am Startplatz Der Weisheit letzter Schluss?	86	Wettbewerbe Drachen-WM: Alex Ploner ist Weltmeister Gleitschirm World Cup Türkei: zwei Deutsche Piloten in den Top Ten Gleitschirm BaWü Landesmeisterschaft: Airgames in Oppenau Gleitschirm-, Drachen Hessische Landesmeisterschaft: Gutes Flugwetter in Greifenburg Skywalk Nightfever: Der Letzte macht das Licht aus Nachrichten und Termine
48	Sicherheitsmitteilungen		
50	Sturm am Tegelberg Meteorologisches Phänomen		
54	DHV-Jugend beim Festival in Kössen Frühlingserwachen		
57	Der leichteste DHV-geprüfte Drachen Lifter hebt ab		
58	Flight Festival Warstein Eine Woche fliegen		
60	Erfahrungen im DHV Packerkurs Dein bestes Stück		
		9	Neu auf dem Markt
		26	Shop
		73	Testberichte
		97	Impressum
		99	Versicherungsprogramm



Titel: Martin Scheel
am Walensee in der Schweiz



outdoortrophy

Schneller, höher, weiter

Am 15. August blickt bereits zum achten Mal die gesamte Extremsport-Welt nach Lingenau im Bregenzerwald (Österreich). Olympiasieger, Welt- und Europameister, Profis und Amateure aus der ganzen Welt werden sich an diesem Tag dem Kampf Mensch gegen Natur stellen. Dabei wird der spektakuläre Staffelwettkampf mit den Sportarten Berglauf, Paragleiten, Wildwasserkajak und Mountainbike Rekorde brechen. Mit Fernseh-Übertragungen in mehr als 80 Ländern hat sich die outdoortrophy längst zum internationalen Großevent gemauert. In der Szene gilt die outdoortrophy als einer der härtesten Teamwettkämpfe der Welt. Weitere Informationen unter www.outdoortrophy.com



Bergsportmagazin

Werbung für unseren Sport

In der Juli/August Ausgabe des deutschsprachigen Outdoormagazins „AllMountain“ ist ein umfangreicher Beitrag über das Gleitschirmfliegen veröffentlicht. Auch die Titelseite schmückt ein Gleitschirmmotiv. Der Fotograf, Autor und Fluglehrer Felix Wölk informiert in seinem Beitrag in Wort und Bild nicht nur über den Verlauf einer Ausbildung. Er beschreibt ebenso die Faszination des freien Fliegens und geht auf die unterschiedlichen Spielarten des Gleitschirmsports ein. Das Heft ist im deutschsprachigen Raum am Kiosk erhältlich. Infos unter www.allmountain-magazin.com



Kündigungsfrist beachten!

Am 31.10.2009 läuft die in der DHV Satzung festgelegte zweimonatige Kündigungsfrist zum Jahresende 2009 ab. Diese Kündigungsfrist gilt auch für sämtliche Gruppenversicherungsverträge, also auch für die Gerätehaftpflichtversicherung. Wer Mitglied beim DHV bleiben, jedoch seine Versicherung kündigen möchte, kann dies getrennt tun. Umgekehrt erlischt bei einer Kündigung der DHV Mitgliedschaft automatisch auch die Versicherung zum Jahresende 2009. Kündigungen sollten per Einschreiben geschickt werden. Erfolgt binnen 2 Wochen nach Kündigung keine Rückbestätigung von Seiten der DHV Geschäftsstelle, empfiehlt sich eine Rückfrage. Kündigungen, Abmeldungen und Austritte, die verspätet eingehen, werden erst zum Jahresende 2010 wirksam. Dies bedeutet, dass Mitgliedsbeiträge und Versicherungsprämien für das Jahr 2010 in voller Höhe zu bezahlen sind; dabei bleiben auch die vollen Leistungen des DHV aufrechterhalten. Die Kündigungsfrist zum 31.10. gilt auch für die Abmeldung von Mitgliedern durch die DHV Mitgliedsvereine.

DHV-anerkanntes Sicherheitstraining

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



Hot Sport Sportschulen **HOT SPORT**
Trainingsleiter Günther Gerkau
Trainingsgebiet: Lac d'Annecy/Frankreich
www.hotssport.de
info@hotssport.de

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

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

Flugschule Chiemsee **FLUGSCHULE CHIEMSEE**
Trainingsleiter Wolfgang Marx
Trainingsgebiet: Bohinj-See/Slovenien
www.flugschule-chiemsee.de
flugschule.chiemsee@t-online.de

Flugschule Aufwind **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 **Airsthetik**
Trainingsleiter Ralf Reiter
Trainingsgebiet: Gardasee/Italien
www.flugzentrum-bayerwald.de
schorsch.hoecherl@t-online.de
www.airsthetik.at, office@airsthetik.at

Flugschule Hironde **Hironde**
Trainingsleiter Kai Ehrenfried
Trainingsgebiet: Lac d'Annecy/Frankreich
www.fs-hironde.de
info@fs-hironde.de

Sky Club Austria **Sky Club Austria**
Walter Schrempf
Trainingsleiter: Walter Schrempf
Trainingsgebiet: Hallstätter See
www.skyclub-austria.com
office@skyclub-austria.com

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

Rechtsberatung

Für die Rechtsberatung der DHV-Mitglieder steht der Rechtsanwalt und Gleitschirmpfieger 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

Fliegergemeinschaft Daidalos e.V.
Jörg Conte
Neugasse 29 b, 61130 Niederderau



Fortbildung

PR-Seminar mit Hartmut Schlegel

Gerade in schwierigen Zeiten ist aktive PR-Arbeit wichtig. Agieren anstatt reagieren lautet das Credo. Deshalb führt der DHV ein bewährtes Projekt weiter: Das Seminar für erfolgreiche Presse- und Öffentlichkeitsarbeit. Dafür hat der DHV als Referenten Spezialisten engagiert: Hartmut Schlegel, Pressesprecher der Deutschen Postbank und Benedikt Liebermeister, PR-Referent des DHV. Zum Thema Presse- und Urheberrecht wird ein Rechtsanwalt ausführlich informieren. In Workshop-Atmosphäre werden die theoretischen Grundlagen einfach und verständlich aufbereitet. Besonderen Wert legen die Referenten dabei auf die Nutzung der modernen Medien - Internet, E-Mail etc. Anschließend wird das Gelernte in praktischen Übungen umgesetzt. Das Seminar ist kostenlos und für Jeden offen, der ein Interesse für aktive Pressearbeit hat. Termin ist der 21.11.2009, Ort: Raum Würzburg. Zur erfolgreichen Durchführung des Seminars ist eine Mindestteilnehmerzahl erforderlich. Vorläufige Anmeldung unter pr@dhv.de oder 08022/9675-62.

Bitte ausschneiden und dem Vollmachtnehmer mitgeben

Vollmacht

Nur gültig, wenn vollständig ausgefüllt und unterschrieben!
Blankovollmacht und Untervollmacht sind nicht zulässig!

Name des Vollmachtgebers

Mitgliedsnummer

Anschrift

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

Ort, Datum

Unterschrift des Vollmachtgebers



Service für DHV-Mitglieder
DHV-Infos als pdf

Exklusiv für unsere Mitglieder haben wir die DHV-Infos von 2009 und 2008 als pdf auf www.dhv.de abgelegt. Damit Du einzelne Artikel leichter findest, gibt es eine Suchfunktion, die zu dem gewünschten Stichwort die Info-Nummer und Seitenzahl angibt. Wenn Du als Mitglied eingeloggt bist und auf das Titelbild eines Infos klickst, kannst Du das pdf direkt öffnen oder abspeichern. Bist Du nicht eingeloggt, öffnet sich ein Fenster zum Mitglieder Login. In den nächsten Wochen werden die pdfs der Infos der vorherigen Jahre Zug um Zug ergänzt.



Drachenfortbildung Sicherheitstraining mit Dirk Soboll

Der Drachenflugverein „Delta-Club-Wiehengebirge“ veranstaltet am 29.8 und 30.8.09 ein Drachenflug-Sicherheitstraining, vor allem für Start- und Landetechnik. Alle Manöver werden mit der Videokamera festgehalten und abends analysiert. Das Sicherheitstraining leitet Dirk Soboll. Die Kosten werden auf die Teilnehmer umgelegt. Sollte das Wetter beim ersten Termin nicht mitspielen, gibt es als Ausweichtermin noch den 12.09. und 13.09.09. Der Verein befindet sich unmittelbar am Wiehengebirge in Porta Westfalica. Gestartet wird von einer Rampe, es gibt auch die Möglichkeit per UL-Schlepp in die Luft zu kommen. Wer Interesse hat, kann sich gern bei Sven Stieghorst anmelden. Tel: 05731-8973, Handy 0170-2355041 ab 19 Uhr, E-Mail: s.stieghorst@googlemail.com, www.dcwiehengebirge.de



Elektroantrieb für Hängegleiter DHV beantragt Zulassung als dritte Startart

Mit dem neuen Antriebssystem für Hängegleiter von Toni Roth (e-lift) ist es möglich, aus der Ebene geräuscharm zu starten, um thermischen Anschluss zu finden. Nach dem Start klappt der Propeller zusammen und der Drachen fliegt motorlos im Aufwind. Der DHV möchte dieses System neben Hang und Winde als dritte Startart etablieren und in den motorlosen Flugbetrieb integrieren. Zunächst wird beim Verkehrsministerium nur der E-Antrieb für Hängegleiter beantragt, da die Entwicklung des Gleitschirmantriebs noch nicht abgeschlossen ist.

Ältester aktiver Drachenflieger im ZDF Hans Otterpohl im Fernsehen

79 Kerzen brannten im Juni auf der Geburtstagstorte von wohl Deutschlands ältestem aktivem Drachenflieger Hans Otterpohl. Ein Alter, wo man normalerweise alles etwas ruhiger angeht und unnötigen Streß vermeidet. Diese Entwicklung ist offensichtlich an Hans spurlos vorübergegangen und wie es aussieht, steht sie ihm auch nicht bevor. Das nahm das ZDF zum Anlass, ihn bei der Ausübung seines Sports zu filmen.



Seine fliegerische Karriere begann 1983 als er kopfschüttelnd zusah wie sein Sohn Bernd begeistert diesen Sport ausübte. Probieren wollte er es auch einmal und nach den ersten kleinen Hüpfen ließ ihn der Sport nicht mehr los. Jetzt bezeichnet sich Hans als Gelegenheitsflieger, was allerdings bei ihm heißt, dass er bei jeder Gelegenheit fliegt. Nicht, dass er sich zum Fliegen nur die ruhigsten Tage aussucht, er startet auch noch, wenn die Jüngeren ihre Geräte lieber im Packsack lassen. Dazu gehört auch das Starkwind-Fliegen auf Lanzarote, wo er seit vielen Jahren im Winter Stammgast ist.



Leidenschaft mit Beruf verbunden PR-Referent des DHV feiert 10-Jähriges

DHV-Geschäftsführer Klaus Tänzler übermittelte Benedikt Liebermeister (re.) anlässlich seines 10-jährigen Arbeitsjubiläums die besten Wünsche der DHV-Vorstandschaft. „Es ist ein Traum, Beruf und Hobby miteinander verbinden zu können. Genauso wie die Leidenschaft fürs Fliegen bis heute in mir brennt, ist die Freude an meiner Arbeit mit den Jahren gewachsen,“ sagte Benedikt, der für das DHV-Info, den Internetauftritt und die Öffentlichkeitsarbeit verantwortlich ist. „Das positive Feedback für das Info und Steigerungen der Besucher auf www.dhv.de geben mir jeden Tag neue Motivation.“

Free Flight Tegelberg Vorteile für DHV-Mitglieder

Die Free-Flight findet 2009 vom 2.10. bis 4.10. am Tegelberg statt. Das Konzept der weltweit größten Messe wurde entscheidend überarbeitet. „Ich lege großen Wert darauf, auch Nichtflieger und die ganze Familie in den Event einzubeziehen“, stellt Veranstalter Benno Osowski fest. Der DHV hat mit Benno Osowski folgende Vorteile für DHV-Mitglieder ausgehandelt (DHV-Mitgliedsausweis bereithalten): Vergünstigter Stellplatz für Wohnmobile u. verbilligtes Camping mit Duschmöglichkeiten am Messegelände (Falkenlager). Ermäßigte Messe-Eintrittskarte und Auffahrt mit der Tegelbergbahn. Verbilligter Eintritt in die Königliche Kristalltherme Schwangau. Infos unter Hotline +49 (0) 8362-1734

Fliegerfest an der Mosel Gastpiloten herzlich willkommen

Das große Fliegerfest in Lasserg an der Mosel findet in diesem Jahr am 22. und 23. August statt. Fliegen und Feiern heißt die Devise. Gestartet wird je nach Windrichtung vom Hang oder aus der Winde. Die gelandeten Piloten werden für drei Euro mit einem Shuttle-Bus zurück zum Startplatz gebracht. Wer möchte, kann die aktuellen Gleitschirme namhafter Hersteller testen. Das Übernachten im eigenen Zelt oder Wohnwagen auf dem Sportplatz und die Nutzung der sanitären Anlagen sind kostenlos. Am Samstagabend ist ein Grillfest beim Startplatz geplant (Anmeldung unter www.dgc-siebengebirge.de/aktuelles). Für Kurzweil sorgen ein Fun-Cup und ein Spiele-Programm für Kinder. Die Organisation des Fliegerfestes teilen sich die Fliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn und der DGC-Siebengebirge. Die beiden Vereine verbindet eine enge Partnerschaft. Infos unter: www.dgc-siebengebirge.de/aktuelles oder www.thermik4u.de. Unter der Telefonnummer 0228 184151 14 (Bandansage) werden am Freitag vor Beginn letzte Infos veröffentlicht.

DHV Berufsunfähigkeitsversicherung (BUV) Wichtige Neuerung

Ab Juli 2009 gibt es für DHV-Mitglieder weitere wichtige Vorteile bei der HDI-Gerling Berufsunfähigkeitsversicherung. Damit ein Pilot hervorragend abgesichert ist, versichert der Partner des DHV, HDI - Gerling Frankfurt das Flugrisiko absolut vollumfänglich. DHV-Mitglieder erhalten exklusiv besonders gute Konditionen. Die Beratung und auch die Antragstellung Deines Berufsunfähigkeitsschutzes erfolgt ausschließlich bei der DHV-Mitgliederbetreuung des HDI - Gerling Frankfurt. Die Berufsunfähigkeitsversicherung ist für Makler, Finanzdienstleister oder andere Vermittler bei HDI-Gerling in diesem vollen Umfang nicht mehr zu erhalten, sondern nur zu einem deutlich höheren Preis (100% Zuschlag). Das Flugrisiko von z.B. Wettbewerben ist, vermittelt über Makler, Finanzdienstleister oder andere Vermittler, bei HDI-Gerling nicht mitversichert. Kontakte: Thomas Ingerl, Hans-Christian Zimmerhäckel und Can Tanju: Tel: 069-7567 395, E-Mail: thomas.ingerl@hdi-gerling.de, Fax: 069-7567 230

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

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 Mitgliederportal ihre Veranstaltungen unkompliziert ein.

Marktplatz

Die Online-Plattform für Hersteller und Firmen-News. Die aktuelle Produktschau 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

DOLOMITES FLYING MEETING

www.dolomitesflying.com



1° Dolomites Flying Meeting
25-26-27 September 2009 Canazei
FASSATAL - ITALY

VAL DI FASSA
...die Faszination der Dolomiten

Info

Willkommen zur ersten Ausgabe des Dolomites Flying Meeting, eine Veranstaltung bei der alle Begeisterten des freien Flugs, dank des besonderen Mikroklimas dieser Jahreszeit, die Möglichkeit haben, über die schönsten Berge der Welt, die Dolomiten, zu gleiten.

Folgendes haben wir für Sie organisiert:

- Besondere Vergünstigungen für Piloten und ihre Begleitpersonen
- Aufstieg zu den Startpunkten mit den Seilbahnen des Col Rodella und Col dei Rossi
- Ganztägig warme Küche am Landeplatz in Canazei
- Ausstellung der bedeutendsten Erzeuger von Drachen und Gleitschirmen
- Möglichkeit verschiedene Modelle und Materialien zu testen
- Shuttlebus zu den Aufstiegsanlagen
- Themenabend

Wir erwarten Sie zahlreich!!!

Wochenendprogramm: 25-27 September 2009

- 2 Nächte im Hotel mit Halbpension
- PanoramaPass (3-tägiges Ticket zur freien Benutzung der Aufstiegsanlagen)
- 1 "ladinisches" Abendessen in einem typischen Restaurant
- Videoabend im "Cinema Marmolada" und anschließend Konferenz mit einem Experten, der verschiedene Aspekte des „Fliegens“ erläutert (Meteorologie, Fluchttechniken...)
- Essensgutschein für ein Mittagessen im Expo Bereich
- Souvenir des Events

Preis (pro Person):
im 4-Sterne-Hotel 185,00 Euro
im 3-Sterne-Hotel 161,00 Euro
im 2-Sterne-Hotel 145,00 Euro

infobooking@fassa.com
tel. +39 0462 609666
fax +39 0462 760355

Map



info@fassa.com
+39 0462 609500

Neu mit DHV-Musterprüfung

Cayenne 3



Der Gleitschirm des Herstellers Skywalk hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung 2 jetzt auch in den Größen XS und XL erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen unter www.skywalk.info Testberichte auf www.dhv.de unter Technik.

UP Ascent 2



Der Gleitschirm Ascent 2 des deutschen Herstellers UP International hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung 1 in 3 Größen erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen unter www.up-europe.com Testberichte auf www.dhv.de unter Technik.

Rêve XC



Der Gleitschirm Rêve XC M des Herstellers Skyward Paragliders & Flugsportservice hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung 2 GH erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen unter www.skyward.de Testberichte auf www.dhv.de unter Technik.

Rêve



Der Rêve des Herstellers Skyward Paragliders & Flugsportservice hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung 1-2 GH in den Größen S und M erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen www.skyward.de Testberichte auf www.dhv.de unter Technik.

Bodyguard



Der Gleitschirm Bodyguard II des Herstellers U-Turn hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung 1 GH in den Größen XS, S, M, L, und XL erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen unter www.u-turn.de Testberichte auf www.dhv.de unter Technik.

Arcus



Der Gleitschirm Arcus 6.32 des deutschen Hersteller Swing hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung 1-2 GH, Solo und Biplace erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen unter www.swing.de. Testberichte auf www.dhv.de unter Technik.

MastR-S



Der Hängegleiter MastR des italienischen Herstellers Icaro 2000 (Vertrieb Fly & More) hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung 3 jetzt auch in der kleinsten Größe S erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen unter www.fly-more.com. Testberichte auf www.dhv.de unter Technik.

Laminar Zero 9



Der Laminar Zero 9 12.6 des italienischen Herstellers Icaro (Vertrieb Fly & more) hat die Musterprüfung des DHV jetzt auch in der vierten und kleinsten Größe mit Klassifizierung 3 erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen unter www.fly-more.com. Testberichte auf www.dhv.de unter Technik.

Atos VRQ



Der neue Starrflügler Atos VRQ des deutschen Herstellers A.I.R. GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung 3 E erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen unter www.a-i-r.de Testberichte auf www.dhv.de unter Technik.

Sting 3 XC 16



Der Sting 3 XC 168 des australischen Hersteller Airborne (Vertrieb Plusmax) hat die Musterprüfung des DHV jetzt auch in der zweiten Größe mit Klassifizierung 2 erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen unter www.plusmax.de. Testberichte auf www.dhv.de unter Technik.

Protect III

Das Rettungsgerät Protect III des deutschen Hersteller U-Turn hat die Musterprüfung des DHV in 3 Größen erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen unter www.u-turn.de. Testberichte auf www.dhv.de unter Technik.

B-Safe 105

Das Rettungsgerät B-SAFE 105 des österreichischen Hersteller Pro-Design hat die Musterprüfung des DHV erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen unter www.pro-design.at. Testberichte auf www.dhv.de unter Technik.

Rhein-Main / Mittelhessen Drachenschlepp

Drachenfieger auf-gepasst! Ihr seid schon lange nicht mehr in der Luft gewesen und in der Thermik gekreist, weil der Weg in die Alpen so weit, oder das Windenseil zu kurz ist? Der „Hammerstag“ war wieder einmal leider nicht am Wochenende, die Bergbahn hatte Revision? Das muss nicht sein. Hier ist die ultimative Alternative für das gesamte Rhein-Main-Gebiet und Mittelhessen. Meta-Fly bietet ganzjährig – und nicht nur am Wochenende – ambitionierten Drachenfiegern die Möglichkeit in die Luft zu kommen. Geschleppt wird in erster Linie am Segelfluggelände Viehheide in Pohlheim bei Giessen (Schleppwagen vorhanden), wir kommen aber auch gerne zu Euch. Mehr Informationen gibt es bei Schlepppilot Detlef Meyer, www.meta-fly.de



Beheizbarer Pilotenhandschuh Trotz Kälte hoch hinaus

Mit den beheizbaren „Pilot 1“ Handschuhen von Cumulus53 gehören frierende Finger der Vergangenheit an. Denn sie sind eine Lösung im Kampf gegen die Kälte. Ihr Innenleben ist revolutionär: Unsichtbare Heizelemente liefern wohlige Wärme bis in jede einzelne Fingerkuppe. Der Vorteil: Sie sind genauso handlich und praktikabel wie ein herkömmlicher Handschuh ohne Heizung, die zusätzlichen Ausstattungsmerkmale sind jedoch speziell auf die Bedürfnisse von Pilotinnen und Piloten abgestimmt. Für die nötige Wärme sorgen leistungsfähige Lithium-Ionen-Akkus, die in jedem Zustand geladen werden können. Mehr Infos unter www.cumulus53.eu



free*spee Beschleuniger Umstellen im Flug



Das lästige Knoten beim Einstellen des Beschleunigers hat ein Ende. Einfach den Beschleuniger einhängen und mit einem Handgriff im Flug richtig einstellen. free*spee setzt hier einen neuen Maßstab durch eine innovative Entwicklung: Ein Klemmsystem fixiert beide Leinen zuverlässig in der Mitte des Beschleunigers. So lässt sich der Beschleuniger immer optimal einstellen. Jetzt gilt auch hier, was bei Gurtzeugen schon lange Stand der Technik ist: Das ganze System lässt sich

jeder Zeit auf die Bedürfnisse des Piloten einstellen. Diese innovative Handhabung sowie die robuste Ausführung haben auch die Testpiloten des DHV überzeugt, so dass free*spee mittlerweile bei den Musterprüfungen eingesetzt wird. Weitere Infos unter www.free-spee.com

Neu bei Aircross Topmodisches Zubehör

Aircross präsentiert eine neue Softshell-Jacke sowie eine neue universell einsetzbare Concertina-Packtasche. Die Softshell-Jacke hat ein Aircross Logo, ist wasserdicht, atmungsaktiv und zeichnet sich durch hohen Tragekomfort aus. Die 3,40 m lange Concertina-Packtasche ermöglicht das materialchonende Packen des Gleitschirms Zelle auf Zelle (alle Schirmtypen sind geeignet). 2 Schaumstoffeinlagen schützen die Eintrittskante und eingenähte Gaze gewährleistet die optimale Belüftung des Schirms. Außerdem bietet Aircross modische Caps und Shirts an. Infos auf www.aircross.eu



Skyward Neue Adresse



Bei Skyward hat sich einiges verändert. Eugen Stiebritz, der 1992 Skyward gründete, hat die Leitung an Walter Weiland übergeben. Verbunden mit diesem Generationswechsel ist auch die Veränderung des Standortes: Vom Saarland aus ist Skyward nun verstärkt der neue Ansprechpartner vor Ort für alle Gleitschirmbegeisterten in der Region Südwestdeutschland, Saar-LorLux und Rheinland-Pfalz/Mosel. Unabhängig davon bleibt die Firma wie bisher für alle Pilotinnen und Piloten aus ganz Deutschland und Europa tätig. Infos unter: www.skyward.de

High Quality Mosel-Open

Area28 hat die Mosel-Open gefilmt und bietet die Videos in drei verschiedenen Versionen an, als DVD, WMV-HD-Disc und Blu-ray. Die Videos dokumentieren den Wettbewerb, zeigen wunderschöne Boden- und Luftaufnahmen, Interviews mit Teilnehmern und die Siegerehrung. Die Videos sind auf www.area28.de erhältlich. Auf der Webseite ist auch ein Trailer zum Film eingestellt.



Kalender online drucken druckpiloten.com

Seit Anfang August lassen sich auf druckpiloten.com individuelle Kalender mit eigenen Bildern und Texten online gestalten. Die Bedienung des Druckportals funktioniert ähnlich einfach wie PowerPoint. „Kleine Vereine bekommen die Möglichkeit, sich über einen eigenen Vereinskalendar nach außen zu präsentieren“, so Heiner Fischer. „Unsere Kunden schätzen zudem den individuellen Service und die gute Qualität.“



ParaFlightBook Automatisches Update

Die im letzten DHV-Info vorgestellte Pilotensoftware ParaFlight-Book liegt jetzt in einer neuen Version vor. Das Update kann manuell sowie auf Wunsch automatisch bei jedem Programmstart durchgeführt werden und ist selbstverständlich kostenlos. Da das Programm ständig weiterentwickelt wird, ist diese Möglichkeit der Online-Aktualisierung aus dem Programm heraus besonders interessant. Wie einst mit der 1-Klick-Varioauslesung hat sich der Entwickler ein innovatives Feature einfallen lassen: Die neuartige Fluggebietsverwaltung, bei der Wegpunkte, Start- und Landeplätze sowie Lufträume gemeinsam angezeigt und verwaltet werden. Bei vorhandener Internetverbindung werden diese Elemente gleich einzeln oder gruppenweise in Google Maps dargestellt, wo sie direkt angelegt, bearbeitet und verschoben werden können. Eine Sortierung in eine geplante Flugrichtung ermöglicht die komfortable Neudefinition eigener Fluggebiete, die selbstverständlich auch in einem Schritt als Ganzes auf ein Kombivario wie z.B. ein Compeino, Compeo oder SkyTraxx geschaufelt werden können. Zu kaufen im DHV-Shop Seite 12.



Skywalk Sommerspecial 2009

skywalk wird auch diesen Sommer äußerst interessante Komplettpakete über die Webseite anbieten. Diese Angebote sind nur solange gültig, wie sie auf der Webseite erscheinen. Die fertig konfektionierten, perfekt aufeinander abgestimmten skywalk Produkte sind ausschließlich bei den skywalk Partnerflugschulen zu beziehen. Das heißt also: skywalk Webseite checken, wenn das Angebot passt sofort eine skywalk Partnerflugschule anrufen und das Paket sichern, denn nach Auftragseingang erlischt das Angebot auf www.skywalk.info



Alle DHV-Mitglieder sind herzlich eingeladen!

DHV Regional - für jeden was

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

Vortragsreihe

Beginn 13:30 Uhr

Charlie Jöst
Video-Highlights 2009



XC-Experten über
Streckenflugpotential
der jeweiligen Region



Karl Slezak
Neues zur
Flugsicherheit



Dirk Soboll
Drachenflug-
sicherheits-Training



Hannes Weininger
Verbesserungen bei
Technik-Prüfungen



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

10. Oktober 2009
Region Nord (Bremen, Hamburg,
Niedersachsen, Schleswig-Holstein)
Bremenhalle im Flughafen Bremen
(Aufgang Besucherterrasse),
Flughafenallee 20 (Bereich
Terminal 2), 28199 Bremen,
ca. 10 Delegierte zu wählen,
Ausrichter: GSC Weser und
DFC Weser

11. Oktober 2009
Region Ost (Berlin, Brandenburg,
Mecklenburg-Vorpommern,
Sachsen, Sachsen-Anhalt,
Thüringen)
Sportlerheim Wacker-Ströbitz,
Zahsower Straße 12,
03046 Cottbus,
ca. 12 Delegierte zu wählen,
Ausrichter: Cottbuser
Drachen- und Gleitschirmfliegerclub

17. Oktober 2009
Region Südwest
(Baden-Württemberg)
Landgasthof Zur Bleiche,
Bleiche 1,
78549 Spaichingen,
ca. 43 Delegierte zu wählen,
Ausrichter: Drachensportverein
Spaichingen

24. Oktober 2009
Region Südost (Bayern)
Flugwerft Schleißheim,
Effnerstraße 18,
85764 Oberschleißheim,
ca. 51 Delegierte zu wählen

31. Oktober 2009
Region Mitte (Hessen,
Nordrhein-Westfalen,
Rheinland-Pfalz, Saarland)
Sport & Kulturhalle
Pestalozzistraße 1
66822 Lebach - Steinbach,
ca. 47 Delegierte zu wählen,
Ausrichter: Gleitschirmflieger
Saar-Pfalz

Vorläufige Tagesordnung

1. Begrüßung und Regularien
2. Genehmigung des Protokolls der Regionalversammlung 2008 (veröffentlicht im Info 156)
3. Aktuelle Informationen und Kurzvorträge
4. Regionale Themen
5. Wahl der Delegierten für die Jahrestagung am 14. 11. 2009
6. Wahl des Regionalbeirats in die DHV Kommission
7. Sonstige Anträge

Antrags- und stimmberechtigt sind alle persönlichen Mitglieder, die ihren Wohnsitz in der Region haben. Für den Wohnsitz gilt der dem DHV gemeldete Stand am 11.09. des jeweiligen Jahres. Mitglieder die im Ausland wohnen, haben die Möglichkeit die Regionalversammlung in der Region ihrer Wahl zu besuchen. Jeder Stimmberechtigte kann sein Stimmrecht durch schriftliche Vollmacht auf einen anderen Stimmberechtigten in der Region übertragen (Vollmachtsformular hier im Heft oder auf www.dhv.de unter DHV und DHV-Versammlungen). Jeder Bevollmächtigte kann höchstens 4 fremde Stimmen vertreten. Zum Zweck der Stimmübertragung bitte nur das Vollmachtsformular benutzen, das vollständig ausgefüllt und unterschrieben sein muss. Bitte den DHV Mitgliedsausweis mitbringen.

Tagungsbeginn 13:30 Uhr.

Stimmkartenausgabe von 12:30 Uhr bis 13:30 Uhr.
Vollmacht-Vordruck auf Seite 5 oder als Download unter www.dhv.de.
Die Vormittagsrunde für Vereinsvorstände findet bei allen Regionalversammlungen wieder ab 10 Uhr statt.



DHV Jahrestagung 2009

Samstag den 14. November 2009
in der Samerberger Halle, 83122 Samerberg
Beginn der Delegierten-Versammlung 13:00 Uhr



Landeplätze am Tagungsgebäude

Startplatz Hochries aus der Luft gesehen

Vorläufige Tagesordnung für Delegierte

1. Begrüßung und Regularien
2. Genehmigung des Protokolls der Jahrestagung 2008 (veröff. im DHV-Info 156)
3. Bericht des Vorstandes
4. Bericht der Kassenprüfer
5. Entlastung des Vorstandes
6. Neuwahl des Vorsitzenden und des Sportvorstandes
7. Neuwahl der Kassenprüfer
8. Anträge
9. Wirtschaftsplan für 2010
10. Ausrichter der Jahrestagung 2010

Stimmberechtigt sind nur die auf den Regionalversammlungen gewählten Delegierten.

DHV-Sportlertag

eingeladen sind alle DHV-Mitglieder

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

Sonntag 15. November 2009

In der Samerberger Halle, 83122 Samerberg

Beginn: 10:00 Uhr

Samstag ab 21 Uhr - 30-Jahr-Party für alle!



FOTO URS HAARI IM SCHWEIZER WALLIS/FIESCH

Summertime



FOTO DAVID CARLIER BEI DEN OUTDOORGAMES IN CHAMONIX

Summertime



Der DHV begleitete eine stürmische Flugdrachen-Entwicklung. Bald nach Gründung des DHV gelang es der DHV-Technik dank Paul Kofler, Ali Schmid und Prof. Michael Schönherr, die bis dahin unerforschte tödliche Gefahr des Flattersturzes zu besiegen. Der Weg für Leistungsfortschritte war frei. In der Folge vollzogen die Hersteller den Schritt vom Einfachsegel zum Doppelsegel, in dem das Querrohr integriert wurde. Die VG (variable Geometrie) wurde eingeführt, die es erlaubt zur Leistungsoptimierung die Segelspannung der Situation anzupassen. Schließlich konnte der Turm samt Oberverspannung entfallen, weil Christof Kratzner das Konzept des freitragenden Holms mit zusätzlichen Schränkungsanschlüssen entwickelt hatte, welche sich mit der VG verstellen. Seither erscheint das Konzept des flexiblen Hängegleiters weitgehend ausgereizt. Versuche, zur Leistungssteigerung die Schränkung weiter zu reduzieren und dabei die DHV-Gütesiegel-Mindestanforderungen zu unterschreiten, bewirkten eine gefährliche Erhöhung der Überschlagsgefahr (Tuck). Die DHV-Tuckversuche haben gezeigt, dass die Schränkungsanschlüsse nicht nur gegen den Flattersturz sondern auch gegen die Tuckgefahr wichtig sind. Besonders wirksam ist das Leitwerk, das neuerdings auch wieder bei Flexiblen zu sehen ist. Mit der Perfektionierung des Starrflüglerkonzepts von Jürgen Lutz gelang Felix Rühle ein nochmaliger Leistungssprung.

Der DHV-Vorsitzende Charlie Jöst im Interview



Wie beurteilst Du das Bild des Drachen- und Gleitschirmfliegens in der Öffentlichkeit? Was hat sich verändert in 30 Jahren DHV?

Ich erinnere mich noch gut an die Anfänge unseres Sports. Nicht wir suchten damals die Öffentlichkeit, sondern die Medien fanden

uns. 30.000 Zuschauer 1976 beim Tegelberg-Pokal. Und eine 30-minütige ZDF Sport Sonder-sendung – bei damals nur 3 Fernsehprogrammen deutschlandweit! Von solchen Zuschauerzahlen träumen wir heute nur. Und doch stehen wir unterm Strich heute viel besser da: Unsere Fliegerei ist „normal“ geworden. Menschen aus allen Gesellschaftsschichten finden den Weg zu uns. Seriöse Firmen werben positiv mit unserem Sport. Allein in diesem Jahr gibt es bisher mehr

als 10 positive TV-Beiträge. Bei den Gesundheitspolitikern stehen wir nicht mehr auf der Themenliste zum Auffüllen des Sommerlochs. Über diese Entwicklungen freue ich mich besonders, denn neben der Sicherheit war dies immer einer meiner Schwerpunkte in der Verbandsarbeit. Darauf ausruhen dürfen wir uns allerdings nicht.

Wie sehen die Zukunftspläne aus?

Der weitere Ausbau des DHV als gutes Service-Unternehmen für die Piloten steht auch künftig auf der Agenda. Wir erhalten heute schon viel Lob von Mitgliedern für die vielen Serviceleistungen des DHV und die engagierte Arbeit der DHV-Geschäftsstelle. In der Verbandspolitik gilt es auch weiterhin das richtige Maß zu finden, zwischen notwendigen Sicherheitsbestimmungen und größtmöglicher Freiheit. Ich habe mich stets dafür eingesetzt, unnötige Bürokratie zu vermeiden. Wir haben die Prüfungs- und Lizenz-

flut eingedämmt, durch Einweisungen anstelle von Prüfungen, z.B. beim Windenschlepp. Wir sind gegen die lästige Vorschrift für Piloten, einen regelmäßigen Checkflug zu absolvieren, die uns die Harmonisierung mit Österreich beschert hatte, erfolgreich eingetreten. Später ist die Vorschrift auch in Österreich abgeschafft worden. Gegen restriktive Genehmigungsverfahren für Flug-länder haben wir uns politisch gewehrt und heute ist ein besseres Einvernehmen mit dem Naturschutz erzielt. Gegen die immer wieder mal erhobenen Forderungen, das Drachenfliegen und das Gleitschirmfliegen als Risikosportarten aus dem gesetzlichen Krankenversicherungsschutz auszugrenzen, sind wir ebenfalls erfolgreich politisch tätig gewesen. Für all das ist ein guter Sicherheitsstandard Voraussetzung. Auch bei den anderen Versicherungen. Wir können für die Piloten die günstigen Prämien des DHV-HDI/Gerlingpaktes nur halten, wenn die Schadensfälle gering

bleiben. Besonders wichtig ist unsere Freiheit im Luftraum. Bisher konnten wir sie weitgehend erhalten, weil ein guter Kontakt zu den Behörden und zur Deutschen Flugsicherung besteht und weil wir generell, alle Piloten und alle DHV-Vereine gemeinsam, unserem Flugsport in der Gesellschaft eine relativ hohe Akzeptanz verschafft haben. Diese Akzeptanz gilt es weiter zu verbessern.

Das Drachenfliegen ist gegenüber dem Gleitschirmfliegen sehr zurückgegangen.

Das bedaure ich sehr. Wir hatten den UL-Schleppstart gefördert, um die Drachenflugmöglichkeiten im Flachland zu erweitern. Der DHV unterstützte die Entwicklung neuer Drachenflügel für die Anfängerschulung und subventionierte die Zulassung neuer Doppelsitzerdrachen. Nun hoffen wir, dass die neue Startart e-lift (Elektromotor), welche für den Drachenflug bereits ausgereift ist, im Flachland einen Schub bringt. Unser Antrag liegt den Behörden vor, rechtlich den e-lift als weitere Startart und nicht

als UL einzustufen, weil die Betriebsart Hängegleiten nach dem Aufstieg unverändert bleibt. Wir werden den Antrag auf Gleitschirmfliegen erweitern, sobald auch hier eine überzeugende, technische Lösung da ist.

Wie beurteilst Du den heute erreichten Stand der Flugsicherheit beim Gleitschirmfliegen und Drachenfliegen?

Dem DHV war es in den ersten 15 Jahren seines Bestehens gelungen, die Unfallzahlen markant abzusenken. Wir haben seither konsequent das Ziel verfolgt, diese so niedrig wie möglich zu halten. Denn, wie unser Sicherheitsvorstand Uli Schmottermeyer sagt, „ohne Flugsicherheit ist alles nichts.“ Besonders wichtig ist hierbei die erfolgreiche Arbeit der DHV-Vereine, die in den Flugeländen für einen sicheren Flugbetrieb sorgen. Grundlage ist eine gute Ausbildung und Fortbildung. Die Qualität der Fluglehrerausbildung des DHV ist hoch und der DHV nimmt seine vom Bundesminister für Verkehr (BMV) übertragene Aufgabe, Überwachung der Flugschulen,

ernst. Es sind nur wenig schwere Unfälle im Rahmen der Pilotenausbildung zu verzeichnen. Wir wollten zudem erreichen, dass den weniger geübten Piloten und den Genussfliegern Fluggeräte zur Verfügung stehen, die sie nicht überfordern, weil sie ein hohes Maß an passiver Sicherheit bieten. Es ist sehr erfreulich, dass heute viele gutmütige Fluggeräte auf dem Markt sind, die obendrein eine gute Leistung bieten. Unsere Kampagne, niedrig klassifizierte Fluggeräte zu fliegen, hat im Gleitschirmbereich gefruchtet. 80% der deutschen Gleitschirmpiloten fliegen heute DHV Kategorie 1 oder 1-2.

Früher prüfte allein der DHV die Flugausrüstung, bevor sie in Deutschland geflogen werden durfte. Dies hat sich im Gleitschirmbereich geändert.

Wie siehst Du die künftige Entwicklung?

Das DHV-Gütesiegel hatte zunächst im Drachenflugbereich und bald auch im Gleitschirmbereich weltweit vertrauensvolle Anerkennung gefunden. Egal, wohin man kommt und in welcher Sprache die Piloten sprechen, das DHV-

Gütesiegel ist ein Begriff. Aber letztes Jahr hat sich in Deutschland eine luftrechtliche Änderung ausgewirkt, die der Gesetzgeber schon vor langem getroffen hatte. Es gibt nun neben dem DHV weitere vom Luftfahrt Bundesamt (LBA) anerkannte Prüfstellen für Gleitschirmausrüstung, die in Konkurrenz zueinander stehen. Ob dies der Sicherheit dienlich ist, muss sich erst noch erweisen. Der DHV wird jedenfalls seine neutrale Prüfstelle weiter betreiben. Viele Hersteller lassen weiterhin beim DHV testen, obwohl der DHV keinesfalls bereit ist, seine strengen Maßstäbe zu lockern. Ein Wettlauf nach unten, um Prüfaufträge zu ergattern, kommt für uns nicht in Frage. Erfreulich ist auch, dass die neuen Lufttüchtigkeitsforderungen (LTF), die alle LBA anerkannten Prüfstellen befolgen müssen, sehr genaue Prüfvorgaben beinhalten. Dies dürfte die Bandbreite der Prüfentscheidungen der verschiedenen Prüfstellen einigermaßen eingrenzen. Da aber dem Testpiloten trotzdem Beeinflussungsmöglichkeiten verbleiben, legt der DHV Wert auf Hersteller-unabhängige Testpiloten.

Inwieweit hat das LBA in den neuen LTF die Forderungen des DHV verwirklicht, die Prüfvorschriften für Gleitschirme zu verschärfen?

Die zentrale Forderung unseres Verbesserungsvorschlages war, künftig den tieflächigen Einklapper, der ja nun mal in der Praxis vorkommt, besser als bisher zu prüfen, ebenso die Steilspirale. Das LBA hatte daraufhin darum gebeten, dass sich Hersteller, Prüfstellen und DHV in dieser Frage miteinander abstimmen. Dies ist geschehen, ohne dass dabei die DHV-Forderung verwässert worden ist. Ganz im Gegenteil, das gemeinsam erarbeitete Ergebnis bringt bei den Einklappern einen deutlichen Fortschritt und erfüllt den angestrebten Sicherheitsgewinn. Immer vorausgesetzt, dass alle Prüfstellen die neue LTF korrekt anwenden.

Die neuen LTF sind auch an die europäische Norm für Gleitschirmflugtests angeglichen worden.

Ja, die Hersteller legten darauf großen Wert. Sie wollen, dass es nur eine einzige, einheitliche Prüfnorm in Europa gibt. Da der DHV an der

EN-Norm mitgearbeitet hatte, sind unsere Sicherheitsforderungen berücksichtigt. Aber die Norm lässt leider bei der Frage, wie einzuklappen ist, Interpretationsspielraum, was zu stark unterschiedlichen Testurteilen führen kann. In den neuen LTF ist dieser Spielraum durch ergänzende Präzisierung eingeengt worden. Bei der nächsten Überarbeitung der EN-Norm soll dies dort ebenfalls geschehen. Was aber weiterhin fehlt, ist eine europäische Überwachungsinstanz für eine korrekte Anwendung der Norm. Die gibt es bisher nicht im Europarecht. Aber wenigstens gibt es in Deutschland luftrechtlich klare Regelungen. Das LBA überwacht, ob die von ihm anerkannten Prüfstellen die LTF korrekt anwenden. Außerdem kann der DHV als Beauftragter für den Flugbetrieb einschreiten, falls beim Flugbetrieb Sicherheitsmängel auftreten.

Zur Zeit bereitet der Sicherheitsstandard bei internationalen Wettbewerben Sorge.

Während in anderen Sportarten Dopingprobleme für Schlagzeilen sorgen, gibt es bei uns Pro-

bleme mit einer Art "technischen Dopings". Bei den Drachenflugwettkämpfen wurden von einigen Piloten die Flügelschränkungsanschlüsse in lebensgefährlicher Weise zu tief eingestellt, um sich einen Vorteil zu verschaffen. Todesfälle wegen Überschlagen waren die Folge. Auch bei der letzten Gleitschirm-WM in Mexiko traten eklatante Sicherheitsprobleme zutage. Ein Spitzenpilot verunglückte tödlich, zudem gab es an die 20 Rettungsöffnungen. Dies hat auch damit zu tun, dass die Aufgabenstellung den Eigenheiten des Gleitschirms oft nicht gerecht wird und dass manche Hersteller bei Weltmeisterschaften brandneue, unerprobte Innovationen ausprobieren lassen. Der DHV fordert vom zuständigen Weltverband FAI seit Jahren eine Verbesserung des Sicherheitsniveaus im internationalen Wettkampf. Dem haben sich inzwischen auch der Europaverband EHPU und namentlich alle Präsidenten der Drachenflug- und Gleitschirmverbände Europas angeschlossen. Die FAI geht jetzt endlich gegen das Herunterdrehen der Schränkungsanschlüsse vor, und sie hat eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die

bis zur nächsten FAI-Jahrestagung Vorschläge für den Gleitschirmbereich erarbeitet.

Die Präsidentschaft des Europaverbandes ging dieses Jahr turnusmäßig an Deutschland. Mit welchen Problemen bist Du als EHPU-Präsident konfrontiert?

Es gibt zur Zeit wenige Probleme. Als die Gefahr bestand, dass unsere Freiheit im Luftraum durch das Projekt "Single Sky" von Eurocontrol stark eingeschränkt wird, wurden wir tätig. Glücklicherweise ist dies jetzt vom Tisch. Vor wenigen Jahren wären wir europaweit beinahe von unsinnig hohen Versicherungsvorschriften erfasst worden. In letzter Minute hatte damals die EHPU erreicht, dass ein Gesetzesentwurf im Europaparlament abgeändert wurde. Seither ist unser Sport vom Europarecht weitgehend ausgenommen. Die Zuständigkeit liegt im Wesentlichen bei den nationalen Gesetzgebern. Immer, wenn Brüssel dies in Frage stellt, argumentiert die EHPU dagegen, denn die große Mehrheit der über 100.000 in der EHPU organisierten Piloten bevorzugt die dezentrale Regelung unseres Flugsports, weil sie den

örtlichen Verhältnissen eher entsprechen kann, als dies eine zentrale Regelung aus Brüssel könnte. Inzwischen sind die EHPU-Verbände so gut miteinander befreundet, dass z. B. Gastflugprobleme rasch und unbürokratisch gelöst werden. Wir können problemlos in allen Ländern Europas fliegen.

Bei der DHV-Jahrestagung am 14.11.2009 steht Dein Amt des DHV-Vorsitzenden zur Wahl. Wirst Du wieder antreten?

Für das Fliegen in seiner schönsten und freiesten Form zu arbeiten, ist eine wertvolle Aufgabe. Ich habe mich viele Jahre meines Lebens dafür ehrenamtlich engagiert und bin bereit, für eine weitere Wahlperiode zu kandidieren. Der DHV ist ein effizienter und von seinen Mitgliedern sehr geschätzter Verband. Dazu trägt in besonderem Maße die Geschäftsstelle bei, mit ihren engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Und es ist eine Freude, mit den anderen 6 Vorständen zusammenzuarbeiten, die sehr versiert und engagiert für die Belange unseres Sports eintreten und mit denen ich mir über die wesentlichen Ziele einig bin. ▽



1987 begann der Gleitschirm seinen Siegeszug, der bis heute praktisch ungebrochen anhält. Anfangs waren die Flugleistungen der „Maxis“, „Salewas“, „Randoneuse“ etc. so gering, dass sich die Piloten besonders steile Berge zum Hinuntergleiten aussuchen mussten. Mit der Verbesserung der Leistungen wurden erst Thermikflüge, später Streckenflüge Realität. Teils abenteuerliche Konstruktionen, mit vollständig geschlossener Eintrittskante oder integrierten langen Fiberglasstangen, brachten erste ernste Sicherheitsprobleme. Ähnlich wie bei den Drachen vollzog sich zunächst eine Entwicklung, die einseitig auf Leistungssteigerung abzielte. Mitte der 1990-er Jahre steckte der Gleitschirmsport in einer Krise. Der Markt wurde von Leistungsflügeln dominiert, die viele Piloten überforderten, entsprechend hoch waren die Unfallzahlen. In einer gemeinsamen Anstrengung, unter Federführung des DHV, gelang es den eingeschlagenen Weg zu korrigieren. Heute fliegen 80% aller Gleitschirmpiloten Flügel der Klasse 1 und 1-2. Das Bedürfnis nach sicheren Flügeln mit guten Flugleistungen hat die Hersteller zu ungeahnten Leistungen angespornt. Gleitzahl 8 ist heute in diesen Klassen Realität.

FLIEGEN AM ATLANTIK

SANDKASTENLIEBE

TEXT UND FOTOS FREDEGAR TOMMEK

Sie ist schlank und sie ist groß. Europas Größte. Tagsüber läuft sie heiß und bringt dich zum Schwitzen. Nachts bleibt sie cool. Der Autor dieser Geschichte hat seine Sandkastenliebe gefunden und kann nicht mehr von ihr lassen.
Die Düne von Pyla

Freiheit - über der Düne schweben

Abgekämpft bin ich und müde. Erst jetzt melden sich verbrannte Stellen am Körper, die sonst von den Strahlen der Sonne verschont bleiben. Hier knallt sie mir den ganzen Tag ihre Kraft an den Kopf. Abends erst und viel zu spät kommt der Schmerz, den der Flugtag am Meer hier vergessen macht.

Es sind nur wenige Schritte, die ich barfuß vom Start- zum Campingplatz stapfe. Mittags wird der feine Quarzsand zu heiß, um ihn ohne Schuhe zu ertragen. Am Abend lässt es sich bis zum Sonnenuntergang angenehm hindurch schlendern. Gut, dass wir eines der Gefrierfächer gemietet haben, die wie Schließfächer einer Grundschule neben dem Grillplatz stehen. Der angestaute Durst des Tages meldet sich und die Vorfreude auf das kaltgestellte Panaché ist kaum mehr zu ertragen. „So in etwa muss es sich im Nirwana anfühlen“, denke ich mir, „wenn der Kreis des Leidens durchbrochen ist und sich alles nur um Sonne, Sand und Meer dreht...“ Ganz schön abgefahrene Gedanken, die mir durch das Hirn wehen. Zu viel Sonne.

Endlich angekommen

Seit einer Woche leben wir nun schon auf diesem Fleckchen Erde, am „Silberstrand“ des südfranzösischen Atlantiks. Das Zelt steht im Lee des riesigen Sandhaufens. Großgewachsene Pinien spenden Schatten, der hier lebensnotwendig ist. Viel brauchst du nicht zum Leben: deinen Schirm, Sonnencreme und eine Flasche Wein für den Sonnenuntergang.

Nun gut, die Anfahrt ins Sonnen-Paradies hat es in sich. Zu viele Kilometer vom entfernten Köln aus über Basel und Bordeaux ziehen sich wie warmer Camembert auf französischem Stangenweißbrot. Erzählungen und Schwärmerien von Eingeweihten haben uns vor einigen Jahren eher zufällig hierher getrieben. Nach dem Besuch des Acro-Vertigos am Genfer See war eigentlich eine Campingtour durch die Toskana geplant. Der Wetterbericht sprach dagegen und spontan hieß das neue Ziel: Düne. Aus der zufälligen Begegnung ist mittlerweile eine Fernbeziehung geworden. Trotz der schmerzenden, großen Entfernung hält sie nun schon über Jahre. Und mit jedem Besuch wird sie intensiver.

Der Tag am Meer

Und so sieht er dann aus, mein Tag am Meer: Schon beim Frühstück mit Baguette und frischem Obst bekommen wir Besuch aus der Tierwelt. Spatzen und zahme Eichhörnchen lassen sich von Campinggästen verwöhnen und fres-



Spielen im Sonnenuntergang

sen uns, gar nicht wählerisch, aus der Hand. Noch bevor sich der Schlaf richtig aus den Augen verzogen hat, meldet ein leichtes Säuseln der Bäume den Anmarsch der Seebrise. „Laminar“ ist hier kein schöngefärbter Terminus des Wetterberichts und erst recht kein Fremdwort.

Ich packe meinen Schirm, dem die Reibereien des feinen Sandes spürbar zusetzen und mache mich auf den Weg. Ein kurzer Weg barfuß Richtung Meer und dann direkt zum Sandkasten für erwachsene Flieger. Kurze Hose, Badebuxe, Sonnenbrille und Trinkwasser. Das übliche Geräffel vor einem geplanten Streckenflug an kalten und windigen Startplätzen in den Nordalpen fällt heute aus. Bergbahn? Parkplatzproblem? Fehlanzeige. So entspannt komme ich sonst nirgendwo in die Luft. GPS und IGC-File kann ich auch getrost vergessen: Selbst wenn ich die Düne mit ihren 2,7 Kilometern Länge hundertmal entlangdöse, für den DHV-XC lässt sich hier kein Blumentopf gewinnen.

Spielen gestattet

Der Strand ist menschenleer. Das Wasser hat sich einige Meter zurückgezogen und trennt die Düne von der vorgelagerten Sandbank „Banc D'Arguin“. Ein Rückzugsgebiet für Seevögel, die dort nur tagsüber von einigen Strandtouristen gestört werden.

Ich lege los, denn selbst Frühaufsteher haben die Düne nur selten für sich allein. Der Schirm lässt sich butterweich aufziehen, auch wenn die sandgefüllte Hinterkante nach Entleerung bettelt. Französische Locals nehmen sich unkon-

ventionell der Versandungs-Problematik an: Eine glühende Guloises Kippe brennt prima Riesellöcher in jede zweite Kammer. So bleibt der Sand dort, wo er hingehört. Im Kasten.

Von der kleinen Strandbar, wo tagsüber fesche Franzosen ihre leicht bekleidete Kundschaft im Doppel über den Strand ausführen, hebe ich ab. Über die verbrannten Baumstümpfe an der Ecke zum Pinienwaldstück trägt es bereits. Jetzt ganz nah ran an die steile Hangkante, die sich vielleicht 40 Meter bis zum Strand hinunter zieht. Wenn hier noch nix geht, hilft nur eine kurz entschlossene Kehrtwende, um wieder in der Nähe des Startplatzes zu landen. Eigentlich ist hier

Nützliche Internetlinks

- www.arcachon.com (Unterkunftssuche, allgemeine Infos zum Ort und einfache Wetteraussichten)
- www.earthtv.com (Live Cam mit Blick auf die Promenade in Arcachon und einfache Wetterinfos)
- www.waggaschool.com (Flugschule und Tandemflüge direkt an der Düne)
- www.bassin-arcachon.com (Infos zur Region, Veranstaltungen und Möglichkeiten)
- www.pyla-camping.com (Campingplatz Pyla mit direktem Zugang zu Düne und SP)
- www.camping-panorama.com (Campingplatz Panorama, ebenfalls mit Zugang zu weiterem SP)



Picknick an der Düne

alles Startplatz. Das Schlimmste, was passieren kann, sind nasse Füße beim Einlanden am unteren Strand. Und selbst das nur bei Flut.

Heute aber trägt es und schon bald ziehen die Schirme in allen Farben und teilweise historischen Altersklassen ihre Bahnen. Vom Startplatz rüber zum Campingplatz, weiter in Richtung der alten Betonbunker im Wasser, dann aufdrehen bis auf Höhe der Baumkronen, über Liegestuhl und Holzkohlegrill der Camper hinweg und zurück. Jetzt bin ich also drin, in der Soaring-Endlosschleife. Unterbrochen nur von Wingovern über dem blauen Atlantik und einigen „Touch and goes“ an einer passenden Dünenkante. Mit jeder Kurve, jeder Steuerbewegung und jeder Landung stellt sich ein Promille mehr Feeling und Vertrautheit mit dem Schirm ein. Die Bewegungen werden geschmeidiger und das Zupfen an den richtigen Leinen je nach Windsituation und Reaktion der Kappe gelingt besser. Später wird es zur Selbstverständlichkeit und wer es perfektioniert, macht es mit Intuition. Was lokale Sandplatz-Helden hier der staunenden Bikini-Gemeinde präsentieren, ist feinstes Acro-Handling. Einarmig ziehen sie ihre Spuren durch den Sand oder Helicoptern den Schirm eine Drehung kurz vor der Landung. Die Kappe bleibt gefüllt und in der gleichen Bewegung hebt der Bursche schon zur nächsten Ehrenrunde ab.

Oh la la, denke ich mir und muss wohl noch einige Male wiederkommen, bis auch ich meinen Schirm so geschmeidig an der Düne von Arcachon ausführen kann.

Infos

Ausflugziele und Möglichkeiten

Vom Robinson Plage, direkt unterhalb des Zugangs zum Campingplatz „Pyla Camping“, legen kleine Touristenboote zu Tagesausflügen ab. Unter anderem wird meist das Postkartenmotiv einiger Watt-Hütten auf Stelzen und der Leuchtturm von Cap Ferret angefahren. Tauchen unter Anleitung und Begleitung ist beim Tauchshop am Hafen von Arcachon möglich. Außerdem: Kanu- und Kajakfahren, Segeln, Kiten, Rudern, Radeln auf guten Fahrradwegen, Rundflüge, Reiten, Golfen auf drei Plätzen, Wasserski und Jetski.

Tipp des Autors: *Vormittags den Lebensmittelmarkt in der Markthalle in Arcachon direkt am Bahnhof besuchen. Am offenen Verkaufsstand linkerhand des Eingangs gibt es „Crevettes“ (Garnelen) mit Aioli-Dip, Baguette und gekühltem Weißwein für schlappe acht Euro. Alternativ einen herrlich frischen Meeresteller mit Muscheln, Austern und anderen Leckereien aus dem nahen Salzwasser. Speisen wie Gott in Frankreich!*

Anfahrt mit dem Auto

Die Wege zu den schönsten Plätzen der Welt sind bekanntlich nicht immer ganz einfach. Wer mit dem Auto von München aus anreist, hat rund 1.350 Kilometer auf dem Tacho, bis die Fahrt direkt am Sandkasten endet. Gebühren für Vignetten fallen für die Straßen in Österreich und der Schweiz an. Von der Schweizer Grenze bis zur Düne wird man mit etwa 50,- Euro (einfach) noch Mal kräftig zur Ader gelassen. Wer sich die Mühe macht und seine Route vorab über die gebührenfreien, französischen Nationalstraßen plant, spart das Geld und ist nur wenig mehr Zeit unterwegs. Gerade wer im Wohnmobil anreist, erreicht kaum später das Ziel.

Flugverbindungen nach Bordeaux

Leider hat Germanwings den Direktflug von deutschen Flughäfen nach Bordeaux wieder eingestellt. Trotzdem gibt es einige Anbieter, mit denen man, wenn auch über Umwege, nahe heran an die Düne kommt. Die holländische KLM fliegt von Amsterdam nach Bordeaux. Easyjet von Basel/Freiburg aus, allerdings erst ab Ende Juni. Auch über die Air France wird Südf frankreich angefliegen. Achtung, teilweise ergeben sich stundenlange Zwischenstopps. Also: Augen auf bei der Flugbuchung! Die Buchung



von Mietwagen ab Flughafen Bordeaux ist unkompliziert und vergleichsweise günstig.

Unterkunft

Absolut empfehlenswert, auch für Flieger mit familiärem Anhang: „Pyla Camping“ mit direktem Zugang zur Düne. WoMos und Zelte finden hier einen schattigen Platz unter hohen Kiefern. Ab Anfang September, wenn die kleinen Franzosen wieder die Schulbank drücken müssen, ist das Campen günstiger (ca. 14,- Euro für zwei Personen inkl. Auto und Zelt pro Nacht). Der Hauptstartplatz und die Flugschule „Waggaschool“ befinden sich direkt angrenzend an den Campingplatz. Es scheint dort häufig zu Diskussionen zu kommen, wem das dortigen Starten erlaubt ist, da das Gebiet wohl zum Campingplatz gehört.

Ebenso gut untergekommen sind wir auf dem angrenzenden Campingplatz „Panorama du Pyla“, der vor allem in der Vor- und Nachsaison mit günstigen Preisen für kleine Holzbungalows lockt. Frühstück auf der Terrasse mit Blick Meer inklusive. Mit viel Sand vor der Linse und

Liebe zum Detail haben zahlreiche Fliegerkollegen ihre Erlebnisse und Eindrücke an der Düne ins Netz gestellt. Die bekannten Suchmaschinen und Videoportale bieten Impressionen über die Suchbegriffe rund um „Dune de Pyla paragliding“.

Zum Soaringspaß brauchen wir an der Düne vor allem Seewind, sprich Westwind. Wer die Möglichkeit hat, je nach Stärke einen kleinen oder größeren Schirm aus dem Sack zu ziehen, freut sich über noch mehr Airtime. An guten Tagen werden selbst acht bis zehn Flugstunden über dem kleinen Strandabschnitt nicht langweilig. Auch wenn es an der Düne besonders schwer fällt: Es hat sich auch hier die Helmpflicht eingebürgert. Vor allem bei starkem Luftverkehr und dutzenden, soarenden Piloten auf engstem Raum sicherlich eine sinnvolle Auflage. Ebenso empfiehlt sich das Tragen von Schuhen oder Trekking-Sandalen beim Fliegen. Manchmal verstecken sich auch im schönsten Sandstrand Holzstücke des nahen Pinienwaldes oder Glasscherben und sonstige Überreste einer nächtlichen Strandparty. ▽

Arcachon und die Düne

Die größte Sanddüne Europas erstreckt sich über 2,7 Kilometer, aufgetürmt bis zu einer Höhe von 107 Metern, zwischen dem schmucken Städtchen Arcachon und dem Strandort Pyla sur Mer. Entstanden ist der Flieger-Spielplatz über einen Zeitraum von mehreren zehntausend Jahren, in denen Meeresströmung, Wind und Gezeiten zur Auftürmung diverser Schichten beitragen. Durch starken Wind oder Unwetter verändert das Naturschutzgebiet immer wieder seine Form und Ausdehnung. So manchem Campingplatz gräbt dabei die Düne Meter für Meter Zeltplatz ab. Der Atlantikküste bei Arcachon vorgelagert ist die Halbinsel Cap Ferret, die mit ihrem Bilderbuch-Leuchtturm und den pastelfarbenen Stränden ein bekanntes Fotomotiv bietet. Die insgesamt 84 Kilometer lange „Silberküste“ ist auch für Europas größte Austernzucht bekannt. Liebhaber von Muscheln und Meeresfrüchten schlendern von einem Schlemmer-Tempel in den nächsten. Das Städtchen Arcachon mit seinem täglichen Frischmarkt und der Strandpromenade sind nicht nur einen kurzen Tagestrip wert! Touristische Höhepunkte sind das Fest der Musik im Juni und das Fest des Meeres im August.

Koordinaten
Startplatz: N 44° 34` 703“, O 001° 13` 279“ auf 40 Meter

BEKLEIDUNG

T-Shirt Herren

Herren T-Shirt der Marke Mantis in der Farbe dunkelblau. Größe M Motiv HG-GS kombiniert Preis: 19,00 €



T-Shirt Herren der Marke Tee-Jay

Farben: black ice, dunkelgrau Motiv: HG, GS oder HG-GS kombiniert Größe M, L, XL Preis: 17,00 €



T-Shirt Damen Bella

Farben: creme Größe: S, M, L, XL Preis: 17,00 €



T-Shirt Damen Skinnifit

Damen T-Shirt der Marke Skinnifit Farben: apfelgrün, weiß, grau Größe: S, M, L, XL Preis: 19,00 €



Weitere Vaude Artikel ZUM DHV Vorzugspreis auf www.dhv.de

VAUDE Weste Damen und Herren

Winddichte, leichte und atmungsaktive Softshell-Weste für Damen Preis: 85,00 € Fleece-Weste für Herren Preis: 85,00 €

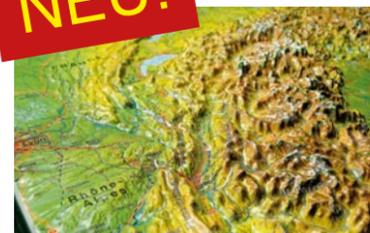


H.A.D. mit Fleece Original H.A.D. Multifunktionsstuch Preis: 17,90 €



DHV Funktions-Cap Preis: 9,80 €

NEU!



Alpen Relief Karte

klein, 1:2,4 Mio, Preis: 19,95 € klein mit Rahmen, 1:2,4 Mio, Preis: 34,95 € groß, 1:1,2 Mio, Preis: 39,95 € groß mit Rahmen, 1:1,2 Mio, Preis: 69,95 €

ZUBEHÖR UND PRÜFUNGSFRAGEN

Erste Hilfe Pöckchen

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

Prüfungsfragen

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

Info - Sammelordner

Preis: 0,20 €

Flugbuch für Drachen- und Gleitschirmflieger

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

Rettungsschnur-Set

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

NEU!



Elektronisches 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 €

BÜCHER



Gleitschirmfliegen Grundlegend überarbeitet, erweitert und 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 €



Das Streckenflugbuch für Gleitschirm- und 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 - von Oliver Guenay. (Ausgabe 2004) Preis: 39,50 €



Lehrplan - Passagierfliegen Grundlage für die Ausbildung zur Passagierberechtigung für Gleitschirmfliegen. (Ausgabe 2005) Preis: 19,90 €



Lehrplan - Windschlepp Lehrplan zum Thema Windschlepp. (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 €



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. Preis: 19,95 €



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



Red Bull X-Alps 2007 von Hannes Arch. Dauer 100 Min. Preis: 19,90 €



FLIGHT CONTROL Gleitschirm-Flug-Techniktraining mit Mad-Mike Küng von den Machern der n-tv Serie "Take Off", Dauer ca. 35 Min. Preis: 24,90 €



PLAYGROUND - Trainingsfilm von Mike Küng und Alex Kaiser. Dauer: 34 Min. Preis: 29,90 €



DVD - Aktiv Gleitschirmfliegen von Charlie Jöst mit Bonusvideo. Filmdauer 42 Minuten. Bonusfilm 12 Minuten. Preis: 19,50 €



DVD - Starten, Steuern, Landen mit dem Drachen von Ralf Heuber mit Bonusvideo. Filmdauer 15 Min. Bonusfilm 12 Minuten. Preis: 15,50 €



Starten, Steuern, Landen mit dem Gleitschirm von Charlie Jöst mit Bonusvideo. Dauer 35 Min. Bonusfilm 12 Minuten. Preis: 15,50 €



DVD - Wolken, Wind und Thermik von Charlie Jöst. Dauer 53 Min. Preis: 19,50 €



DVD - Am Seil nach oben von Charlie Jöst. Dauer 60 Min., Gleitschirmschlepp 32 Min., Drachenschlepp 28 Minuten. Preis: 15,50 €

KARTEN



Ausgabe 2003

Fluggebiete der Alpen

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



Fluggebietskarte Italien

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

Ausgabe 2003



Deutsche Fluggebietskarte

ca. 450 Fluggebietskarten in ganz Deutschland incl. Schleppgebietskarten. (Ausgabe 2004) Preis: 9,20 €



Ein Passagierflug in Liechtenstein über Balzers. Im Hintergrund sieht man Triesen, Vaduz, Triesenberg mit den Startplätzen Gaflei und Bargella. Die Berge sind Alpspitz, Drei Schwestern und Schönberg

FLUGZIEL MITTEL RHEIN

Ein Beitrag von Robert Jakob



Mit dem Namen Rhein verbinden sich Gedanken an die Loreley und bewaldete oder mit Reben bepflanzte Mittelgebirge. Südlich vom Bodensee, dort wo der wilde Alpenrhein begradigt schnurstracks ins schwäbische Meer fließt, umstehen ihn aber hohe wie-sengesäumte Berggipfel: mit Anfahrten bis fast zu den Startplätzen ein weites Traumland für Drachen- und Gleitschirmpiloten.

Zwei, drei wilde Drehungen – jetzt wird sich dieser Gleitschirm gleich ungespitzt in den Boden versenken - könnte man meinen. Dann, plötzlich ein sanftes Ausgleiten und Ausflaren bei einer Kapelle. Gott ist mit den Standhaften. Der, der da seine Wingover vorführt, ist Markus Kalberer, Gleitschirm- und Drachenfluglehrer der Flugschule Pizol. Er hat sich mit seiner Flugschule in eines der Seitentäler des Rheintals zurückgezogen, denn es ist Hochsommer und an thermisch aktiven Tagen kann es im breiten Rheintal gewaltig durchziehen. Am Landeplatz Heiligkreuz im Seetal zwischen Walenstadt und Sargans kann er in Ruhe seine Wingover drehen, während im Haupttal der Luftmassenaustausch zwischen Deutschland und der Schweiz vorbeirauscht.

Die nach Norden schützenden Churfürsten und die Alvierkette sind über 2.200 Meter hoch. Erst wenn es da oben ordentlich pfeift, sollte man im Seetal nicht fliegen. Bedenken sollte man jedoch immer die großräumigen Windverhältnisse, vor allem, wenn man das weite Tal verlässt. Richtung Liechtenstein auf der östlichen Talseite bricht der Föhn gerne über den Luzisteig herein und macht eine Überschreitung der vom Schloss Sargans gebildeten Demarkationslinie ebenso zum Himmelfahrtskommando wie die Bise (in der Schweiz ein Nordostwind), welche bei Trübbach zwischen Maziferchopf und Fläscher Berg hindurchdonnert.

Manch einem Crack gelingt es, bei Thermik am Gonzen, jenem auch bei Segelfliegern bekannten und markanten „Lift“, Höhe zu machen, um in Liechtenstein anzubandeln. Auch für Streckenflieger, die vom Hohen Kasten, aus dem Appenzellerland, herangeflogen kommen, bietet sich diese Thermikankstelle an, um das Rheintal zu queren und sich auf Strecke zu verabschieden, Richtung Süden oder rüber in den Prättigau.

Die „grüne Rampe“ Prättigau ist das andere windgeschützte Ost-West-Tal am Mittelrhein. Wer es bis dahin schafft, kann versuchen sich von Krete zu Krete bis Davos hochzuhangeln. Hinter zwei Felsblöcken nach der Bündner Herrschaft ist das Tal ebenfalls gut geschützt. In dem vom warmen Wind begünstigten Weinbauparadies Graubündens liegt der einfache Flug-

bergVilan (2.376 m, W), den man vom Malanser Aelpli (1.758 m) mit der Kabinenbahn und einer guten Stunde Wanderung bequem erreichen kann. (Reservierung aufgrund des günstigen Preises von 10 Franken und daher großem Zuspruch empfehlenswert, Tel. 081 322 47 64.) Sassauna (2.308 m), am Anfang des Tales auf der Nordseite, ist Inbegriff wunderbarer Thermikflüge bis ins Tal der Landwasser. Dieser Bruder der Landquart entwässert die Landschaft Davos zur Albula hin. Und auch dieser Fluss endet schließlich im Rhein. Manch ein Gleitschirmpilot schafft es, denselben Kreisverkehr des Wassers im Streckenflug nachzubilden.

Das eigentliche Kleinmekka des Gleitschirmsports im Prättigau ist Fanas (907 m). Von dort zieht eine etwas teure Kabinen-Bahn 800 m hoch durch die Wälder. Oben am Ausflugsrestaurant geht's direkt nach links zum Startplatz Höreli (1.800 m). Wer schon sehr früh am Tag Thermikanschluss sucht, kann auch über einen kurzen Sattel den ganzen Dreispitz des Sassaunas hochwandern. Hier ist wieder Wiesenland und der Start von überall problemlos möglich. Über der Ochsenbergalp steht verlässlich der Hausbart. Mit gewonnener Höhe geht es problemlos ab ins Rheintal.

Auf der anderen Rheinseite ist der frequentierteste Startplatz der Walenstadtberg (Schrina Hochrugg, 1.400 m, S, 7,5 km ab Walenstadt auf bequemer Fahrstraße zu erreichen - Landung neben dem Strandbad nördlich der Fahrstrasse beim See. Tageskarte 5, Jahreskarte 15 Franken, Buspendeldienst). Zwischen den Tannen des Startplatzes ist nur wenig Platz, und am Wochenende kann es schon mal vor lauter „Tuchföhlung“ unangenehm eng werden. Der Start direkt ab Lüsis-Alp oder Vergoda-Alp ist für Hängegleiter verboten. Gestattet ist es jedoch - immer vorausgesetzt man missbraucht die empfindliche Fahrstrasse nicht als Autobahnzubringer - weiter nach oben zu wandern, um seinem Hobby zu frönen. In einer guten Stunde ist man am Ziel.

Weites Land

Bequemer kann man von den Skistationen fliegen. Wunderbar einfache Startflecken liegen auf dem Grat zum Pizol. Dabei helfen einem die



vier Sektionen der Pizolbahn bis auf 2.200 m hoch. Bereits ab der zweiten Station (Furt, 1.522 m) gibt es Startmöglichkeiten, wie die Waldschneise unterhalb des Skihauses und die Wiesen bergwärts rechts von der Seilbahn. Bis dahin transportiert die Bahn auch Drachen. Von der zweiten Seilbahnstation Gaffia (1.861 m) führt eine wunderschöne ausgesetzte Bergwanderung auf den Gamidaurspitz (2.309 m). Die Wanderung führt an einem Bergsee vorbei bis zu einem riesigen einsamen Fels. Wenn man in der Berglücke steht, sieht man zweitausend Meter weiter unten das weite Land wie durch eine Panoramakamera. Mittlerweile gehört dieser in früheren Gleitschirmführern gepriesene Startplatz zu den Lebenszonen bedrohter Arten.

Naturschutz

Ebenfalls in Ruhe lassen sollten wir die Gegend über dem Wildenberg, die Nordhänge von Guscha (2.132 m), vis-à-vis Prodkamm (NW und SO) und Maschgenkamm (NW), den bei-

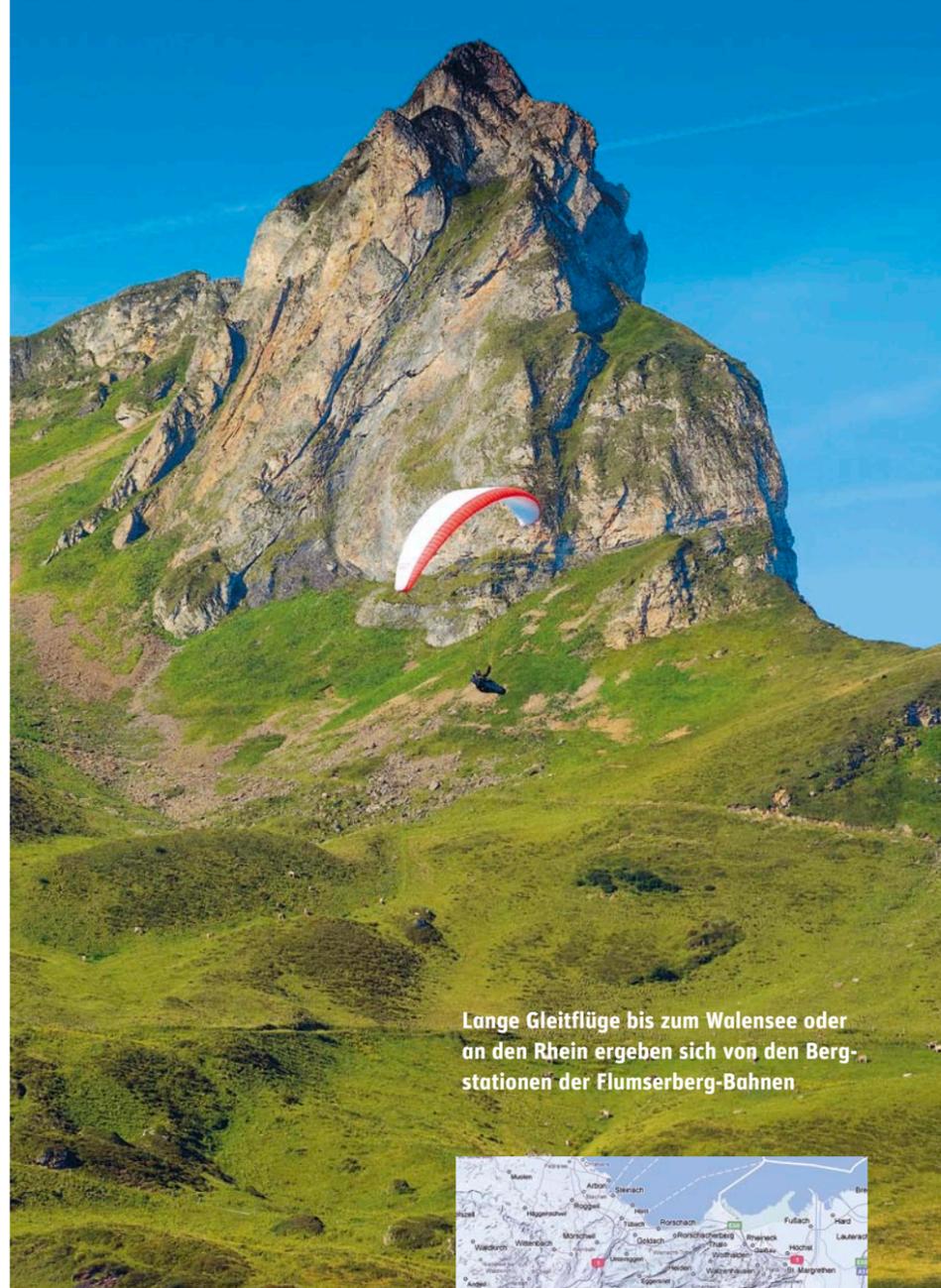
den Startplätzen im Flumserbergskigebiet. Allerdings darf von Guscha in südöstliche Richtungen geflogen werden; ein schöner nicht enden wollender Gleitflug in Tuchfühlung mit torfdurchsetzten Hochebenen, dem Chapfensee (1.030 m) zur Rechten und der vollen Breitseite des Seezertales vor den Füßen. Auch hier sind die Straßenverhältnisse sehr gut. Die Flugschüler fahren ab Flums mit dem meist rappelvollen Bus hoch bis zum Kurhaus bei den Lehnerhütten unterhalb Guscha. So sehr sie sich im Bus auch auf der Pelle sitzen mögen, Platz zum Starten ist in den Heidelbeerfeldern des Wildenbergs dann reichlich (1.484 m, NO). Zu vollen Stunden und für 10 Franken fährt aber auch das Bähnli ab Saxli (P634) hoch, selbst wenn's nur einen Fahrgast hat. Das ist sicherlich die bequemste und mittlerweile häufigste Aufstiegsmethode. Wer allein unterwegs ist, kann auch ganz gut stoppen. Mir ist es dabei immer gleich, ob ich an der Abzweigung kurz hinter der Fabrik links Richtung Wildenberg-Schönhalden oder rechts zum Flumserberg mitgenommen werde. In letzterem Fall ist ein bequem zu erreichender Startplatz die feuchte Waldschneise Schnabel (ONO) oberhalb von Cafrida, südöstlich der Kabinenbahn Tannenheim. Zu beachten ist die Hochspannungsleitung etwas weiter unten. Wer nicht rumtrödelt, kommt aber recht hoch darüber hinweg. Gelandet wird südöstlich von Flums bei der Kirche und ihrem großen Friedhof. Der Landeplatz ist windsackmarkiert.

Kabelsalat

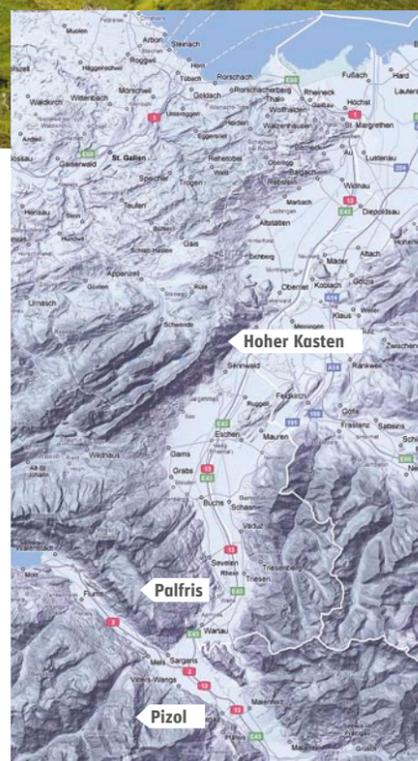
Ist die Hochspannungsleitung auf dem Flumserberg noch leicht zu erkennen, können einige der Kabel auf der Nordseite des Seezertales gefährlich werden. So habe ich trotz Dutzender Flüge einmal fast das Kabel auf halbem Weg zwischen Walenstadtberg und Lüsiser Alp übersehen, das die Steilwand herunterzieht und eigentlich allen Hangkratzern dort oben bekannt sein müsste.

Eine ganze Kabelserie hängt bei Startplatz Hinterspina (1.400 m SW) im unteren Talbereich die bewaldeten Felsen herab. Dorthin muss man leider eine anderthalbstündige Wanderung durch den Wald auf sich nehmen oder lieber mit dem Auto 30 Min. zwischen Azmoos und Malans (SG) oder geradeaus weiter zunächst über Oberschan eine Etage höher nach Vorder Palfris (1.688 m) fahren. Wenn man dann aber brav sein Parkticket löst, kann man guten Gewissens auf Thermikjagd gehen und vor allem Drachen lösen damit den bequemem Einstieg.

Gegenüber liegen Österreich und Liechten



Lange Gleitflüge bis zum Walensee oder an den Rhein ergeben sich von den Bergstationen der Flumserberg-Bahnen



stein. Das „Ländle“ hat mit Gaflei sein eigenes Hängegleitermekka. Von der Sonne wird es ab spätem Vormittag kräftig beschienen, da das Land weit und hindernisfrei ist. Die Zufahrt erfolgt über die Straße nach Malbun, der Skistation des Fürstentums. Zum unteren Startplatz kann sogar das Postauto (Linien 21 und 22) benutzt werden. Nach Triesenberg geht es nacheinander links hoch zu den Startplätzen Gaflei-Foppa (1.250 m, SO-SW) und Bargella (1.685 m, NW-SW). Im Fürstentum kommen sich Drachen und Gleitschirme aufgrund der getrennten Landeplätze zwischen Vaduz (Gleitschirmler) und Triesen (Drachen) nicht in die Quere. Fürstlich belohnt werden beide, denn ähnlich wie am Tegelberg geht es hoch über das berühmte riesige Schloss dem weiten Flachland entgegen. ▽

Fluggebietsinformationen

Palfris: Auf Palfris bestehen zwei offizielle Startplätze. Beide sind durch je eine Windfahne bezeichnet. Gleitschirme benützen vorzugsweise Startplatz Tschuggen (Nr. 1) und Drachen den Startplatz Palfrisbahn (Nr. 2). Der Landeplatz befindet sich in Wangs. Bei Talquerung auf Anflugschneise der Motorflieger, die über den Einkaufszentren verläuft, achten. Höhe abbauen gegen die Talsüdseite. Beim Fliegen vom Palfris bitte folgendes beachten: An der Flanke südöstlich unterhalb Palfris befinden sich diverse Seilbahnen und Seile. Talwinde können stark und unberechenbar sein. Auf den steilen Felsen des Tschuggens sind einige Adlernester. Insbesondere in der Brutzeit (April bis Juli) sind temporäre Flugraumbeschränkungen möglich und werden an der Infotafel angeschlagen. Wir verzichten auf Starts vor 09.00 Uhr und nach 18.00 Uhr (Hochsommer 19.00 Uhr) sowie ganz in der Zeit vom Oktober bis Mai.

Pizol: Als Zubringer zu den Startplätzen kann die Luftseilbahn Wangs-Pizol oder Bad Ragaz-Pizol benützt werden. Die Zufahrt mit dem Auto ist nicht möglich. Parkplätze stehen bei den Bahnen in ausreichender Zahl zur Verfügung. Landung ist zwischen Mels und Wangs. Flüge vom Pizol führen zwangsläufig in die 5 km Zone des Flugplatzes Bad Ragaz. Eigentlich ist das Fliegen in der Flugplatzzone nach Schweizer Luftrecht unter



sagt. Drachen- und Gleitschirmflüge werden jedoch toleriert, wenn folgende Regeln eingehalten werden: Es ist verboten, zwischen Bad Ragaz und Vilters zu fliegen. Die Straße Tennisplatz Wangs-Pizolpark darf nur bei Talquerungen überflogen werden (Achtung: Motorflieger).

In Bad Ragaz sowie Richtung Rhein darf nicht gelandet werden. Östlich des Golfplatzes von Bad Ragaz in Richtung Mastrils/Landquart gibt es einen Notlandeplatz (Windsack auf dem Stall). Dieser wird auch für Flüge vom Vilan genutzt. Der Flugplatz Bad Ragaz ist über die Flugfunkfrequenz 123.500 MHz oder Tel. 079 353 53 77 (in Notfällen) erreichbar.

Hoher Kasten: Am Hohen Kasten (1751m) kann nicht direkt gestartet werden, jedoch im nördlich davon gelegenen Kamor Sattel. Abstieg vom Hohen Kasten über einen gesicherten Steig oder den unwesentlich weiteren, ausgewiesenen Wanderweg. Startplätze: West (südlich vom Kamor Sattel, 1680-1690m). auf mäßig steilen Wiesen WNW (nördlich vom Kamor Sattel bei der Windfahne, 1680m). Startrichtung nachmittags meist sehr starke thermische Aufwinde. Kamor, Startrichtungen Süd über West bis Nord. Bei Südwinden besteht jedoch Föhnverdacht. Die Ruhe im Lee vom Hohen Kasten kann trügerisch sein.. Landeplatz nahe Bahn: Brülisau (925m). Seilbahn: Brülisau - Hoher Kasten, Tel. 0041/71/7991322 (Talstation), Tel. 0041/71/7991117 (Bergstation). Bergfahrt SFr 18.00, Halbtaxabo gültig.

TEAM 5

WIR TEILEN DEN HIMMEL IN OBEN UND UNTEN!

**DIE GREEN: DHV 1
BLUE: DHV 1-2
BLUE TWO: DHV 1-2 TANDEM
BLUE MT: DHV 1-2
RED: DHV 2
BLACK: ACRO
ORANGE: RETTUNG
GREY: GURTZEUG**

**Telefon +43 5634-64 98
info@team5.at
www.team5.at**

KAMPAGNE 2009 - SERIE 01 VON GIPFELGOLD



Die Möglichkeiten des Livetracking Spuren am Himmel

Ein Pilot ist auf Streckenflügen oft allein unterwegs. Deshalb erhält Livetracking immer mehr Bedeutung im Bereich der Sicherheit.

Text und Fotos Tristan Hauser

Die Systeme haben sich stark weiterentwickelt und eignen sich für jeden technisch interessierten Piloten, der seine aktuelle Position im Internet zeigen oder sich eine zusätzliche Absicherung im Falle eines Unfalls schaffen will. Livetracking arbeitet durch das GPS-System im Meterbereich und so kann im Fall eines Unglücks der Suchradius optimal ausgelegt werden.

Die Funktionsweise – Schritt für Schritt

Die Position wird - wie auch sonst in unserem Sport - mittels GPS ermittelt (<http://de.wikipedia.org/wiki/GPS>). Anstatt die Position nun irgendwo für eine spätere Auswertung zu speichern, wird sie direkt an einen Server geschickt, welche dann im Internet beinahe in Echtzeit dargestellt wird. Der Schlüssel und gleichzeitig auch die größte Schwierigkeit ist die Übertragung der aktuellen Koordinaten zum Server beziehungsweise ins Internet. Die heutzutage üblichste Methode ist via Mobilfunknetz. Dies geschieht mittels SMS oder, heute gebräuchlicher, mittels mobilen Internets (GPRS, HSDPA,

UMTS). SMS bringt gegenüber dem mobilen Internet zwar Vorteile wie eine größere Abdeckung (beinahe weltweit), ist aber technisch anspruchsvoller und inzwischen teurer. Stattdessen kann man mittels SMS die Positionsdaten direkt an ein anderes Mobiltelefon senden, also ohne Zwischenstation. Diese Technik wurde vor allem von X-Alps-Piloten benutzt sowie von Streckenpiloten in Südafrika. Ein Beispiel ist Nevil Hulett. Er hat diese Technik bei seinem 500 km-Weltrekordflug eingesetzt und seine Begleiterin wurde alle 15 Minuten über seine aktuelle Position informiert, damit sie ihn nach der Landung am anderen Ende des Kontinents wieder aufpicken konnte. Größter Nachteil von SMS-Systemen ist die Konfiguration. Zudem gibt es nicht viele Livetracking-Lösungen, welche die Positionsbestimmung via SMS beherrschen. Zum Beispiel wurden die X-Alps immer mit dieser Technik durchgeführt, funktioniert aber nur mit der richtigen Gerätekombination. Für die breite Masse ist die Übertragung mittels mobilen Internets um einiges einfacher und günstiger.



Diese Geräte wurden getestet: HTC Touch HD, BT GPS, Sony Ericsson W800i, Flytec 6030 (v.l.n.r.)
Durch integriertes GPS/Bluetooth wie beim Flytec 6030 können Geräte weggelassen und somit Gewicht gespart werden.

Hardware

Ein Mobiltelefon, welches Java und Bluetooth unterstützt, ist sowieso bei den meisten Piloten in der Standardausrüstung inbegriffen. Man braucht also einzig und allein einen funktionierenden Bluetooth-GPS-Empfänger, der heute für zirka 30 Euro erhältlich ist. Für den Anfang sollte man sein Glück auf eBay versuchen; dort sind auch gebrauchte Geräte um einiges günstiger.

Bräuninger/Flytec hat auch Flugcomputer im Sortiment, welche mit zusätzlichem Bluetooth-Modul erhältlich sind – somit ist ein zusätzlicher GPS-Empfänger nicht mehr nötig. Man braucht dann wirklich nur noch den Flugcomputer und ein kompatibles Mobiltelefon. Bei diesen Geräten besteht auch zusätzlich die Möglichkeit, in bestimmten Zeitintervallen SMS mit den Koordinaten an einen vordefinierten SMS-Empfänger zu schicken.

Kosten

Vor den ersten Flügen/Tests mit Livetracking sollte man sich genau über alle anfallenden Kosten bei der Verwendung des mobilen Internets informieren. Viel passieren kann eigentlich nicht, denn die Datenübertragung der Position via mobiles Internet benötigt sehr wenig Datenvolumen und ist darum günstig, auch im Ausland – wobei da die Preise mit Vorsicht zu genießen sind.

Hier eine kurze Rechnung, die mit Daten von Livetrack24 / Leonardo Live gemacht wurde: Wird alle 4 Sekunden (Einstellung) eine Posi-

tion gesendet, ergibt das pro Stunde einen Datendurchsatz von 44 kb.

T-Mobile beispielsweise bietet verschiedene Abos und Datenoptionen an, mit denen die Kosten sehr tief gehalten werden können. Euer persönlicher Anbieter informiert euch sicher gern über Angebote. Auf jeden Fall ist es eine gute Idee, bereits vor den eigentlichen Liveflügen, das Tracking zu Hause einmal auszuprobieren, um zu sehen, wie hoch die Rechnung am Monatsende ausfällt. Zu empfehlen sind auch Prepaid-Abos, da diese optimale Kostenkontrolle bieten.

Softwaretests

Eine vollumfängliche Testreihe wurde nicht durchgeführt, denn die Tests wurden hardwaremäßig begrenzt auf ein HTC Touch HD (Windows Mobile 6.1, integriertes GPS), ein Sony Ericsson W800i mit Bluetooth GPS oder alternativ dem Flytec 6030 mit zusätzlichem Bluetooth-Modul. Ziel war vielmehr, die verschiedenen Software Systeme detailliert unter die Lupe zu nehmen. Wert wurde vor allem auf die Funktionalität gesetzt: Bedienbarkeit, Kompatibilität, Informationen, Darstellung im Internet und des Programms auf dem Handy sowie die Alarmfunktionen.



Auf der Livetrack24-Hauptseite werden alle Live-Flüge angezeigt. Jene, die aktiv sind, werden besonders hervorgehoben.



Das Livetrack24-Telefonbuch ermöglicht es, schnell und einfach Notfallnummern und Infoadressen zu speichern.

Livetrack24 (Leonardo, DHV LiveXC)

Website: www.livetrack24.com (<http://livexc.dhv.de>), Betreiber: Manolis Andreadakis (Peter Wild für den DHV), Kosten: gratis, Sprachen: Englisch (Deutsch), Kompatibilität: Java-fähige Telefone (auch Windows Mobile)

Livetrack24 entstand ursprünglich als Zusatz für Leonardo. Inzwischen ist es total unabhängig und hat technisch riesige Fortschritte gemacht. Hinter Livetrack24 steht Manolis Andreadakis, ein flugsüchtiger Grieche. Seit 2006 arbeitet er an diesem Livetracking-System und bringt fast wöchentlich neue Updates oder zusätzliche Funktionen ins System. Dies hat zur Folge, dass Livetrack24 das kompatibelste System von allen ist. Einzig eine Unterstützung für das iPhone wurde aus technischen Gründen abgelehnt, mehr dazu aber später. Für den DHV ist Peter Wild verantwortlich. In naher Zukunft soll das System auch auf Deutsch übersetzt werden.

Man sieht auf den ersten Blick, dass dieses System für Piloten gemacht ist. Die Navigation auf der Website ist einfach und intuitiv. Die Google Maps Ansicht sowie die Möglichkeit, den Flug in Google Earth zu verfolgen, ist sehr gut umgesetzt. Wirklich herausstechend sind die neuen Möglichkeiten beim integrierten Alarmsystem. Man kann für verschiedene Ereignisse jeweils Nachrichten und den gewünschten Kontakt als SMS oder E-Mail hinzufügen. Damit man die Telefonnummern nicht jedes Mal mühsam eintippen muss, stellt Livetrack24 sogar ein einfach zu handhabendes Telefonbuch zur Verfügung. So kann man für die verschiedenen Notfall-



Livetrack24 ist auch auf mobilen Windows-Geräten möglich.



Die Möglichkeit, mehrere verschiedene Alarme einzustellen, hebt Livetrack24 von anderen Systemen ab.

ereignisse auch verschiedene Notfallnummern (für SMS) oder E-Mail-Adressen bereitstellen. Das Alarmsystem erlaubt es auch normale Landnachrichten, wie «Alles okay!» zu verschicken. Im Falle eines Ereignisses kommt so die SMS oder E-Mail postwendend an die richtige Stelle – natürlich inklusive der letztbekannten Koordinaten. Eine weitere nette Funktion ist die Möglichkeit, nach Abschluss eines Fluges diesen direkt vom Handy auf verschiedene Flugserver zu laden, welche aber dann noch nicht validiert werden können. Viel zu bemängeln gibt es nicht bei diesem System; zu verdanken ist dies wahrscheinlich der hohen Motivation der Programmierer. Nur die Dokumentation, welche nur in Englisch verfügbar ist, sollte in verschiedene Sprachen übersetzt werden. Bei Livetrack24 bekommt man zu Beginn gratis 25 SMS, welche man für die Alarmereignisse nutzen kann. Sollte man einmal Hilfe benötigen oder hat eine gute Idee, kann man ohne weiteres die Programmierer kontaktieren und sein Anliegen äußern. Viele Ideen fließen dann innerhalb kurzer Zeit ins System ein. Die offizielle Hilfe-Ecke ist das Paragliding-Forum (www.paraglidingforum.com) beziehungsweise das DHV Forum (forum.dhv.de), wo auch sämtliche Probleme diskutiert werden oder neuen Benutzern das System erklärt wird.

LTF 1/1-2



Foto: Tony W. Richter

SWING
...THAT'S YOUR WORLD!

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

www.swing.de



Livetracking auf französische Art: Das schönste Menü aller Systeme und vielleicht auch das einfachste.

GPSed

Website: <http://gpsed.com>, Betreiber: SHAPE Services, Kosten: gratis/10 \$
Sprachen: Englisch, Kompatibilität: Eigentlich alle, auch das iPhone wird unterstützt.

GPSed ist in Sachen Livetracking bzw. Tracking allgemein eine Klasse für sich. Die riesige Liste an kompatiblen Telefonen wird von Tag zu Tag länger. Shape Services arbeitet wirklich intensiv an der Fortführung dieses Programms. Dies hat auch seinen Preis: 10 \$ kostet die GPSed Plus Lizenz. Aber warum die Plus-Version kaufen, wenn man die Basic-Version gratis erhält? Livetracking ist zwar schon bei der Basic-Version möglich, doch erst durch die Plus-Version kommt man in den Genuss von Update-Intervallen von bis zu 3 Sekunden. Auch der SOS-Notfallknopf ist nur in der Plus-Version erhältlich. Dieser macht nichts weiter, als vom eigenen Handy eine SMS an eine bestimmte Nummer zu schicken. Die Zielgruppe von GPSed sind definitiv keine Piloten. Es geht viel mehr darum, einen zurückgelegten Weg mit Fotos, Videos oder Kommentaren zu versehen. So ist es auch möglich, vom Handy aus direkt auf Facebook seinen Livetrack anzukündigen oder allenfalls seine anderen Sportarten zu tracken.



SPOT

Mit SPOT (<http://www.findmespot.com>) gibt es einen Hersteller, der alles in einem Gerät kombiniert. Man muss sich nicht mehr um etwaige Einstellungen kümmern. SPOT funktioniert einfach von Anfang an. Es entstehen keine zusätzlichen Kosten, denn man bezahlt in Jahresraten (ca. CHF 160.-/Jahr plus CHF 75.- für Livetracking (1 CHF = 0,66 Euro)). Das Gerät selbst kostet um die CHF 200.- und ist somit relativ günstig für ein Gerät, dass mit Satelliten kommuniziert. Anders als bei allen

anderen hier vorgestellten Systemen werden die Positionsdaten nämlich nicht via Handy-netz (SMS oder mobiles Internet) an den zentralen Server gesandt, sondern über Telefonie-Satelliten. Vorteil: Das Ganze funktioniert nahezu weltweit, auch an Orten ohne Mobiltelefonieabdeckung. Große Ausnahme: das Streckenjägerparadies Südafrika. Das Livetracking ist jedoch nicht so detailliert, denn es sendet nur alle 10 Minuten die Position. Der mit Abstand größte Vorteil von SPOT sind die Notfallfunktionen, welche das lokale GEOS Notrufzentrum aktivieren und mit nur einer Taste betätigt werden können. SPOT ist geeignet für Leute, welche den Fokus hauptsächlich auf die Sicherheit setzen. Für Livetracking ist es aber eher zu schwach, da man die Positions-Updates nicht in kürzeren Intervallen machen lassen kann. Ein weiterer, großer Nachteil von SPOT: Aktuell untersagt das BAKOM den Betrieb in der Schweiz. Der Hersteller hat es leider unterlassen, die dafür notwendigen Bewilligungen einzuholen. Bis die Situation geklärt ist (voraussichtlich Sommer 2009), empfiehlt sich der Einsatz lediglich außerhalb der Schweiz.



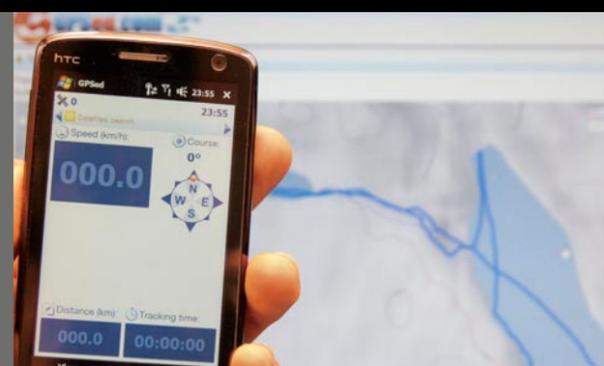
Apple iPhone mit laufendem GPS Tracking.

gramme im Hintergrund laufen lassen kann (es kann schon, Apple will das aber nicht). Das heißt also, dass jedes Mal, wenn man einen Anruf tätigt, das Livetracking unterbrochen würde; ja sogar, dass man es neu starten müsste.

Der Vollständigkeit halber möchte ich aber auch für das iPhone eine Möglichkeit vorstellen, mit dem man Livetracking betreiben oder zumindest zu Hause mal ausprobieren kann: Ein relativ verbreitetes, nicht für Hängegleiter konzipiertes Programm ist Instamapper (<http://www.instamapper.com>). Es ist im AppleStore gratis verfügbar unter dem Namen «GPS Tracker» und verfügt auch über die Möglichkeit, via Facebook seine Position bekannt zu geben. Ebenfalls interessant dürfte das bereits vorgestellte GPSed sein (<http://www.gpsed.com>).

iPhone

«Ich habe ein iPhone 3G mit integriertem GPS!»... Tja, das ist zwar schön und gut, aber leider für Livetracking eher nicht zu gebrauchen. Das Apple iPhone hat zwei große Probleme: Akkulaufzeit und Multitasking. Die Akkulaufzeit eines iPhone ist wirklich enttäuschend und somit nicht geeignet für längere Flüge. Man spricht von 2 – 3 h Laufzeit mit eingeschaltetem Livetracking. Hinzu kommt noch die Eigenart, dass das iPhone keine Pro-



GPSed ist für fast alle Geräte brauchbar – eine Riesenleistung!

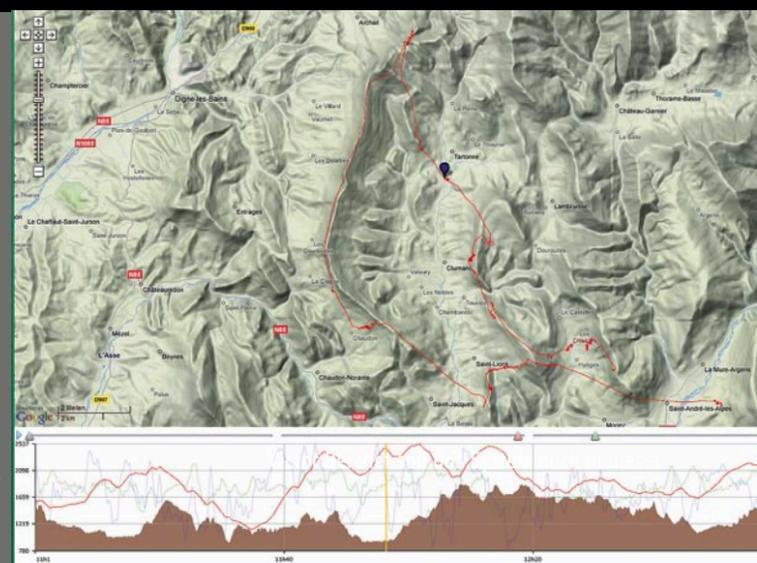
VisuGPSLive

Website: <http://www.victorb.fr>
Betreiber: Bruno Dijols, Victor Berchet
Kosten: gratis, Sprachen: Französisch, Englisch
Kompatibilität: Java-fähige Telefone

VisuGPSLive ist eigentlich ein Geheimtipp. Während den Recherchen zu diesem Artikel bin ich mehr durch Zufall auf diese Seite gestoßen.

VisuGPS begeistert vor allem durch schöne Darstellung. Hier z.B. die Ansicht in 2D.

Auf den ersten Blick enttäuscht es vielleicht. Doch hinter diesem Livetracking-System verbirgt sich viel Arbeit. Das Programmiererteam hat in kurzer Zeit eine sehr lauffähige Software programmiert, die vor allem sehr einfach zu bedienen ist. Gemäss dem Programmierer



Saison bei der französischen Liga zum Einsatz kommen. Die Anleitungen sind zwar nicht direkt auf der Website, sondern in einem PDF-Dokument, dafür sehr ausführlich, aber in Französisch als Hauptsprache und Englisch übersetzt. VisuGPSLive verfügt auch über

etwas, was alle anderen Systeme nicht haben: Nämlich die Möglichkeit, aktuelle Wetterdaten in Textform herunterzuladen oder die Position auf einer Karte anzuzeigen. Das Projekt der beiden Franzosen wird unter der sogenannten Gnu Public License veröffentlicht, was es jedem ermöglicht, der daran interessiert ist, selbst am Projekt teilzunehmen und es weiterzuentwickeln. Dass man sich nicht auf der Internetseite selbst anmelden kann, ist zwar nicht das Gelbe vom Ei; doch eine E-Mail an Victor reicht, und man bekommt innerhalb kürzester Zeit die Möglichkeit, dieses Livetracking auszuprobieren. Auch wichtig hervorzuheben: Die sehr gelungene Darstellung der einzelnen Flüge. Man kann die Höhe über dem Gelände, die Geschwindigkeit, die Steigrate etc. nach Belieben einstellen – genial! Was hingegen fehlt, ist die Notfall-Funktion!

Livetrack24 / DHV LiveXC ist für uns!

Nachdem ich während rund zwei Wochen die Systeme getestet und mich mit den einzelnen Vor- und Nachteilen auseinander gesetzt habe, würde ich Livetrack24/DHV zum Test-sieger erklären. Doch um es vorweg zu nehmen: Livetracking mit Livetrack24 macht einfach Spaß und ist einfach zu bedienen. Auch die neuen Benachrichtigungsfunktionen bei verschiedenen Ereignissen sind genial. Bei der Darstellung könnte Livetrack24 noch etwas von VisuGPSLive abschauen und von GPSed die Anleitungen und Benutzerfreundlichkeit. Aber kein System ist perfekt.

Schlussendlich sollte sich jeder mit dem Livetracking intensiv auseinandersetzen, um sich diese neue, zukunftsweisende Technologie anzueignen. Ein bisschen Zeit soll und muss aber für die Vorbereitung aufgewendet werden, um ans Ziel zu kommen.

Tipps und Tricks

Die aktive Sendetätigkeit übers mobile Netz braucht Leistung. Und zwar ziemlich viel. Zwar funktionieren moderne Mobiltelefone wie das Nokia 2600c oder das Sony Ericsson K320i beinahe ewig – letzteres hat mit einer Ladung in einem Test bei Livetrack24 über 30 Stunden durchgehalten! Falls man aber ein Telefon hat, dessen Akkuleistung (in eisigen Höhen) eher schwach auf der Brust ist, dann kann man sie mit ein paar Tricks um einiges verbessern: Zuerst müssen die unnötigen Sendefrequenzen ausgeschaltet werden: WLAN, 3G, UMTS, HSDPA etc. verbrauchen Unmengen an Energie. Für das Livetracking genügt GPRS vollkommen. Der Bildschirm sollte wenn möglich in den «Ruhestand» gehen, sich also nach einer gewissen Zeit automatisch ausschalten.

Livetracking Hardware

Bluetooth-GPS-Varios im Test - von Peter und Christiane Wild

Im Test sind einige neue Varios, in die auch ein GPS und eine Bluetooth-Schnittstelle eingebaut sind. Interessant sind diese Optionen insbesondere, wenn man am Live-Tracking teilnehmen will.

Der Kurzstrecken-Funkdienst Bluetooth ist ein Standard-Verfahren zur Datenübermittlung zwischen verschiedenen Mobilgeräten. Die meisten modernen Handys bieten diese Möglichkeit an. Das Minimum, das am Live-Tracking interessierte Piloten benötigen, ist ein Bluetooth-Handy und ein entsprechendes GPS. Die GPS-Daten werden über die Schnittstelle an das Handy weitergeleitet, das sie dann per SMS oder mittels mobilen Internets an einen Live-Tracking-Server übermittelt. Die Funktionalität eines Bluetooth-GPS wird neuerdings auch von einigen Varios angeboten, so dass man auf ein separates Gerät verzichten kann. Neben dem Vario wird lediglich ein Mobiltelefon benötigt, um am Live-Tracking teilzunehmen.

Hardware

Getestet wurden folgende Geräte:

Bräuniger Compeo+, Flytec 5030,

Digifly Leonardo Pro BT und ein Skytraxx.

Diese GPS-Varios wurden mit folgenden Mobiltelefonen verbunden, um die GPS-Datenübertragung zu testen: Siemens SXG75, Nokia S60, Palm Treo650 und ein HTC Touch (Windows Mobile 6.0).

Bräuniger Compeo+ (baugleich mit Flytec 6030)

Das Flaggschiff der Bräuniger/Flytec-Flotte bietet auf einem großen LCD-Display mit guter Auflösung jede Menge Informationen. Dennoch wirkt das großzügige Display nicht überfüllt und man findet sich schnell zurecht (auch wenn die letzte Handbuch-Lektüre einige Monate zurückliegt).

Mit einer reichen Auswahl an benutzerdefinierten Anzeigen versuchen die Entwickler alle Fliegergruppen anzusprechen. Egal ob Gleitschirm-, Drachen-, Strecken- oder Wettbewerbs-Pilot - für jeden ist etwas dabei. Vorweg sollte sichergestellt werden, dass die benötigten Software-Pakete für die Verwendung von Bluetooth, Live-Tracking oder Lufträume mitgekauft und aktiviert worden sind. Einige der Highlights sind der eingebaute Live-Tracking-Client, ein Pitot-Rohr-Geschwindigkeitsmesser und die Luftraum-Anzeige.

Bei dem Live-Tracking-Client muss lediglich ein Bluetooth-Mobiltelefon an das Vario gekoppelt werden, um die Positionsdaten per SMS zu versenden. Das Vario unterstützt zwei verschiedene SMS-Formate – Text und Hexadezimal. Eine Text-SMS kann von jedem gelesen werden. Das ist optimal, um z.B. einen Rückholer zu informieren. Das Hexadezimal-Format packt die letzten 8 Positionen in eine SMS im Hex-Format zusammen, die dann allerdings nur vom Live-Tracking-Server gelesen und dargestellt werden kann. Auf diese Weise wird eine genauere Trackdarstellung am Server ermöglicht. Der Pitot-Rohr-Luftgeschwindigkeitsmesser sieht recht elegant aus,

braucht aber eine turbulenzfreie Montage, um brauchbare Daten zu liefern. Ob sich der Aufwand für einen Gleitschirmpiloten wirklich lohnt, bleibt abzuwarten. Drachenpiloten jedoch, die genau nach MacCready fliegen wollen, werden sich freuen. Die eingebaute Luftraum-Anzeige kann mit einem Tastendruck aktiviert werden und bietet eine 2-D-Sicht von oben an. Ein Pilot, der über oder unter einem Luftraum fliegen will, muss sich allerdings merken, in welcher Höhe dieser anfängt – hier ist leider keine Warnfunktion vorgesehen. Die bewährten Funktionen - Waypoint, Route und Endanflug-Rechner - werden Wettbewerbspiloten nach wie vor zufriedenstellen. Die Verwaltung der Daten kann am Gerät selbst oder mithilfe eines PCs erfolgen. Zum Beispiel können mit MaxPunkte (Dietrich Münchmeyer) Flüge heruntergeladen und Waypoints und Lufträume hochgeladen werden. Wer es etwas bequemer haben möchte, nutzt Flytecs eigenes FlyChart-Programm – hier können sämtliche Funktionen des Varios gesteuert werden. Für die PC-Kommunikation wird lediglich ein Standard-Mini-USB-Kabel benötigt. Ein 12 Volt-Netzteil mit Rundstecker für die Akkuladung ist in der Lieferung enthalten.

Die Stärken des Geräts liegen in seiner Vielseitigkeit, der guten Bedienbarkeit, im großen Display und der ordentlichen Akku-Leistung. Das Besondere am Bluetooth Signal des Compeo+ ist, dass es entweder für den SMS-Betrieb mit einem Mobilphone oder als NMEA-Stream für ein PDA usw. konfiguriert werden kann.

Digifly Leonardo Pro BT

Das Top-Produkt aus dem Hause Digifly richtet sich eher an Wettbewerbspiloten als an Gelegenheits- oder Streckenflieger. Das Leonardo Pro ist nicht ganz so groß wie das Bräuniger Compeo+, packt aber mindestens genauso viele Informationen auf seine Anzeige. Durch eine mittlere bis grobe Auflösung wirkt der Anzeige etwas überfüllt und man muss sich mit vielen Abkürzungen anfreunden, die die verschiedenen Parameter bezeichnen. Wer schon mit einem MLR GPS zurechtgekommen ist, wird sich schnell an das

Leonardo Pro gewöhnen. Bisher sind Handbücher nur in Italienisch und Englisch erschienen, was für manche die Verständlichkeit nicht erhöhen wird. Wer sich die Mühe macht, die 72 Seiten zu lesen, entdeckt jedoch einige verborgene Schätze – hier ein paar Highlights:

Die Anzeige kann automatisch zwischen Navigation- oder Kompass- und Thermik-Screens umschalten, z.B. beim Übergang aus dem geraden Flug zum Einsteigen in eine Thermik. Beim Thermikfliegen hilft eine empfindliche Höhenanzeige, das beste Steigen zu zentrieren – es ist allerdings etwas gewöhnungsbedürftig, danach zu fliegen. Für Wettbewerbe sind diverse Countdown-Timer vorhanden, um das gewünschte Startfenster genau zu erwischen, und in der Navigationsanzeige werden Wendepunkte graphisch als Zylinder dargestellt, um rechtzeitiges Umdrehen zu erleichtern. Der Waypoint-Speicher ist in zwei Bereiche unterteilt – einer, der bei jedem Wettbewerb schnell und unkompliziert überschrieben werden kann und einer, der dauerhaft ist, z.B. für die Lieblingsstrecken vom Hausberg.

Einige Funktionen (z.B. Polare und MacCready) benötigen einen externen Luftgeschwindigkeitsmesser. Sollte dieser nicht angeschlossen sein, sind diese Funktionen deaktiviert, um die Anzeige etwas zu entlasten. Die Kommunikation mit einem PC erfolgt über einen proprietären USB-Cinch-Stecker und dem MLR-Protokoll. Wegpunkte können mit MaxPunkte hochgeladen werden oder mittels der Digifly-VLTools-Software. Der Leonardo Pro kommt mit eigenem Ladegerät, das einen weiteren Cinch-Stecker hat. Mit einer Auswahl an Stromspar-Konfigurationen und Backup-Batterien kann die Laufzeit des Leonardo Pro zusätzlich verlängert werden (besonders gut, wenn im Wettbewerbsstress die Akkuladung vergessen wurde). Lufträume oder Live-Tracking-Funktion sind nicht im Leonardo Pro eingebaut. Per Bluetooth können aber GPS-NMEA-Signale an externe Geräte gesendet und von diesen weiterverarbeitet werden.

Der Leonardo Pro ist interessant für Piloten, die in erster Linie ein Instrument suchen, das bei Wettbe-



Competino +
Skytraxx

werben weiterhilft. Einige, auf den ersten Blick ungewöhnliche Funktionen werden sicherlich ihren Liebhaber finden. Nach einer ordentlichen Konfiguration stehen dem Piloten viele Informationen zur Verfügung, die sogar je nach Flugphase „mitdenkend“ wechseln. Dadurch können die Hände an den Steuerleinen bleiben, um das Maximum aus dem Schirm heraus zu holen.

Flytec 5030 (baugleich Bräuniger Competino+)

Dieses Vario ist der „kleine“ Bruder des Flytec 6030 und bietet immerhin den größten Teil von dessen Vielseitigkeit. Die Anzeige ist ungefähr halb so groß, wirkt aber durch die reduzierte Anzahl der Informationsfelder ähnlich aufgeräumt. Die meisten bekannten Flytec-/Bräuniger-Funktionen sind vorhanden, nur fällt alles - grob gesagt - eine Nummer kleiner aus. Ein detaillierter Vergleich mit anderen Modellen ist schnell und unkompliziert auf der Bräuniger-Website möglich.

Um die Konfigurationseigenheiten des Flytec 5030 zu verstehen, ist ein ausführlicher Blick in das Handbuch erforderlich. Auch im Flug muss der Pilot immer wieder kurz auf einen Knopf drücken, um alle Informationsquellen durchzublätern. Wem der Standard-Speicher für 25 Lufträume zu klein ist, kann diesen bei Bedarf auf 250 Lufträume kostenpflichtig nachrüsten. Einen Piloten, der mit dem kleineren Speicher und Display auskommt und keinen Pitot-Rohr-Geschwindigkeitsmesser braucht, wird das Competino+ ansprechen. Allerdings wird die Funktionalität gegenüber dem Compeo+ auch an der Bluetooth-Schnittstelle beschränkt. Diese hat zwar einen eingebauten Live-Tracking-Client, der SMSes per DUN-Profil versendet, sie kann aber keine GPS-NMEA-Signale per SPP-Profil weitergeben. Dadurch bleiben andere PDA-Fluginstrumente oder ein kostengünstigeres Live-Tracking per GPRS gesperrt.

Der Flytec 5030 hat keine Akku Ladebuchse – nur ein Batteriefach für 4 Standard-AA-Zellen. Das Datenkabel für Flug- bzw. Waypoint- oder Luftraumübertragung zum PC ist ein proprietäres 4-Pin zum seriellen RS232-Stecker. Wer nur USB-Schnittstellen am PC hat, muss eine Konverterbuchse dazwischen stecken,

erst danach kommen MaxPunkte oder Flychart zum Einsatz.

Das Flytec 5030 ist interessant für Piloten, die gerne Streckenfliegen, vielleicht den einen oder anderen Wettbewerb mitfliegen möchten und ein kostengünstiges Vario suchen, das fast alles kann.

Blankform Skytraxx

Das Skytraxx überrascht mit einem fast autodidaktischen Bedienungskonzept und vielen Funktionen, die besonders für den Streckenpiloten geeignet sind. Auch wer kein Handbuch-Held ist, findet sich mit nur 4 Tasten für die gesamte Bedienung schnell zurecht. Die 4 wesentlichen Parameter: Vario, Grundgeschwindigkeit, Höhe und Flugrichtung werden auf dem eher kleinen Display gut angezeigt. Daneben stehen die berechnete Windgeschwindigkeit und die Gleitzahl über Grund. Zusätzlich können bis zu 250 Lufträume vom PC übertragen werden, inklusive der horizontalen und vertikalen Warndistanzen. Innerhalb dieser Warndistanz wechselt die Anzeige zum Luftraum-Screen, sodass der Pilot rechtzeitig Maßnahmen ergreifen kann. Leider fehlt aber eine Gesamtübersicht über die Luftraumstruktur, wodurch eine rechtzeitige Ausweichplanung und eine echte Navigation erschwert werden.

Das Skytraxx besitzt eine Bluetooth-Schnittstelle, die nicht nur GPS-Signale senden kann, sondern auch den kompletten Datenverkehr zwischen PC und Vario übernimmt. Mit einer Bluetooth-GPS-NMEA-Ausgabe können Live-Tracking-Clients oder PDAs versorgt werden – falls erforderlich, muss der PC mit einem Bluetooth-Dongle nachgerüstet werden, über den anschließend alle Daten ausgetauscht werden können.

MaxPunkte (Dietrich Münchmeyer) oder das Para FlightBook (Stefan Ungemach) können Flugdaten, Waypoints und Lufträume übertragen. Das Skytraxx hat fest eingebaute Akkus und wird mit einem 5V Ladegerät (Nokia Mobil-phone kompatibel) geliefert (Rundstecker). Die Stärken des Skytraxx sind seine einfache Bedienbarkeit, die aufgeräumte Anzeige und die konsequente Verwendung der Bluetooth

Schnittstelle. Für Einsteiger oder Streckenpiloten, die ein „reduce to the max“-Instrument suchen, ist das Skytraxx ideal. Sollte der Pilot später Wettbewerbsambitionen bekommen, lässt sich das Skytraxx zusammen mit einem PDA weiterhin gut nutzen. Gute PDA-Software für Wettbewerbsflieger ist z.B. bei SeeYou Mobile, SoaringPilot, XCSoar oder CPilot erhältlich.

Fazit

Alle getesteten GPS-Varios liefern bei einem stationären Dauerversuch (kein Piepsen) mit vollen Akkus mehr als 24 Stunden. Dies zeigt, dass die eingeschaltete Bluetooth-Schnittstelle kein wesentlicher Stromfresser ist. Alle Varios konnten problemlos mit den oben genannten Mobiltelefonen bzw. Smartphones gekoppelt und die GPS-Daten per Bluetooth übertragen werden.

Egal ob der Pilot ein Einsteiger, ein Streckenflieger oder ein Wettbewerbspilot ist, ein Bluetooth-Vario bietet Anschluss an die Livetracking-Welt. Wer diese Dienste in Anspruch nehmen und sich mit einem aktuellen Gerät für die Zukunft rüsten will, ist gut beraten, die Bluetooth-Varios genauer anzuschauen.

<http://livexc.dhv.de>

Anbei ein paar Ergänzungen zum Livetracking-Artikel von Tristan Hauser: Der livexc.dhv.de-Server ist eine lizenzierte Version des Livetrack24-Codes von Manolis Andreadakis mit einigen wichtigen Erweiterungen: Auf der Website steht im Download-Bereich ein kostenloses Java-Programm zum Herunterladen bereit. Dieses Programm kann die GPS Positionsdaten per GPRS zum livexc.dhv.de-Server senden, wenn es am Mobiltelefon installiert ist und mit entsprechenden GPS Daten versorgt wird.

Auf <http://livexc.dhv1.de/doc/clients/index.php> kann eine Liste mit über 120 verschiedenen Handy-Modellen, die bereits erfolgreich mit dem Programm getestet wurden, abgerufen werden.

Der Livetracking Server des DHV akzeptiert auch Positionsdaten per SMS. Dies ist besonders für Piloten, die grenznah fliegen, wichtig. Sollten Probleme mit dem GPRS Datenverkehr auftreten, wenn sich das Mobiltelefon in ein ausländisches Netz einbucht, empfiehlt sich die Verwendung eines SMS-Clients. Folgende SMS-Formate werden derzeit vom Server akzeptiert: Bräuniger/Flytec, Pathaway, Soaringpilot und ATrack. Dadurch können auch Flüge vom Compeo+, Competino, 6030, 5020 u. ä., Windows-Mobile-, Nokia Series 60- und Palm-Smartphones aufgezeichnet werden.

Der Livetracking-Client bietet zudem auch eine interessante Backup-Lösung für Streckenpiloten, die noch kein zweites GPS haben: Sie können ihren Livetrack nachträglich direkt auf den xc.dhv.de Streckenflugserver hochladen.



Leonardo Pro BT
Compeo +

ÜBUNGEN IN DER LUFT

Starten und vor allem Landen ist mit dem Drachen anspruchsvoll. Grundübungen zu den komplexen Bewegungsabläufen können in der Luft trainiert werden.

TEXT UND FOTOS DIRK SOBOLL

Teil 3

Je länger wir schon fliegen, desto mehr verschiebt sich das Verhältnis: Start und Landung machen wir nur je ein Mal pro Flug – und mit wachsender Flugerfahrung kommt immer mehr Airtime bei weniger Starts und Landungen zusammen. Und so wird dann besonders die Landung immer spannender, denn tatsächlich üben wir sie einfach zu wenig. Die Gleitschirmflieger trainieren sehr effektiv beim Groundhandling und bekommen dadurch viel Schirmbeherrschung, die ihnen natürlich auch bei Start und Landung zugute kommt. Ebenso gibt es für die Drachenflieger einige Übungen, die wir im Flug machen können, um uns besser auf eine sichere Landung vorzubereiten. In diesem letzten Teil unserer Serie beschreiben wir einige dieser Übungen.

Na klar, unser wichtigster Tipp heißt: Loose Grip. Wobei „loose“ nicht lose, sondern entspannt bedeutet. Je lockerer und entspannter unsere Handhaltung ist, desto deutlicher bekommen wir die Rückmeldung des Drachens und desto besser können wir darauf feinfühlig reagieren. Wir bringen keine Kraft in das System, sondern umgekehrt können wir bei lockerem Griff fühlen, welche Kraft das System anzeigt.

Ganz bestimmt haben wir das alle schon trainiert und fliegen so – in unserer gewohnten lie-

genden Flugposition. Wir starten und landen aber aufgerichtet, daher macht es Sinn, genau diese Position auch im Fliegen zu üben.

1. Das Aufrichten erfolgt mit jedem Gurtzeug unterschiedlich. Während man mit dem einen wirklich nur durch ein Hohlkreuz oder indem man die Beine nach vorn bringt in die hängende Position wechseln kann, braucht das andere einen kräftigen Impuls durch Hochdrücken auf der Basis. Gute – und besonders gut passende und gut eingestellte – Slidergurte wiederum können einem das Aufrichten sehr einfach machen. Ja, und dann gibt es auch Gurtzeuge, mit denen es scheint, dass wir nur durch Hochhängeln an den Seitenrohren aus der Horizontalen herauskommen. Aber dieses Aufrichten lässt sich hervorragend im Flug üben.

2. Wir beginnen mit einem kontrollierten Umgreifen: Die linke Hand verbleibt an der Basis, die rechte Hand geht an das Seitenrohr. Erst nachdem diese ein sicheres Führen des Dra-

Ruhige Abfolge des Umgreifens: Aufrichten, erst geht eine Hand zum Seitenrohr, die andere folgt, wenn die erste eine sichere Führung erlaubt. Und: beim Steuern nicht verdrehen, sondern den ganzen Körper verschieben.

chen erlaubt, wechselt die linke Hand an das linke Seitenrohr. Dieser gesamte Umgreifvorgang sollte mit Ruhe, jedoch fließend vonstatten gehen; dadurch dass die Arme mit jeweils unterschiedlichen Winkeln an Seitenrohr und Basis greifen, tendiert man bei Richtungskorrekturen gern zum Verdrehen des Körpers.

3. Hängend zu fliegen fühlt sich zunächst sehr ungewohnt an, und wir erinnern uns an unsere ersten Flugerfahrungen mit dem Kniehänger. Nach einigem Üben können wir allerdings auch in dieser Position mit lockerem Griff fliegen und verschiedene Geschwindigkeiten ausprobieren. Gerade das hilft uns ungemein, im aufgerichteten Endanflug die richtige Geschwindigkeit sicher zu finden.

Generell kontrollieren wir die Geschwindigkeit nur über die Gewichtsverlagerung. Wenn wir nun in der hängenden Position fliegen und einmal ausprobieren, nur die Beine nach vorn zu strecken, können wir deutlich spüren, wie der Drachen die Nase nach unten nimmt und schneller wird. Winkeln wir die Unterschenkel nach hinten ab, wird der Drachen sofort langsamer. Wenn wir wissen, dass unsere Beine etwa 35 Prozent des Körpergewichts ausmachen, verstehen wir auch, wieso diese Bewegungen die Geschwindigkeit so deutlich beeinflussen – und

Fliegen wir sicher aufrecht, brauchen wir uns beim Start auch nicht in den Drachen zu werfen. Leo macht einen schönen Start mit lockerem Griff vor; er führt den Drachen nur. Das Bild entstand im Moment des Griffwechsels zum Ristgriff: durch Drehen des Handballens lässt man den Bügel nie ganz los, sondern hält immer Kontakt.





Aufgerichtet Kurven fliegen – infolge von viel Training kann man wie Leo hier auch die gesamte Landeinteilung hängend fliegen. Es bleibt aber eine Option. Erst wenn man nach entsprechend viel Training in der aufgerichteten Position sicher die Kurven beherrscht, kann man – wie Leo hier – auch mal die gesamte Landeinteilung hängend fliegen.

Hier sieht man, dass die Arme in unterschiedlichen Winkeln greifen und ein Verdrehen schnell passiert. Daher der Tipp: Ruhig, aber fließend umgreifen.

verstehen auch, dass beim Ausstoßen zur stehenden Landung die Beine unbedingt hinten bleiben müssen.

An dieser Stelle sei allerdings eine deutliche Warnung ausgesprochen: Unsere Drachen sind flugmechanisch ausgesprochen stabil, solange Strömung anliegt. Ein abruptes Abbremsen zu einem hohen Flugwinkel, dem sogenannten Männchen, führt unweigerlich zum Tuck (Vorwärtsüberschlag). Wenn man aufrecht hängt, kann man aufgrund der Armposition wesentlich weiter ausdrücken, d.h. den Anstellwinkel erhöhen. Wird die Aufhängung weich, sollte man sich sofort nach vorn ziehen und Geschwindigkeit aufnehmen; die Strömung sorgt unmittelbar für das aufrichtende Moment.

Um ein Gefühl für die Geschwindigkeit auch in diesem ungewohnten aufgerichteten Zustand zu bekommen, üben wir, langsamer oder schneller

zu fliegen. Wir drücken uns vorsichtig nach hinten und tasten uns an unsere Mindestgeschwindigkeit heran – aber wir üben auf keinen Fall im Flug das Ausstoßen!!! Tatsächlich berichtete ein Teilnehmer, er habe nach seiner A-Schulung unbedingt die Landung im Flug üben wollen, und also übte er auch das kräftige Ausstoßen – in dessen Folge er sich vorwärts überschlug. Das „Männchen“ aus Fahrt heraus ist die deutliche Vorlage für einen Tuck.

4. Haben wir die Geschwindigkeit im Griff, fliegen wir hängend auch ganze Kreise rechts und links herum. Bei Steuerbewegungen neigt man in der aufrechten Position leicht zum Verdrehen, d.h. der Oberkörper dreht sich in die beabsichtigte Richtung. Man muss jedoch darauf achten, den ganzen Körper parallel zu verschieben. Ungewohnt ist auch die Kontrolle der Geschwindigkeit in Kurvenlage.

Gerade wenn man ein Gerät oder auch ein Gurtzeug fliegt, das man nicht kennt, hilft hängendes Fliegen sehr, dessen Eigenarten kennenzulernen. Ob ein totes Gewicht oder ein aktiver Flieger unter dem Drachen hängt, ist egal, entscheidend ist nur, wo das Gewicht hängt und auf welche Achse und welche Seite es einwirkt. Je nach Gurtzeug kann unser Schwerpunkt höher liegen, wenn wir hängend fliegen, und wir bieten auch wesentlich mehr Widerstand. Aber unser Gewicht wirkt ganz wie gewohnt über die Aufhängung auf das Gerät ein.

Versprochen: Diese Übungen helfen ungemein, den Start und die Landung wesentlich gelassener und sicherer zu fliegen. Und wir brauchen für die Übungen keine tollen Thermiktage, ruhige Luft reicht völlig aus. Also ein guter Grund, wieder mehr in die Luft zu kommen! ▽



Beine vor oder zurück beeinflusst die Geschwindigkeit sehr deutlich



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

A-I-R - join the feeling.

bergsteigen und fliegen

minimaler Aufwand

mit dem Wind spielen

vorwärts gleiten

Geschwindigkeit fühlen

Streckenflug genießen

Rekorde brechen

A-I-R

A-I-R GmbH
Schillerstr. 95 · D-71277 Rutesheim
Tel. +49 (0) 7152 351 251 · Fax +49 (0) 7152 351 252
www.A-I-R.de

GLEITSCHIRMSIMULATOR IM EINSATZ

DIE ERSTEN 100 TAGE

TEXT MONI RÜGER

Im DHV-Info 156 berichteten wir erstmals über den innovativen Gleitschirmsimulator von ActiveFly. Seitdem ist einiges passiert: Sein Entwickler, Ulrich Rüger war damit in Italien und ganz Deutschland bei vielen Flugschulen zu Gast und führte insgesamt schon über 180 Trainings durch. Auch die Technik hat er inzwischen kontinuierlich weiter verbessert, damit das Feeling im Simulator immer mehr der Realität entspricht.

Nach der Saison-Eröffnung in Bassano Ende Februar, gab es bei zahlreichen Flugschulen und Vereinen (siehe auch Seite 72) die Gelegenheit, mit Hilfe des ActiveFly-Simulators seine Flugtechnik zu verbessern. Die meisten Trainierenden fanden es gut, sich einmal ganz auf Steuerdrücke und Bewegungen des Gurtzeugs konzentrieren zu können, ohne dabei dem "echten Flugstress" ausgesetzt zu sein. Vor allem die Fluganfänger waren begeistert und fassten ihre Trockenübungen so zusammen: "Das ist eine sehr sinnvolle Vorbereitung fürs freie Fliegen. Ich hatte bisher noch keine Thermikerfahrung und war deshalb von der Reaktion des Gurtzeugs ganz schön überrascht."

Für erfahrene Piloten stand mehr das Interesse an der Technik und der Umsetzung im Vordergrund. Sie waren teilweise sehr beeindruckt, wie gut die Steuerkräfte simuliert werden. "Das Training kann ich nicht nur Anfängern empfehlen, sondern jedem, der schon ein bis zwei Jahre auf einem niedrig klassifizierten Schirm hinter sich hat und sich weiterentwickeln will", sagte ein Fluglehrer nach seinem Test. Auch der amtierende deutsche Meister im Streckenfliegen in der Sportklasse, Uli Strasser, ließ es sich nicht nehmen, den ActiveFly-Simulator auszuprobieren und meinte anschließend: „Damit gehen wir Gleitschirmflieger einen weiteren Schritt in Richtung Sicherheit“.

Dass die Sicherheit auch beim DHV an erster Stelle steht, zeigt ein kurzer Informationsfilm über den ActiveFly-Simulator (siehe www.dhv.de Sicherheit -> Sicherheitsjournal -> Sicherheitsberichte -> Flugsimulator Active-



ActiveFly-Simulator auf der Free Flight Tegelberg 2009

Für alle, die den ActiveFly-Simulator einmal kostenlos und unverbindlich ausprobieren wollen, hat der DHV eine super Möglichkeit geschaffen: An allen drei Messetagen ist Ulrich Rüger mit seinem Gerät auf dem DHV-Messestand und bietet dort für "Noch-Nicht-Flieger" eine Einführung ins Gleitschirmfliegen und für Flieger ein Kurztraining zum Ausprobieren des Simulators an. Die Teilnahme ist nur möglich, "solange die Zeit reicht" (keine Voranmeldung).

Fly). Karl Slezak, Ausbildungs- und Sicherheitsreferent des DHV, erklärt darin sehr anschaulich, was und wie man mit dem Simulator trainieren kann. Um die Simulation immer mehr an die Realität anzunähern, entwickelt Ulrich Rüger sein Gerät ständig weiter. So wurde beispielsweise in der Anfangsphase das Nicken des Gleitschirms nur über eine sich ändernde Perspektive auf dem Bildschirm bzw. der Leinwand simuliert. Seit Ende April verfügt der ActiveFly-Simulator über eine Vorrichtung, die das Gurtzeug nach vorne und nach hinten kippt, so dass vom visuellen Eindruck auch noch eine Schaukelbewegung kommt. "Dass das Feeling dadurch viel realistischer ist, haben mir alle bestätigt, die schon öfter im Simulator saßen", sagt Ulrich Rüger. "Es freut mich sehr, wenn

dadurch das Lernen leichter fällt." Auf der größeren Realitätsnähe basiert auch Ulrichs neueste Idee: Er will den ActiveFly-Simulator nicht nur als Trainingsgerät für Gleitschirmpiloten anbieten, die ihrem Sport bereits "verfallen" sind, sondern auch für Leute, die ihn nur vom Zuschauen kennen. "Ich glaube, dass es für viele ein ansprechender Einstieg ins Gleitschirmfliegen wäre, wenn sie zuerst im Simulator das Steuern üben und dann einen Tandemflug machen, bei dem sie das Gelernte umsetzen können, indem sie für ein paar Minuten selbst steuern dürfen." Dieses neue Kombi-Einsteigerpaket wird bereits in Zusammenarbeit mit Flugschulen in einigen Regionen Deutschlands angeboten, nähere Infos unter www.activefly.de. ▽



02.-04.10.2009 am Tegelberg in Schwangau

GLEITSCHIRM · DRACHEN · ULTRA-LIGHT
10. Internationale Ausstellung und Flugevent
für Gleitschirm-/Drachenfliegen/Ultra-Lights

**Ermäßigter Eintritt
für DHV-Mitglieder**

Gegen Vorlage des Mitgliedsausweises

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



Kommunikation &
Event Marketing Allgäu
www.eventbayern.de



IHRE KÖNIGLICHE BERGBAHN
TEGELBERGBAHN SCHWANGAU

WINDMESSUNG AM STARTPLATZ

Der Weisheit letzter Schluss?

TEXT UND FOTOS VOLKER SCHWANIZ

Bei der Beurteilung der Flugbedingungen ist der Faktor Wind eine der entscheidenden Größen. Neben der Gefahr ins Lee getrieben zu werden, ist bei einem stärkeren Wind/Thermik-Mix mit heftigen (turbulenten) Bedingungen zu rechnen. Auch Leelagen/Leethermik und Föhnlagen sind elementare Einflüsse, die unbedingt abzuklären sind.

Von vielen Piloten werden dabei die Messwerte vom Startplatz als die entscheidenden Werte genommen, von denen sie sich die größte Aussagekraft erwarten. Leider sind aber genau diese Messwerte oft nicht so aussagefähig, wie geglaubt.

Beispiel Emberger Alm

Am Startplatz Emberger Alm wurde eine hochmoderne Windmessanlage errichtet. Mit ihr kann man per SMS vielerlei Wetterinfos abrufen, u.a. mit Ultraschall gemessene Windrichtungen und Stärken. Durch die Lage der Station in einer Waldschneise ist die Aussagekraft für die Flugbedingungen nie größer, als das, was man über den Windsack (evt. mit Webcam-Übertragung) ersehen kann. Richtig Sinn würde diese (unbestritten tolle) Wetterstation nur machen, wenn sie deutlich höher und von allen Seiten frei angeströmt platziert würde. In diesem Fall könnte der Gipfel des auf dem Bild im Hintergrund stehenden Knoten-Berg ein sehr guter

Standpunkt sein, der relevante Informationen über die „wahren“ Windbedingungen und damit einen echten Sicherheitsgewinn bringt.

Fazit

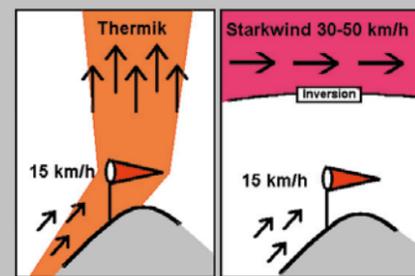
In Sachen Wind (incl. Lee, Leethermik) erfordert eine aussagekräftige Beurteilung der Flugbedingungen mehr, als nur eine Dampfwolke in den Startplatzwind zu pusten. Neben der überregionalen Strömung (die z.B. über die Windwerte der relevanten Gipfelstationen, dem Flugwetterbericht oder die Höhenwindprognosen zu erkennen ist) muss auch die Anströmrichtung und gegebenenfalls die Stabilität der Luftschichtung Beachtung finden. Neben den angespro-



chenen Effekten durch Inversionen/stabile Schichtung muss man auch im Auge behalten, dass bei einer deutlichen Labilisierung die Windgeschwindigkeiten in den tieferen Schichten deutlich zulegen (Stichwort „Nachsaugeffekt“, der von einzelnen Thermikablösungen und auch den Talwindssystemen bekannt ist).

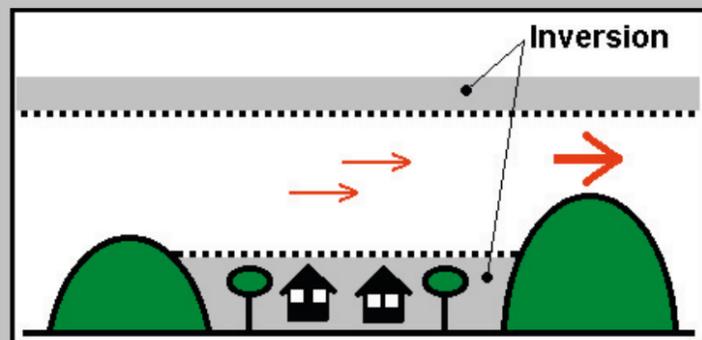
Tipp: Wenn sich vor Ort die Windsituation deutlich anders darstellt, als es laut der Prognosen zu

erwarten wäre, darf man nicht gleich auf eine krasse Fehlvorhersage schließen. Vielmehr ist dann gezielter auf die Gipfelwerte der im erweiterten Umfeld liegenden Stationen zu schauen. Erst wenn man sich damit großräumige Klarheit über die Lage geschaffen hat, kann man sich mit „Hurra“ ins Luftmeer stürzen. ▽



Fall 1 Stabile Schichtung

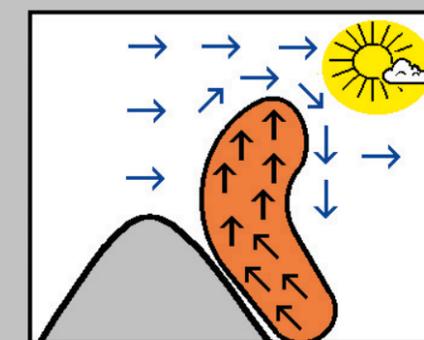
Eine stabile Schichtung täuscht ideale Bedingungen vor, die von einem schönen Thermiktag nur schwer zu unterscheiden sind – siehe Grafik. An Tagen mit starkem Höhenwind steigt beim Einsetzen/Höherreichen der Thermik die Windgeschwindigkeit im gesamten thermisch durchmischten Raum schnell und teils stark böig an, ohne dass dies vorher oft vom Startplatz aus zu erkennen ist. Stichwort: Ankopplung des Höhenwindes durch die thermische Durchmischung.



Fall 2 Inversionsdüse

An manchen Tagen führt auch das „Einklemmen“ der Strömung zwischen Berg und Inversion (vor Thermikbeginn) zu unerwartet hohen Windgeschwindigkeiten. An Schönwettertagen ist daher morgens/vormittags (oder bei einer sich ausbildenden Inversion) nicht selten eine teils deutlich erhöhte Windgeschwindigkeit zu messen, die eigentlich nicht über die Prognosen zu erwarten gewesen wäre. Dieser unerwartet starke Wind nimmt dann im Laufe des Vormittags meist recht deutlich ab. Wie in der Grafik zu sehen, wird die Windströmung zwischen Bodeninversion und Höheninversion bzw.

den in die Windströmung hineinreichenden Bergen düsenartig verengt. Beim Einsetzen der Thermik löst sich die Bodeninversion auf und auch die Höheninversion hebt sich, der leichte Düseneffekt verschwindet. Im Winter sind diese dann meist anhaltenden Inversionsschichten der Grund für teils massiv unterschiedliche Windsituationen in verschiedenen Höhen und auch in verschiedenen Gebieten.



Fall 3 Thermischer Hangaufwind

Auch bei Leethermik sind die Messwerte des Startplatzes nicht immer die ganze Wahrheit. Besonders die Startplätze, die nicht in unmittelbarer Gratnähe liegen und damit nicht frei angeströmt sind, können problematisch sein. Solche Startplätze können die wahre Windsituation verschleiern, da sie sich meist an thermisch ergiebigen Stellen befinden. Dort ist dementsprechend auch der thermische Hangaufwind (Startwind) in einer hangnahen Schicht so ausgeprägt, dass er die wahre Windsituation in einer hangnahen Schicht überlagern kann. Damit zeigen die Windwerte an diesen Plätzen nicht die „wahre“ Leesituation an, die sich erst

50 - 100 m vor dem Hang - zum Teil massiv - bemerkbar macht. Bei Leethermik kann man oft an den Startplätzen nur den hangnahen thermischen Hangaufwind (Startwind, bzw. bei starken Lees die Rotoren) messen. Ob eine überregionale Leestromung anliegt, ist besonders bei Blau-thermik nicht immer am Startplatz klar zu erkennen.

Fall 4 Kanalisation durch das Relief

Trifft am Starthang deutlich wehender Wind (Talwind, überregionaler Wind) etwas seitlich von vorn auf den Hang, kommt nur ein Teil der realen Windgeschwindigkeit durch die Startschneise durch. Zudem sorgt die Kanalisierung (oder die Durchsetzung mit Thermikablösungen) für einen vermeintlich genau passenden Wind von vorn. Unangenehme Turbulenzen/ Sauf-löcher sind am Rand oder beim Ausfliegen aus der Schneise zu erwarten. Oft trifft man vor dem Hang dann unerwartet starken Seitenwind, der das Aufwindprofil massiv stört. Trifft der Wind dagegen genau von vorn in die Startschneise, dann verstärkt sich der Wind hier deutlich (Düsenwirkung). Oft kann man dann trotz recht „knackigen Windphasen“ am Start draußen noch fliegen, wenn man sich versichert hat, dass in der Höhe kein Starkwindfeld zu erwarten ist (vergleiche dazu Fall 1).

Flieger-Bonus



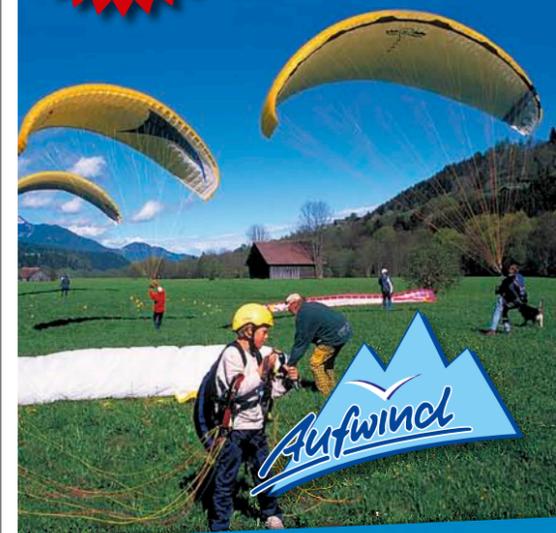
Mit der Schladming-Dachstein Sommercard ist deine Paragleiter-Ausbildung/dein Flugurlaub in Österreich preiswerter als je zuvor. Als Gast im Sommercard-Partnerhotel/pension sparst du dir alle Seilbahngebühren!

Folgende »Alles inklusive Freizeiteinrichtungen« sind für dich und deine Familie/Begleitung mit der Sommercard **kostenlos** benutzbar: Dachsteingletscherbahn, Berg- und Seilbahnen, Hallenbäder, Freibäder und Badeseen, Mautstraßen, Wander- und Linienbusse, Klammerlebnisse, Museen, Kinder- und Familienprogramme, Freizeit- und Wandererlebnisse.

Details unter: www.aufwind.at

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

Flugreisen und Sicherheitstraining
DHV anerkannt!



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

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

Sicherheitsmitteilung

Rettungsgerät für Gleitschirm INCASE 2.0 S 100 DHV GS-02-0143-07

Bei einem Incase 2.0 S 100 fehlte am Innencontainer eine Naht und dadurch kam es zum Ausreißen der Schlaufe, an welcher der Auslösegriff befestigt ist. Auch die zweite Schlaufe war ohne die notwendige Kastennaht (Bild 1) ausgeführt und ließ sich unter geringer Belastung ausreißen.



Bild 1

Betroffen sein können die Incase 2.0 S 100 mit dem Herstellungsdatum von 2007 und den Seriennummern von 08560 bis 08659 fortlaufend. Die betroffenen Seriennummern sind im Einzelnen auf www.turnpoint.de aufgelistet.

Der Nähbetrieb versichert, dass es sich um einen Einzelfall handelt, trotzdem werden alle Halter einer Incase 2.0 S 100 mit den betroffenen Seriennummern aufgefordert vor dem nächsten Flug zu kontrollieren, ob die Schlaufen am Innencontainer korrekt vernäht (Bild 2) sind.



Bild 2

Falls ein Container mit falschem Nahtbild gefunden wird, so darf dieser nicht weiter verwendet werden. Er wird durch die Firma Turnpoint kostenlos ersetzt.

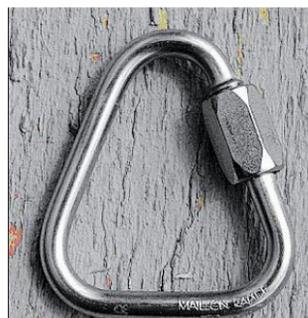
Stephanskirchen, 23.06.2009
turnpoint fastline gmbh
Geschäftsführerin Ilona Albrecht
Edlingerstraße 68
D-83071 Stephanskirchen
Fon: +49 (0) 8036 90 88 261
www.turnpoint.de
info@turnpoint.de

Sicherheitsmitteilung

Gleitschirm UP Kantega XC XS DHV GS-01-1827-09, UP Kantega XC S DHV GS-01-1828-09, UP Kantega XC M DHV GS-01-1829-09, UP Kantega XC L DHV GS-01-1830-09, UP Ascent 2 S DHV GS-01-1837-09, UP Ascent 2 M DHV GS-01-1838-09, UP Ascent 2 L DHV GS-01-1839-09, UP Ascent 2 XS DHV GS-01-1846-09

Bei den Leinenschlössern der Fa. King Snap, die zum Teil beim UP Ascent 2 und Kantega XC verwendet wurden, kann es zu Problemen kommen. Durch erhöhten Kraftaufwand beim Zudrehen des Leinenschlosses ist es möglich, die Gewindemutter nach oben hin zu überdrehen, wodurch die unteren Gewindegänge freiliegen. Im schlimmsten Fall kann es passieren, dass das untere Gewinde nicht mehr greift und der Schäkkel unter Last aufgebogen wird.

Aus diesem Grund haben wir uns entschlossen, alle Leinenschäkkel (Delta- und O-Schäkkel) der Fa. King Snap, die in den Modellen UP Ascent 2 und Kantega XC verwendet wurden, gegen Schäkkel der Fa. Maillon Rapide zu tauschen.



Maillon Rapide
Einfach zu erkennen an der Prägung



King Snap
ohne Prägung
gut zu sehen das überdrehte Gewinde

Wir bitten alle Piloten der betroffenen Geräte vor dem nächsten Flug zu überprüfen, ob ihr Schirm mit King Snap (ohne Prägung) oder Maillon Rapide (mit Prägung) Schraubschäkkeln ausgerüstet ist. Sollten Schäkkel ohne Prägung verbaut sein, müssen diese getauscht werden. UP International bietet allen betroffenen Piloten den kostenlosen Austausch der Leinenschlösser an.

Garmisch-Partenkirchen, 28.05.2009
Martin Fischer, Technischer Betriebsleiter
UP International GmbH, Kreuzeckbahnstr. 7, 82467 Garmisch-Partenkirchen
Tel: +49 (0) 8821 / 73099-0,
info@up-paragliders.com,
www.up-paragliders.com

Weitere Sicherheitsthemen unter www.dhv.de/Sicherheit

auch trübe Aussichten ...

it's in your nature **ADVANCE** advance.ch

... können beflügeln

wenn dir das Fliegen angeboren ist braucht es nur einen kleinen Impuls um das tiefe Gefühl in dir zu wecken

METEOROLOGISCHES PHÄNOMEN

Sturm am Tegelberg

Am Sonntag, 14.6.09, spätnachmittags, kam es in Teilen des bayerischen Voralpen- und Alpenraumes zu einem extremen Windereignis.

TEXT KARL SLEZAK, DHV-AUSBILDUNG/SICHERHEIT

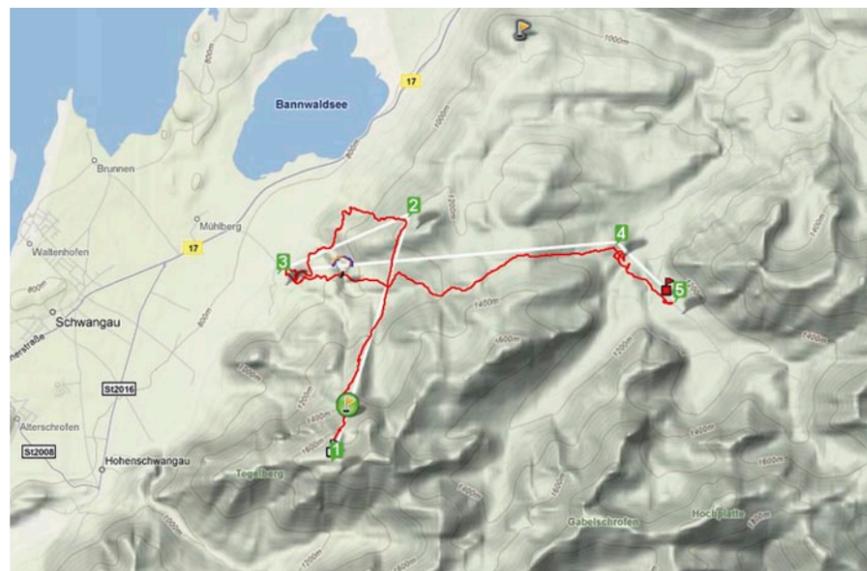


Sieht nach einem schönen Flugtag aus. Doch die Bedingungen können sich rapide verändern

FOTO INGO KALLMEYER

Im Fluggebiet Tegelberg gerieten dadurch 13 Gleitschirmflieger in eine Notlage, weil sie von starken Windböen erfasst wurden. Sechs davon mussten von der Bergwacht aus Bäumen geborgen werden, die anderen konnten in teilweise alpinem, unwegsamem Gelände notlanden. Glücklicherweise kam es nur zu ein paar leichten Verletzungen.

Wir haben einige Pilotenberichte zusammengetragen, Kommentare örtlicher Fluglehrer sowie eine meteorologische Re-Analyse, um das Ereignis im Nachhinein zu beleuchten. Im DHV-Info bringen wir eine Kurzfassung des Artikels, weitere, sehr lesenswerte Berichte findet ihr auf www.dhv.de unter Sicherheit/Sicherheitsjournal/Sicherheitsberichte.

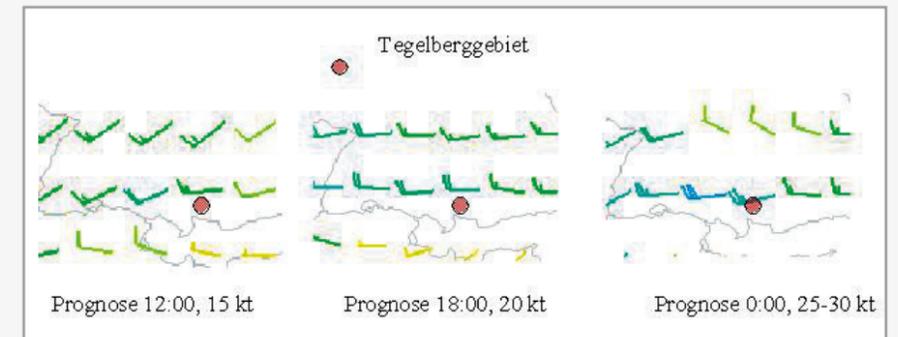


Bericht eines Piloten (GPS-Tracklog S. 50)

Vom Startplatz (1) flog ich unbeschleunigt mit offenen Bremsen in stetigem Steigen (GPS: 7-10 km/h über Grund). Bei Punkt 2 begann es leicht zu sinken und ich drehte nach links Richtung Forggensee, wo ich andere Schirme sinken sah. Ich flog immer noch unbeschleunigt mit offenen Bremsen und es ging vorwärts. Kurz vor Punkt 3 wurde ich langsamer und beschleunigte zuerst halb, dann voll, versuchte mit Ohrenlegen etwas runterzukommen, wurde natürlich langsamer und machte die Ohren wieder auf. Dann bin ich wieder voll beschleunigt geflogen. Allmählich merkte ich, dass da was faul ist und wurde nervös, auch weil die Wolken sich vor mir kurzzeitig etwas verdunkelten. Richtung St. Colomann sanken die anderen, dort wollte ich auch hin. Bei Punkt 3 wechselte ich zwischen Ohren anlegen und voll beschleunigt fliegen und merkte, mit angelegten Ohren war ich schneller, also ging es rückwärts. Ab da flog ich bis Punkt 4 voll beschleunigt rückwärts. Teilweise versuchte ich kurz, ob ich mit großen Ohren sinken würde, damit ich den Wald unter mir erreichen würde um den hinten erwarteten Leevalzen aus dem Weg gehen zu können. Ich hatte im laminaren Wind ja rund 20 Minuten Zeit zum Überlegen, aber es funktionierte nicht. Ich hatte nur einen voll beschleunigten seitlichen Klapper (geschätzte 75 %), den ich im Sicherheitstraining gelernt habe und ich flog sofort wieder. Ich bin dann normal auf einer Wiese gelandet. Auf dem letzten Baum vor der Wiese war noch ein Flieger, zu dem ich gleich hingegangen bin. Er war o.k. Nach 5 Minuten kam ein Bus, der die Bergwacht, die dort hinten stationiert ist, alarmierte. Sie waren in 5 Minuten da und ich konnte ihnen die Lage von drei Baumlandungen beschreiben. Ein weiterer Flieger war bereits im Bus und im Halblechtal nahmen wir noch zwei mit, die im Flussbett gelandet waren und von Klappern in Bodennähe erzählt haben.

Ralf Antz, einheimischer Fluglehrer der 1. DAeC-Gleitschirmschule, hat das Geschehen vom Boden aus verfolgt. Hier sein Bericht:

Ca. 1 1/2 Stunden vor dem Verblasen zogen sehr deutlich aus Westen kommend ausgedehnte Altkumulus floccus und, noch deutlicher, Altkumulus castellanus mit guter Zuggeschwindigkeit auf. Die damit verbundene Labilisierung war deutlich! Gen Osten abziehend zeigten sich



Die GFS-Windprognose für die 850 hPa-Druckfläche (1.500 m) erwartete für den mittleren und westlichen Teil des Nordalpenrandes Windgeschwindigkeiten von 10 kt (6.00 Uhr), 15 kt (12:00 Uhr), 20 kt (18:00 Uhr), 30 kt (24:00 Uhr), GFK-Windprognose (Bild)

vereinzelte Lenticularis. Mit der Wettervorhersage am morgen hätte eigentlich jeder Pilot gewarnt sein müssen. Deutlicher wurde das Ganze ca. 1 Std. vor der Verblasung: Ca. 15-20 Schirme "hingen" großräumig im Luftraum vor dem Tegelberg mit guter Startüberhöhung rum. Da das Ganze auf Grund des zunehmenden Windes kaum thermisch zu begründen war, hätte klar sein müssen, dass die "guten Flugbedingungen" der zunehmenden Labilisierung und dem zunehmenden Wind zuzuordnen sein mussten - letztlich kündigte die rasch aufziehende Bewölkung das überdeutlich seit längerer

Zeit an. Zu diesem Zeitpunkt traten einige Schirme den erfolgreichen "Nachhauseweg" an. Ich habe die Wetterentwicklung weiter aus dem Füssener Raum mit zunehmender Sorge beobachtet und bei mir gedacht:

"Hoffentlich wissen die Piloten, was sie da machen", ca. 30 - 60 min später war's dann zu spät.

Vor allem die Piloten, die gen Buching abflogen, kamen in noch höhere Windgeschwindigkeiten hinein, die gut jenseits der 40 km/h lagen.

Ich vermute, dass die Windgeschwindigkeit in Bodennähe hier sogar noch deutlich zunahm.

Erschwerend für die Entscheidung rechtzeitig zu landen war wohl die große Pilotenzahl in der Luft. Wären es weniger gewesen, wäre der ein oder andere wohl schon früher abgeflogen. Spekulation - aber die große Schirmzahl am Himmel verleitete, sich in trügerischer Sicherheit zu wiegen, weil ... man schließlich nicht alleine war.... ? und die anderen vielleicht besser wussten, dass alles doch irgendwie "ok" ist ?

Wettervorhersage und Wetterentwicklung

Für Sonntag, 14.6.09 hatte der Segelflugwetterbericht stärkere Westwinde für ganz Bayern prognostiziert, 40 km/h auf 2.000 m, 55 km/h auf 3.000 m.

DHV-Wetter vom So. 14.06.09 - 7h Alpnordseite:

So.: Meist freundlich bis sonnig, nachmittags ganz im Westen etwas wolkiger und teils Schauer-/Gewitterneigung.

Höhenwind Alpnordseite:
So.: In der Westhälfte recht kräftiger W-Wind, sonst meist schwacher bis mäßiger Westwind. Lage genau checken.

Meteorologische Analyse

Aus den Prognosen ging eine deutliche Zunah-

Para Supply.com
Der echte online Direktvertrieb

Epic Overall € 108

Hersteller -> Flieger

Schnellpackschlauch	€ 35
Press To Talk System	€ 38
Cockpit	€ 35



Die Lentis waren bereits am Vormittag für einige Zeit sichtbar.....



.....und verschwanden dann wieder



Quellungen, von der Höhenströmung plattgedrückt und glattgeschliffen

FOTOS: HEINZ PLUSZYNSKI, ALEXANDER HAIDAUER, MICHAEL MEHER, BASCHL, WASKUKSTDU

me des Westwindes im Tagesverlauf hervor. Bis zum frühen Nachmittag machte sich der Westwind in tieferen Lagen nicht kritisch bemerkbar, während in hohen Schichten der Starkwind gut durch die auftretenden Altocumulus Lenticularis, in mittlerer Höhe durch eine wellige, geschliffene Schichtbewölkung und zerrissene Cumuli markiert wurde. Danach nahm der Wind stetig zu. Die den Höhenwind in tieferen Lagen abschwächenden Inversionen waren aufgrund der thermischen Durchmischung mehr und mehr abgebaut, so dass der Starkwind zunehmend auch in bodennäheren Schichten spürbar wurde. Den Rest erledigte dann vermutlich die auffällige Labilisierung, die von vielen Beobachtern aufgrund des Wolkenbildes 1-2 Stunden vor dem Vorfall beobachtet wurde. Dieser konnten die bis dahin noch wirksamen Sperrschichten nicht widerstehen. Der Höhenwind hatte nun

freie Hand und griff innerhalb kürzester Zeit bis in bodennahe Schichten durch. Wer nicht rechtzeitig gelandet war, musste bei Windwerten bis an die 60 km/h entweder rückwärts fliegen oder sein Heil in der Flucht mit dem Wind suchen.

**Was man daraus lernen kann
Wetterbeobachtung**

Die GFS-Windprognose hatte für diesen Tag für 1.500 m eine Verdreifachung des Windes von 10 kt auf 30 kt angekündigt und auch die meisten anderen Wetterberichte hatten den auffrischenden Westwind prognostiziert. Mit dieser Information im Hintergrund muss die Beobachtung der im „Wind herumstehenden“ Gleitschirme ein eindringliches Warnsignal sein. Denn bei der wahrscheinlichen, weil prognostizierten Zunahme des Windes ist mit dem langsamen Fluggerät Gleitschirm schnell der kritische

Bereich erreicht. Zusätzlich hätten die zu beobachtenden Quellungen und das zeitweilige Verdunkeln des westlichen Horizonts einem vorsichtigen Piloten die Möglichkeit einer präfrontalen Labilisierung in den Sinn bringen können, auch wenn für diesen Tag keine Kaltfront, wohl aber vereinzelte Gewittertätigkeit angekündigt war. Die Vorstellung, auf dem Weg zum Landeplatz mit minimaler Vorwärtsfahrt ständig in Richtung der sich ausbildenden Quellungen zu steigen, ist eigentlich ein guter Anlass, einen geordneten Rückzug vom Startplatz - mit der Bergbahn - anzutreten.

Starker Höhenwind ist für viele Piloten kein Grund, auf's Fliegen zu verzichten. Solange die Inversionen halten, geht das meistens gut. Der vorliegende Fall hat gezeigt, dass darauf keineswegs immer Verlass ist.



Seltsame Wolkenbilder wurden im baye-risch/tiroler Alpengebiet um die Mittagszeit überall beobachtet. In der Höhe hatte sichtbar der Wind seine Finger im Spiel.

Flugtaktik

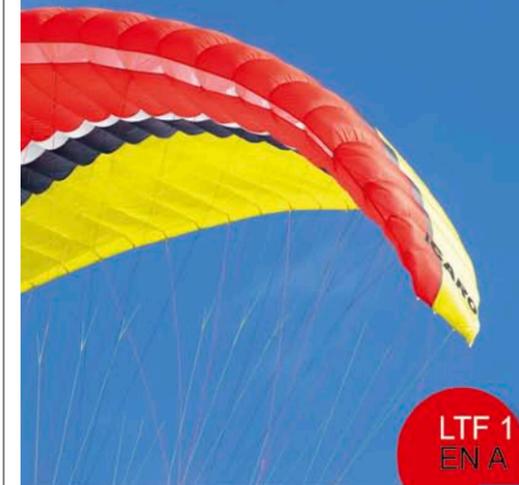
Aus den aufgezeichneten Tracks der notgelandeten Piloten geht hervor, dass sie von einem reinen Westwind verblasen worden waren. Es ging mit 5-10 km/h rückwärts. Viele haben zunächst versucht, mit angelegten Ohren und Beschleuniger sowohl tiefer als auch vorwärts zu kommen. Die meisten hielten an ihrem Plan fest, den Tegelberg-Landeplatz anzufliegen. Der Höhenverlust und das Rückwärts-Fliegen mit angelegten Ohren brachten diese Flieger in den Bereich östlich der Hornburg, wo ein Taleinschnitt eine zusätzliche Beschleunigung des Windes verursachte. Dort ging auch mit offenem, voll beschleunigtem Schirm nichts mehr.

Meist ist es in einer solchen Situation sinnvoller, hoch und mit voll beschleunigtem Schirm (soweit es die Turbulenzen zulassen) so weit luvseitig vorzuzufiegen, bis sicheres Landegelände

unter einem ist. Dann erst Ohren anlegen oder eine andere Abstieghilfe wählen. Einige Piloten haben das an diesem Tag getan und konnten sicher landen. Bei geeignetem Gelände ist auch die Flucht mit dem Wind eine Option. Diese Wahl hat jedoch keiner der betroffenen Piloten am Tegelberg getroffen. Aus gutem Grund: Denn mit dem Wind fliegend hätten mehrere hohe Gebirgsketten überquert werden müssen, landbares Gelände wäre erst nach 20-25 km erreicht worden.

Ein sehr erfahrener einheimischer Flieger registrierte den auffrischenden Wind frühzeitig, hangelte sich etwa 10 Minuten, bevor das große „Verblasen“ einsetzte, über den Buchenberg und die anschließende Bergkette Richtung Halblech nordöstlich vor, bog dort nach Osten ab, und brettete mit einem Groundspeed von bis zu 92 km/h Richtung Osten, wo er in der Nähe von Bad Kohlgrub landete.

Aus den Pilotenberichten geht es hervor: Irgendwann, rückwärts fliegend auf hohe Gebirgsflanken zutreibend, will man nur noch runter. Nur zu gut kann man sich ausmalen, was passieren wird, wenn einen der Wind an den nächsten Berg treibt. Man würde im dynamischen Aufwind nach oben gerissen und anschließend leeseitig heruntergespült werden. Diese lebensgefährliche Situation muss unbedingt verhindert werden. Wenn nötig Höhe abbauen, z.B. mit einem B-Stall, und dann bewusst eine Baumlandung vornehmen. Die Chancen, diese heil zu überstehen, sind ungleich höher, als das oben beschriebene Szenario. ▽



LTF 1
EN A

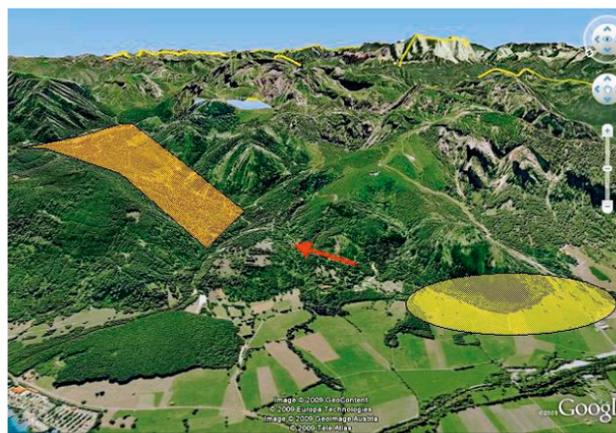


CYBER 4

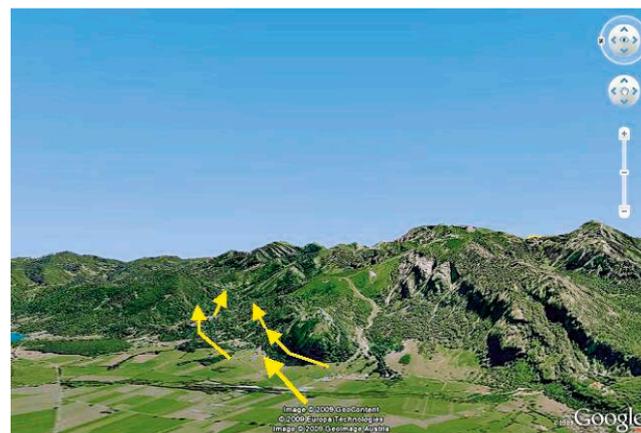
Der neue Einsteiger-Schirm von:



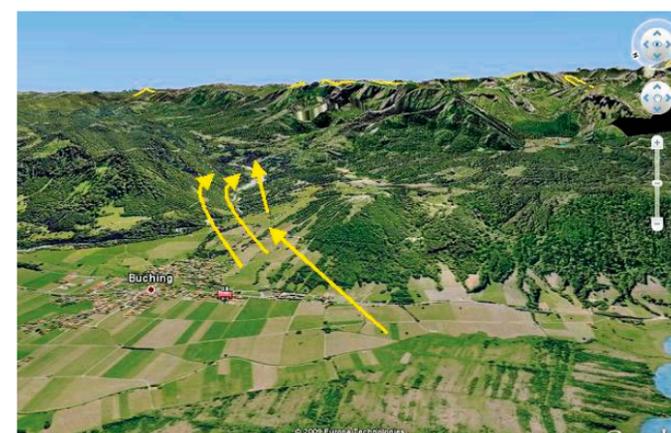
Hochriesstraße 1
D-83126 Flintsbach
+49-(0)8034-909700
office@fly-more.com
www.icaro-wings.de



Viele der in Not geratenen Gleitschirmflieger waren aus dem gelb markierten Bereich in das dahinter liegende Tal verblasen worden.



Die Topografie zeigt hier den nach Westen offenen Taleinschnitt, der bei Westwind einen Düseneffekt erzeugt und damit zu einer Erhöhung der Windgeschwindigkeit führt.



Ein ähnliches Bild am Eingang des Halblechtals, auch hier strandeten einige Gleitschirmflieger im Bachbett oder in den Bäumen.



Großer Andrang von Jugend und Herstellern

FRÜHLINGSERWACHEN IN KÖSSEN

**Drei Tage Gleitschirmtesten.
Das Superfestival hat Zukunft**

TEXT NIKOLAUS KAR CZ



Da zum Fliegen nicht nur Praxis gehört, besuchte uns Ecki Schröter, um unsere Erste Hilfe Kenntnisse bei einem Flugunfall aufzufrischen. Wer gedacht hatte, eine Erste Hilfe Auffrischung ist nur etwas für Leute, die gerne bei Vorträgen schlafen, hatte sich hier kräftig geirrt. Neben einem lebhaften und interessanten Vortrag waren die Zuhörer auch selbst gefordert, z.B. bei den Übungen „Verunglückte Personen“ selbst Erste

Hilfe zu leisten. Mit ein paar Regentropfen am Morgen begann der letzte Tag unseres Jugend Events anfangs nicht sehr flugfreundlich, was sich jedoch im Tagesverlauf noch deutlich ändern sollte. Die DHV-Jugend blickt auf ein super Event zurück und freut sich schon auf das nächste. Neue Gesichter sind dabei gerne gesehen. Wir sehen uns. www.DHV-Jugend.de



„Das Zelt kann ich auch am Abend aufstellen“, dachten sich viele Teilnehmer bei der Ankunft am ersten Tag des Events und fuhren direkt mit der Bergbahn zum Startplatz. Am Start hatte sich aufgrund des Supertestivals eine große Anzahl an flugwilligen Piloten angesammelt. Nach und nach konnte die DHV-Jugend den Himmel bevölkern und somit zu dem bunten Treiben beitragen. Je nach Lust und Laune Schirme Probe fliegen, Streckenflüge machen oder sich einfach nur einem entspannten Flug hingeben. Früher oder später wurde aber Jeder von dem Bratwurstduft an der Fliegerbar angezogen. Nach dem Konsum eines Landebieres wurde dann der

Campingplatz bei einer Runde Beachvolleyball mit anschließender Grillsession unsicher gemacht.

Da am Abend ein Gewitter den Himmel unsicher machte, zogen wir uns in unser großes Gemeinschaftszelt zurück, um dort den Abend „trocken“ weiter zu feiern. Am Vormittag brachte der Freitag eher bescheidenes Wetter mit sich, so dass einige eine Wanderung unternahmen oder auch als Alternative in der Entenbachklamm mit dem Schlauchboot den Raftingagenturen Konkurrenz machten. Durch den starken Westwind wurden die Gewitterwolken immer wieder weggeblasen, so dass der ein oder andere Flug durch-

aus noch möglich wurde. Der Abend wurde wie immer erst an der Fliegerbar eingeleitet und dann auf dem Campingplatz beendet.

Da der Samstag ebenfalls gut angesagt war, trafen sich nach einem kurzen Wetterbriefing alle Piloten am Startplatz. In den teilweise dichten Pulks von Thermik hungrigen Piloten wurden wieder unzählige Flugstunden gesammelt. Auch die Fußgänger kamen nicht zu kurz, da der Tandem der DHV-Jugend für junge „Noch-nicht-Flieger“ bis in die Abendstunden im Dauereinsatz war. An diesem Abend erlebte Jeder neben dem verdienten Landebierchen noch eine Super Flugshow.



„Hochgefühl“

TRITON

Zahlen und Fakten: natürlich kann man Gleitschirme vermessen. Aber es bleibt dieses nicht beschreibbare Feeling, wenn man damit selbst fliegt: Wie sich ein Schirm steuern lässt... Wieviel „gefühlte Sicherheit“ er bei Vollgas oder in bockiger Luft bietet... Wie man die Kollegen „versägt“... Wie entspannt man ist...

Genau das ist es: dieses Hochgefühl, welches das Fliegen mit dem TRITON so einzigartig macht!

	TRITON 18	TRITON 20	TRITON 22	TRITON 24
Startgew. kg	70-95	80-105	90-115	100-130
Zulassung	LTF 2-3/END	LTF 2-3/END	LTF 2-3/END	LTF 2-3/EN/C

Info-Broschüre zum download: www.nova-wings.com

Foto: In den Zentralalpen

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

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

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



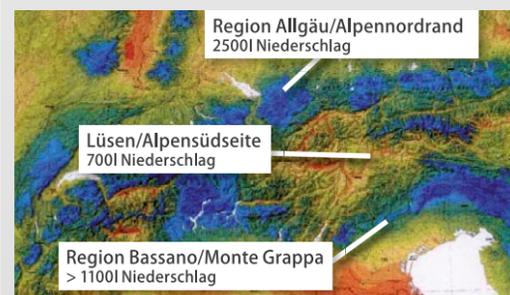


Lust auf Lügen! Flugwochen auf der wetterbegünstigten Alpensüdseite

Mit nur 700l Niederschlag im Jahresmittel zählt das Lüsener Tal bei Brixen zu den trockensten Regionen der Alpen.

Vor störenden Wettereinflüssen weitgehend geschützt wird es vom Alpenhauptkamm im Norden und Westen, der Ortler-, Brenta-, Adamello- und Presanellagruppe im Südwesten, den Dolomiten im Süden und den Karawanken sowie den julischen Dolomiten im Osten.

Die Karte zeigt den Jahresniederschlag im Alpenraum. Gebiete mit hohen Werten, verursacht durch häufige Stauniederschläge, sind blau markiert.



Quelle: Schwab, M., Daly, C., Frei, C., Schär, C. (2001), 'Mean annual and seasonal precipitation in the European Alps 1971-1990', HYDROLOGICAL ATLAS OF SWITZERLAND

Die von überregionalen und lokalen Winden abgekoppelte Seitentalschlusslage bietet ganzjährig überdurchschnittlich oft hervorragende Trainings- und Flugbedingungen.

Der eigene Fahrdienst ermöglicht Flugbetrieb unabhängig von Bergbahn-Öffnungszeiten. Die Vormittagsstunden können so für Technik-Trainingseinheiten in ruhiger Luft genutzt werden, bis es dann im Hausbart vor dem riesigen Startplatz nach oben geht. Besonders Thermikneulinge und Hobbypiloten wissen die Funkbetreuung am Start- und Landeplatz zu schätzen. Streckenflieger starten zum 12km- Dreieck oder zu einem Ausflug ans Würzloch.

Besonderes Highlight am Abend: Talwind-Prallhang-Soaring und anschließend Flüge in der Umkehrthermik über Talmitte, mit Toplandung auf dem Hochplateau der Lüsener Alm zum zünftigen Après-Fly in einer der urgemütlichen Südtiroler Berghütten!

Unsere Flugwochen beinhalten ausführliche Meteo- und Technik-Briefings, Fluglehrerbetreuung mit Funk am Start- und Landeplatz, sowie Video-Startanalyse.

Viele weitere Freizeitangebote stehen für Flugpausen und für nichtfliegende Begleitung zur Verfügung: Bergwandern, Mountainbiking, Naturbadesees, Reiten, Wellness, Shopping und Kultur in Brixen oder Bozen...

Urlaub im Tulperhof Neubau auf der Alm, direkt am Startplatz • ideal auch für Familien geeignet • Südtiroler Gastlichkeit

Jetzt wird dein Flugurlaub noch erholsamer: Direkt am Startplatz stehen im neu erbauten Gästehaus große und komfortabel eingerichtete Zimmer zur Verfügung.

Nicht nur die Piloten, sondern auch nichtfliegende Begleitpersonen werden den einzigartigen Panoramablick vom Südbalkon auf den Startplatz und über das Lüsener Tal bis hin zum Peitlerkofel und ins Eisacktal genießen.



Familie Winkler heißt dich herzlich willkommen auf der Alm!

Papillon-Flugwochen auf der Alpensüdseite

Dolomiten Höhenflugschulung zur A-Lizenz

Die Flugwoche für alle Piloten mit abgeschlossenem Kombikurs (Höhenflugausweis) in der Rhön oder im Sauerland, als 2. Teil der Pflichtausbildung
Leistungen: Übernachtung auf der Alm ■ Frühstück ■ Südtiroler 3-Gänge-Abendessen ■ Bergfahrten ■ Funkbetreuung ■ Videoanalyse Start- und Landeplatzgebühren ■ Wettergarantie!

890 €

Thermik- und Streckenflugseminar zur B-Lizenz

Training, Streckenflüge und Theorieeinheiten für die Überlandberechtigung
Leistungen: Übernachtung auf der Alm ■ Frühstück ■ Südtiroler 3-Gänge-Abendessen ■ Bergfahrten mit eigenen Bussen und hauptamtlichem Fahrdienst ■ B-Theorie ■ Funkbetreuung ■ Videoanalyse ■ Start- und Landeplatzgebühren

790 €

Thermik- Technik-Training

Die Flugwoche für alle Piloten ab A-Lizenz! Trainingseinheiten mit Funk und Videobetreuung, Thermik, Umkehrthermik, Strecke, Prallhang-Soaring...
Leistungen: Übernachtung auf der Alm ■ Frühstück ■ Südtiroler 3-Gänge-Abendessen ■ Bergfahrten ■ Funkbetreuung ■ Videoanalyse ■ Start- und Landeplatzgebühren

690 €*

* Stammkunden heben in Lügen noch günstiger ab – für nur 590 € ab der 2. Teilnahme an einem Thermik-Technik-Training!

Ausführliche Infos, Bilder, alle Termine und die Online-Anmeldung findest du unter www.papillon-flugschulen.de/luesen!



Papillon

world of paragliding
Wasserkuppe 46 • 36129 Gersfeld
Tel. 06654 – 75 48 • Fax 82 96
info@wasserkuppe.com

*Papillon Wettergarantie: Wetterbedingt ausgefallene Flüge können kostenlos nachgeholt werden. Alle Preise inkl. MwSt. • Änderungen vorbehalten • © 2009 by Papillon® media /LY

Der leichteste DHV-geprüfte Drachen

Lifter hebt ab

TEXT THOMAS KEHREN

Geschichte

Der in den frühen 70-iger Jahren der NASA-Forschung entsprungene Rogalogleiter fand dank seiner genialen Einfachheit tausende von Anhängern. Nach anfänglichen Aerodynamik- und Festigkeitsproblemen etablierte sich das Fluggerät bald in der ganzen Welt. Die Weiterentwicklung der Geräte trug auch negative Merkmale. Die Fluggeräte waren von den ursprünglich ca. 18 kg Gewicht auf bis zu 40 kg schwer geworden. Mit allerlei technischen Raffinessen wurden die Geräte leistungsfähiger, schneller aber auch anspruchsvoller. Der Trend zur höchst möglichen Leistung war unverkennbar. Für Wettkampf- und Leistungspiloten

wieder neue Geräte mit optimierter Leistung, in der Hoffnung damit Marktanteile zu gewinnen. Dass aber auch an der Basis gearbeitet und vor allem für Neueinsteiger und Durchschnittspiloten Fluggeräte auf den Markt gebracht werden mussten, realisierten leider wenige Hersteller.

Der DHV

Der DHV hat die Notwendigkeit von neuen, gutmütigen Schulungs- und Einsteigerdrachen erkannt und Anstrengungen von Dritten zur Gütesiegelerteilung mit Rat und Tat vollumfänglich unterstützt und sich dabei auch vor anfallenden Kosten nicht gescheut. Wie aktuelle Flugschulinformationen zeigen, sind die zunehmenden Flugschülerzahlen in den Drachenflugschulen ein Beweis dafür, dass dieses Vorausdenken des DHV richtig war.

Der Lifter

Aus der Erfahrung von über 30 Jahren Drachenflugunterricht und einer Testzeit von ca. 3 Jahren hat der in Hütten bei Zürich tätige Fluglehrer Thomas Kehren, einen ultraleichten

mit einem Gleitschirmgurtzeug sitzend geflogen werden. Dank seinen Langsamflugeigenschaften lässt er sich auch gleitschirmähnlich problemlos in der Thermik hochschrauben. Das Gerät kann mittels eines einfachen Trennsystems innerhalb weniger Minuten auf 3,5 m gepackt werden. Dank niedriger Geschwindigkeit und geringem Gewicht entsteht auch bei einer allfällig unsanften Landung wenig kinetische Energie. Im Gegensatz zum Gleitschirm kann auch auf Rädern gelandet werden. Zudem hat das Gerät wie jeder Drachen eine mindestens doppelt so hohe Lebenserwartung wie ein Gleitschirm. Der Drachen ist bereits in der Flugschule Condor in Hütten/ZH und in der Flugschule Zillertal im Einsatz und erfreut sich bei den Flugschülern großer Beliebtheit. Dieses neue, ideale Leichtfluggerät wird sicher bald einige Freunde bei Flugschulen, Anfängern und Genuss-Piloten im In- und Ausland finden. Der LIFTER wird einen aktiven Beitrag für stressfreies Fliegen vermitteln und als Spaßgerät den entsprechenden Erfolg haben. ▽



FOTO STEFFEN WINK

waren diese Geräte vorteilhaft, doch hunderte von Hobby- und Sonntagspiloten taten sich mit den anspruchsvollen und schweren Fluggeräten schwer, waren überfordert und gaben den Drachen-Flugsport auf, oder wechselten zum neu aufkommenden Gleitschirmsport über. Auch die Hersteller deuteten die Tatsache der Überforderung vieler Piloten nicht richtig und entwickelten für die verbleibenden Piloten immer

Drachenflügel mit der Bezeichnung LIFTER entwickelt, welcher flugfertig (Aufbau max. 5 Min.) nur 17 kg wiegt und bereits mit einer minimalen Geschwindigkeit von ca. 28 km/h abhebt und eine Maximalgeschwindigkeit von ca. 65 km/h erreichen kann. Das Gerät verfügt über eine Gleitleistung von 1:8. Der LIFTER kann sowohl in liegender Position (wegen des Luftwiderstandes und des intensiveren Fluggefühls) als auch





Das einzig wahre Warstein

Eine Woche Fliegen

TEXT HEIKO LINK

Zum 4. x steigt das **Flight Festival** in Warstein. Sieben zusätzliche Flugtage, einen Fly-In vom Segelflugplatz Oeventrop, einen Groundhandling Cup, einen Fotowettbewerb sowie ein kleines Windtestfestival nehmen sich die Warsteiner Skyglider vor. Das Projekt will der nur 19 Mitglieder starke ausrichtende Verein mit viel ehrenamtlicher Hilfe bewältigen.

„Das eigentliche Flight Festival wird wie immer an dem ersten Wochenende der Warsteiner Montgolfiade, also dem 5. und 6. September, stattfinden“, erklärt der Vorsitzende der Skyglider, Klaus Speckenheuer. Weil der Verein sowie während der gesamten Veranstaltung vor Ort sein wird, können Gleitschirm- und Drachenfieger bis zum darauf folgenden Sonntag in den Himmel über dem Sauerland starten. „Die vergangenen Jahre zeigten, dass die Piloten während der gesamten Montgolfiade fliegen möchten“, blickt Klaus zurück. Am 1. Wochenende gehen die Winden ab 9.00 Uhr in Betrieb. Sonntags wird ab 11 Uhr geflogen. Feierabend ist an beiden Tagen um 20 Uhr. Während der restlichen Tage variieren die Betriebszeiten. Genauere Informationen erhalten Piloten während der Einweisung in das Gelände.

Fünf Winden sind derzeit geplant, die von befreundeten Vereinen und Herstellern zur Verfügung gestellt und ehrenamtlich betrieben werden. Der „Gleitsegelclub Weser“ aus Bremen und die „Drachen- und Gleitschirm-Fiegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn“ sind zum dritten Mal dabei. „Wir werden wieder mit unserer Mohaupt-Doppeltrommelwinde und zwei Quads vorbei kommen“, erklärt der Vorsitzende der Rhein-Mosel-Lahner, Reiner Ehrhardt. Die

Flieger aus Bremen hoffen, dass in diesem Jahr ihre fest auf einem feuerroten Ford Transit installierte Wesselmann I Winde, die sie auf den Namen „Windelin 1 taufen, zum Einsatz kommt. „Diese Einsatzbereitschaft wird vom DHV dankend angenommen“, betont Horst Barthelmes. Der Mann vom DHV-Schleppbüro ist froh, dass die Flieger nach der Wetterschlappe im vergangenen Jahr die Stange halten: „Ohne ihre Hilfe geht es nicht.“ Unterstützung erhalten die Skyglider auch von der WIM GmbH, die das Festival-Gelände und Materialien zur Verfügung stellt, von Freunden und Kollegen der Mitglieder, die tatkräftig mit anpacken und von Landwirten, die zur Windrichtung passende Schleppstrecken bereit stellen und helfen, wo sie nur können. „Ein Bauer knüpft seine Hilfe allerdings an eine Bedingung“, sagt Klaus und fügt lachend hinzu: „Er will uns fliegen sehen!“

Am Boden treffen die Besucher des Flight Festivals in der kleinen Zeltstadt auf Flugschulen und Gleitschirmhersteller. Zahlreiche Imbissstände sorgen für das leibliche Wohl. Fußgänger, die mit dem Gleitschirmfliegen liebäugeln, können sich während eines Tandemflugs mit dem Flugvirus infizieren. Am Abend des 5. September wird nach dem Massenstart der Heißluftballone ein imposantes Feuerwerk abgebrannt.

Bleibt zu hoffen, dass das Wetter in diesem Jahr mitspielt. Rüdiger Freund von den „Drachen- und Gleitschirm-Fiegerfreunden Rhein-Mosel-Lahn“ zeigte im vergangenen Jahr, welche Einstellung die einzig wahre ist: „Wir reisen so lange an, bis wir die Sonne und die Ballone sehen und lassen uns die Stimmung nicht verderben.“



Neues Produkt!

hybrid & Altirando XP

OPTIONAL : BEINSACK

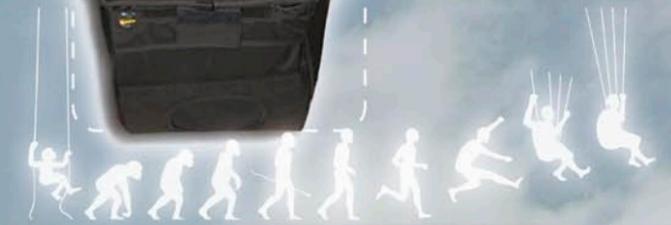


CABLE SYSTEM

OPTIMIERTER TRAGEKOMFORT

SITZTIEFEN-VERSTELLUNG

WENDE-GURTZEUG



SUP'AIR - www.supair.com

Kontaktiere Deinen SUP' AIR Händler oder rufe uns an +49 80 52 40 91



FORTBILDUNG

DEIN BESTES STÜCK

TEXT UND FOTO FREDEGAR TOMMEK

Zugegeben: Mit Adrenalin-Kick hat ein Packerlehrgang in der Grundschul-Sporthalle an einem trüben Sonntag wenig zu tun. Gleichzeitig gibt es kaum etwas Sinnvolleres, als sich bei diesem kostenlosen Seminar mit dem Innenleben seines Rettungsschirms vertraut zu machen. Frisch sortiert und sauber gepackt ist die „zweite Chance“ im Ernstfall die beste Investition des Lebens.

Sie haben es nicht leicht, die Fliegerkollegen aus der nahezu flugbergfreien Gegend im Westen Deutschlands. Wer in Köln, Bonn oder Düsseldorf zu Hause ist, hat zwar den Karneval vor der Haustür, der nächste amtliche Flugberg liegt aber wenigstens 500 Kilometer weiter südlich. Auch das Vereinsleben im Flachland ist längst nicht so intensiv, wie es die Süddeutschen durch monatliche Stammtische und Vereinstreffen gewohnt sind.

Einmal im Jahr aber freut sich die Flachland-Fliegergemeinde über ihren seltenen Heimvorteil. Immer dann, wenn es in Köln Hürth heißt: „Rettung raus - An die Leinen - Sortieren - Falten - Einpacken“.

Befehlston a.D.

Für die beiden Seminarleiter Rolf Nachtigall und Werner Weimaier ist die jährliche Anreise aus Bayern schon lange zur Gewohnheit geworden. „Seit fast 30 Jahren führen wir jetzt die kostenlosen Packerkurse im Auftrag des DHV durch. Anfangs sogar noch unter dem Dach des DAeC.“ Wer allerdings mit den Profi-Packern den neuesten Ratsch und Tratsch aus der Gleitschirm- und Drachenszene austauschen will, erlebt gleich zu Beginn eine Enttäuschung: „Wir sind beide keine Flieger und hingen auch noch nie unter den Fetzen oder Stangen, unter denen ihr so gerne eure Zeit verbringt.“ Warum beide trotzdem die besten Voraussetzungen für die Leitung des Kurses mitbringen, ist ganz einfach: Nachtigall ist Stabsfeldwebel, Weimaier Oberstabsfeldwebel der Bundeswehr. Beide in Pension, also „außer Dienst“, haben sie als gelernte Fallschirmtechniker Hunderte von Fallschirmsprüngen hinter sich und dementsprechend tausende Fallschirmpackungen ebenfalls. Einen strengen Befehlston, wie man ihn aus der Bundeswehrzeit möglicherweise kennt, haben sich die ehemaligen Soldaten aber glücklicherweise für den Lehrgang nicht erhalten.

Erfreuliche Entwicklung

Den Herstellern von Rettungsschirmen bescheinigt Nachtigall über die Jahre einen guten Job gemacht zu haben. „Wir kennen alle gängigen Produkte und sind der Meinung, dass es mittlerweile wirklich schlechte Schirme nicht mehr gibt. Das heißt aber nicht, dass nicht noch einige alte Hunde im Umlauf sind und sich das vermeintliche Ebay-Schnäppchen als unbrauchbares Altertümchen entpuppt!“

Die Quote der ordnungsgemäß verlaufenden Rettungsauslösungen auf den Seminaren ist

aber erfreulich hoch. Auch wenn es keine offizielle Statistik gibt, sollte sie deutlich über 90 Prozent liegen.

Trotzdem erleben die Seminarleiter hin und wieder böse Überraschungen, wenn das Kommando heißt: Rettung raus!

Im schlimmsten Fall ist die Verbindung vom Retter zum Gurtzeug nicht gegeben und es wurde beim Einbau schlicht vergessen, die Verbindungsleine des Rettungsgerätes mit dem Gegenstück des Gurtzeugs zu verbinden. In dem Fall nutzt auch ein akkurat Naht auf Naht gepackter Retter nichts!

In seltenen Fällen flog beim Gerätewurf auch schon mal eine Schere oder ein anderes Arbeitswerkzeug durch die Luft, das im Innenleben des Retters nichts zu suchen hat. Ein weitgereistes Mitbringsel, direkt von der Werkbank des fernen Herstellers in Asien oder Osteuropa, über das man sich nicht wirklich freut.

Ein ganz besonders großes Fragezeichen stand auch demjenigen Rettungswerfer im Gesicht, der feststellen musste, dass sich sein Päckchen, selbst mit aller Gewalt, nicht vom Gurtzeug lösen ließ. Die Erklärung für diesen schlimmsten Fall aller Fälle war so einfach wie dramatisch: Bei der letzten Flugreise wurde der Auslösegriff mit einer Kordel gesichert, damit sich der Schirm nicht unbeabsichtigt auf dem Gepäckband öffnet ...

Weitaus häufiger als diese Ausnahmefälle, kommt es allerdings vor, dass sich die dünnen Bahnen des Rettungsschirms durch ungeeignete Lagerung, Feuchteinwirkung (z.B. Schnee) oder UV-Strahlung verkleben und sich deshalb langsamer oder nur teilweise öffnen.

Kontaktbörse Packerlehrgang

Jörg aus Bergisch Gladbach, einer der 30 Teilnehmer, ist froh, dass er solche Fehlauflösungen nur aus Erzählungen kennt. „Ich komme jedes Jahr einmal zum Packerlehrgang nach Hürth und knüpfe dabei auch gerne Kontakte zu anderen Gleitschirmfliegern aus der Region. Neben dem sauber gepackten Schirm ist es für mich eine willkommene Abwechslung, da ich sonst nur im Urlaub mit anderen Piloten zusammentreffe“.

Gleich in Gruppenstärke angereist sind Kevin, Mark, Sebastian, Heribert und Björn. Allesamt Newcomer unter den Gleitschirmfliegern, die gerade erst ihre Prüfung gemacht haben und sich von der Flugschule Oberberg bei Wiehl her kennen. Den A-Schein frisch in der Tasche und jetzt auch mit dem guten Gefühl einer profes-

sionell gepackten Rettung im Container, schmieden sie bereits Pläne, wohin es im nächsten Frühjahr zu den ersten selbständigen Flügen gehen soll.

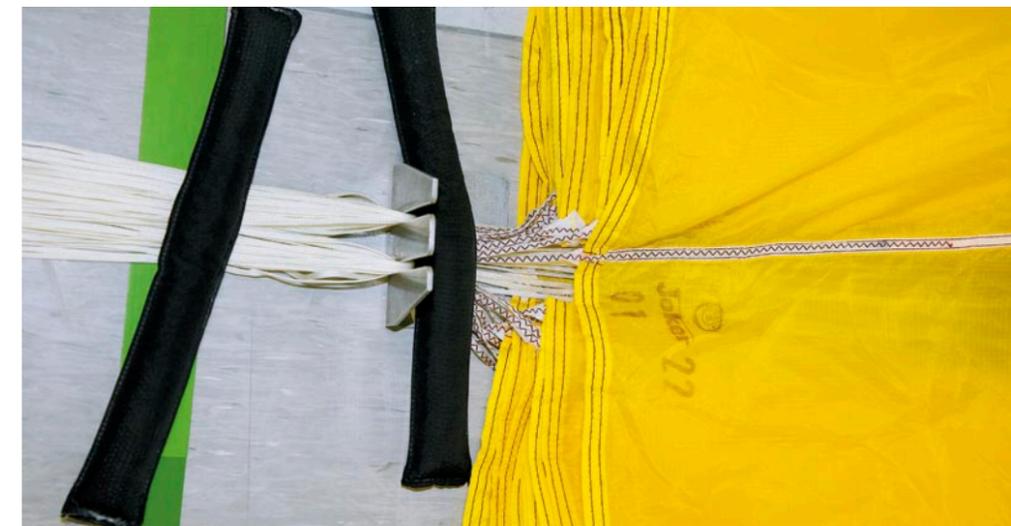
Bei allen Teilnehmern fliegt der Retter ordnungsgemäß durch die Halle und wird im Laufe des Tages mehrmals wieder „eingetütet“. Was beim ersten Mal noch Achselzucken und fragende Blicke beim peniblen Falten der Kappe oder den passenden Achterschlingungen der Leinen erzeugt, geht später schon fast flüssig von der Hand. So komplex der gesamte Vorgang der Packung bis zum Einsatz in den Außencontainer am Gurtzeug auch ist, mit Übung und regelmäßiger Wiederholung im Jahr wird das Packen garantiert zum Kinderspiel.

Am Ende des Lehrgangs erhalten alle Packer eine Teilnahmebestätigung und haben damit die Fertigkeit erworben, für sich selbst die Rettung zu packen. Eine sehr nützliche Berechtigung vor

Tütchen Gummis, die regelmäßig ausgetauscht werden müssen. Mit diesem Werkzeug-Set ist man dann auch schon bestens ausgestattet und die nächste Neupackung auf dem Wohnzimmerparkett kann kommen.

Die lieben Vorschriften

Wer nun immer noch der Meinung ist, die zeitliche Investition einer neuen Packung alle paar Monate sei Zeitverschwendung, den überzeugen hoffentlich die gesetzlichen Regelungen: Der Hersteller schreibt die regelmäßige Neupackung des Retters laut Betriebsanweisung vor. In der Regel muss das alle sechs Monate passieren, Ausnahmen sind möglich. Wer sich nicht an dieses Intervall hält und im Falle einer Notlandung am Retter zu Schaden kommt, wird im ungünstigsten Fall auch damit rechnen müssen, dass seine Versicherung für Folgekosten des Unfalls nicht, oder nur begrenzt aufkommt. ▽



allem dann, wenn die nächste Flugschule mit Packservice beispielsweise im Urlaub nicht gleich um die Ecke ist. Aber Achtung: Nach jeder Rettungsöffnung muss der Schirm zur Überprüfung zum Hersteller, um eventuelle Beschädigungen auszuschließen.

Einen kostenlosen Pack- und Prüfnachweis, mit dessen Hilfe der Packungsberechtigte die regelmäßige Wartung dokumentieren kann, erhält jeder erfolgreiche Teilnehmer ebenso.

Nicht ganz umsonst, aber für erschwingliche 22,- Euro, gibt es das komplette „Packer-Set“ inklusive Leinen-Kamm aus Alu, zwei Schirmbeschwerern, einer Einfädelnadel und einem

DHV Packerkurs

Die DHV Packerkurse finden 16 Mal im Jahr (samstags oder sonntags) in Hürth bei Köln oder Altstadt bei Schongau statt. Die Teilnahme ist für DHV Mitglieder kostenlos. Die Anmeldung sollte frühzeitig online erfolgen, da die Kurse meist ausgebucht sind. Auf der Internetseite www.dhv.de sind ab September Termine und Anmeldung unter der Rubrik Ausbildung/Fortbildung zu finden. Für lenkbare Rettungsschirme oder für spezielle Faltmethoden (sevenUp) werden eigene Kurse angeboten.



Nur die von LBA-anerkannten Prüfstellen mustergeprüften Geräte dürfen in Deutschland geflogen werden

VORSICHT BEIM KAUF EINES LUFTSPORTGERÄTES!

Zusicherungen von Verkäufern, wie "Dieses Gerät hat alle Gütesiegeltests bestanden!" „Es ist so gut wie zugelassen!“ „Das Zulassungsverfahren ist abgeschlossen!“ „Bis zu deinem Liefertermin ist das Gerät zugelassen!“, sind mit Vorsicht zu genießen.

Leider kam es in der Vergangenheit öfters vor, dass mittels solchen Behauptungen Geräte an Piloten verkauft wurden, die in Wirklichkeit nicht mustergeprüft waren.

Hier die rechtlichen Bestimmungen:

Der Hersteller muss vor Auslieferung an den Kunden ein Muster in einer LBA-anerkannten Prüfstelle auf Einhaltung der LBA-Lufttüchtigkeitsforderungen prüfen lassen. Nachweis der Musterprüfung sind Musterprüfbescheinigung und das Luftsportgerätekenntblatt.

Folgendes muss bei allen unseren Luftsportgeräten beim Kauf vom Verkäufer mitgeliefert werden:

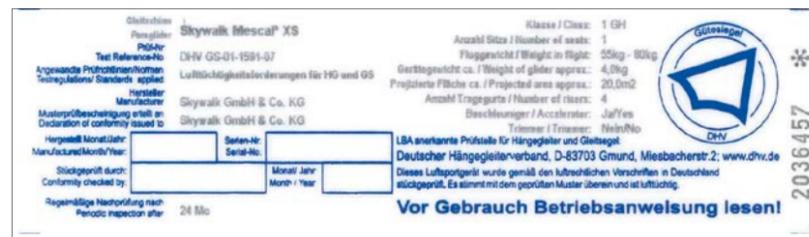
1. Eine sichtbare und dauerhafte Kennzeichnung des Gerätes (Musterprüfplakette) mit unterschriebener Stückprüfung.
2. Die Betriebsanweisung inklusive Luftsportgerätekenntblatt und Nachprüfanweisung.

Bei jedem einzelnen Gerät wird vor Auslieferung an den Kunden die Übereinstimmung mit dem von der LBA-anerkannten Prüfstelle geprüften Muster vom Hersteller überprüft und bescheinigt, die **Stückprüfung**. Danach bringt der Hersteller eine **Musterprüfplakette** dauerhaft an, die die von der LTF geforderten Angaben beinhaltet:

Die **Betriebsanweisung** enthält für den sicheren Betrieb wichtige, in den Lufttüchtigkeitsforderungen des LBA festgelegte, Angaben. Die **Nachprüfanweisung** des Herstellers regelt Verfahren für die regelmäßigen Nachprüfungen sowie deren Dokumentation und legt die Zeitabstände fest, in denen die Nachprüfung wiederholt werden muss.

Als Käufer sollte man darauf achten:

1. Ist auf dem Gerät eine Musterprüfplakette mit unterschriebener Stückprüfung angebracht?
2. Bekomme ich bei der Auslieferung eine Betriebsanleitung inklusive Luftsportgerätekenntblatt und Nachprüfanweisung?
3. Ist das Gerät in der Datenbank der LBA-anerkannten Prüfstelle als mustergeprüft zu finden?



Beispiel ein Musterprüfplakette

Beim DHV vergehen zwischen der Erteilung der Musterprüfung und dem Auftauchen des Gerätes in der öffentlich im Internet zugänglichen Datenbank maximal zwei Werkstage.

Verzögerungen bei der Musterprüfung werden immer gerne dem DHV zugeschrieben, dass das Gerät einen Test nicht bestanden hat, der Hersteller seit Monaten die noch fehlende Betriebsanleitung nicht abgegeben hat, oder er seine Rechnungen nicht bezahlt hat, wird weniger gern als Grund einer Verzögerung genannt.

Christof Kratzner
DHV Technikreferat

NfGH

Nachrichten für Gleitsegel- und Hängegleiterführer

310/159

Änderungen in der Flugbetriebsordnung (FBO) für Hängegleiter und Gleitsegel gemäß § 21 a Absatz 4 LuftVO

Abschnitt I, Nr. 6.

Flugzustände mit einer Neigung von mehr als 135 Grad um die Quer- oder Längsachse sind Kunstflug.

Abschnitt I, Nr. 11.

Bis 31.12.2009 gilt: Bei Gleitsegelflügen muss ein Rückenschutz verwendet werden, es sei denn, dass mit einer Landung im Wasser zu rechnen ist (z.B. Sicherheitstraining) oder der Gleitschirm nur mit Gurtzeug betrieben werden darf, an dem kein Rückenschutz angebracht werden kann. Bei Gurtzeug, das vor dem 1.1.2000 zugelassen wurde, muss der Rückenschutz nicht zugelassen sein.

Ab 1.1.2010 gilt: Bei Gleitsegelflügen muss ein mustergeprüfter Rückenschutz verwendet werden, es sei denn, dass mit einer Landung im Wasser zu rechnen ist (z.B. Sicherheitstraining).

Abschnitt III, Nr. 4.

Schleppstarts dürfen nur mit einem Startleiter oder dessen Vertreter durchgeführt werden. Der Pilot kann die Funktion des Startleiters selbst wahrnehmen, wenn er den unbeschränkten Luftfahrerschein mit Windschleppstartberechtigung besitzt und eine sichere Sprechverbindung vom Piloten zum Windenführer besteht.

Abschnitt III, Nr. 12.

Der Begriff „Startgewicht“ wird durch „Pilotengewicht“ ersetzt.

Der volle Wortlaut der FBO ist im Internet zu finden auf www.dhv.de unter Flugbetrieb/Flugbetriebsordnung.



a world of possibilities



www.solparagliders.com.br

SOL Sports Schweiz - Marcel Kleene
079 341 58 75 sol@tux.ch
www.solparagliders.com.br/de
D/A: Arctia - Christian Zell
0049 (0) 7243 59 75 18
christian@arctia.de www.arctia.de

CROSSALPS

So weit die Füße tragen

TEXT UND FOTOS FREDEGAR TOMMEK

Wo treffen Familien-Papi und Marathon-Crack, naturverbundener Wanderfreund und Hochleistungssportler aufeinander? Bei CROSSALPS, dem „walk&fly“ Wettbewerb für Jedermann. Bei jedem Wetter, 33 Stunden unterwegs, ohne Bergbahn. Nur Fliegen oder Laufen.



Startbereit in Regenmontur



Glückliche Sieger

Seit Tagen schaufelte ein Tief nach dem anderen seine Wassermaßen an die Alpen-Nordseite. In weiten Teilen Bayerns liefen die Keller voll und in Österreich gingen ganze Ortschaften baden. Kein Flugwetter, sollte man meinen. Anders sah es das Orga-Team in Rosenheim. Eine Rundmail wenige Tage vor dem Wettbewerb ließ keinen Zweifel aufkommen: „Noch nie war die Entscheidung eindeutiger als in diesem Jahr: Crossalps findet statt!“

Tradition verpflichtet

In diesem Jahr ging das Rennen an den Alpen bereits zum fünften Mal über die Bühne. Was 2005 mit einem mörderischen Kampf gegen die Zeit von der Hochries bei Rosenheim bis nach Zell am See begann, hat sich zum gefragten Wettbewerb gemauert. Alfons Bauer, einer der Mitorganisatoren, freut sich über das erfolgreiche Rezept des Wettbewerbs: „Einerseits sind wir von dem enormen Zulauf in diesem Jahr begeistert, andererseits wollen wir den bisherigen Charakter von Crossalps erhalten. Schließlich wollen wir Veranstalter nicht nur ausrichten, sondern auch teilnehmen. Wenn es uns Spaß macht, kann es auch anderen gefallen. Dies ist

sicherlich auch ein Unterschied zu anderen Wettbewerben.“

Konzeptionell ähnliche Wettbewerbe orientieren sich mittlerweile am Regelwerk und den Entwicklungen, die Crossalps durchlaufen hat. Am Anfang waren es nur rund 20 Teilnehmer, die die freiwillig auferlegten Strapazen eines Gewaltmarsches mit kompletter Flugmontur auf sich nahmen. Der Gewinner der ersten Stunde (2005) war Daniel Wagner: „Die Füße tun Dir jedes Jahr gleich weh. Im ersten Jahr schwanden die Schmerzen durch meinen Sieg aber viel schneller als danach. Mittlerweile bin ich sozusagen süchtig und sehe Crossalps als eine persönliche Grenzbereichssuche mit geselligem Hintergrund.“

Trotz ausnahmslos durchwachsenem Flugwetter gewann der Event Jahr für Jahr an Attraktivität und an motivierten Teilnehmern. In diesem Jahr standen 55 wandernde Flieger (darunter zwei Damen) auf der Starterliste. Auch die optimierten Regeln trugen dazu bei, das Interesse bei Zuschauern und Sponsoren (erstmalig mit Hauptsponsor Biotech) stetig zu steigern. Mit der Einführung des „Wendepunkts am Limit“ und dem Punktebonus für die rechtzeitige Rückkehr wurden die Voraussetzungen für ein

Wertung

Soloschirm

- 1. Paul Guschlbauer,**
20,17 km Flugstrecke; 95,77 km gelaufen;
102,19 Crossalps Punkte
- 2. Toni Patt**
18,52 km Flugstrecke; 101,46 km gelaufen;
96,02 Crossalps Punkte
- 3. Lars Budack**
15,11 km Flugstrecke; 111,61 km gelaufen;
90,66 Crossalps Punkte
- 4. Robert Heim**
14,27 km Flugstrecke; 102,36 km gelaufen;
85,62 Crossalps Punkte

Tandemschirm

- 1. Peter Fahringer und Josef Bamberger**
13,02 km Flugstrecke; 88,50 km gelaufen;
78,12 Crossalps Punkte
- 2. Patrick Fankhauser**
13,50 km Flugstrecke; 64,44 km gelaufen;
48,99 Crossalps Punkte
- 3. Michael Krebs**
7,92 km Flugstrecke; 56,83 km gelaufen;
47,52 Crossalps Punkte

Damen Solo

- 1. Nina Wittig und Daniela Weiss**
9,88 km Flugstrecke; 61,54 km gelaufen;
48,43 Crossalps Punkte

spannendes Finish und nicht zuletzt für die große Abschlussparty mit Verlosung und Siegerehrung geschaffen.

Ziel von Crossalps ist es, einen persönlichen Wendepunkt möglichst weit entfernt vom Startpunkt an der Talstation der Hochriesbahn zu setzen. Die Luftlinienkilometer hin und zurück zwischen diesen beiden Punkten entsprechen der erreichten Wertung. Die geflogene Minimaldistanz muss mindestens 20% der Gesamtstrecke betragen, andernfalls gibt es Abzüge.

Der Himmel weint weiter

Wie wichtig eine gute Planung im Vorfeld des Wettbewerbs ist, zeigte sich auch am Samstag, den 27. Juni um 7:30 Uhr, als sich die Truppe gutgelaunter Regenanheter zum Startschuss traf. Jeder hatte sich in der Vorbereitung seine eigene, kleine Taktik zusammengestellt. Möglichst weit am ersten Tag fliegen und per Gewaltmarsch zurückmarschieren, war wohl das meistgeträumte Szenario. Die österreichische Teilnehmer-Fraktion zog es in die Heimat und damit Richtung Süden. Andere versuchten ihr Glück am nördlichen Alpenrand und setzten auf die hohen Startplätze der Hochries, Kampen-

wand oder Hochplatte. Gastflieger, denen das Gebiet unbekannt war, schlossen sich den Einheimischen an, die auf die eher tiefergelegenen Startmöglichkeiten mit Gleitflugpotential setzten. Ganz egal, auf welche ausgeklügelte Taktik gesetzt wurde, der Dauerregen machte fast allen einen feuchten Strich durch die Rechnung. So erstürmte eine Teilnehmergruppe den 1.340 Meter hohen Heuberg in der Hoffnung, von ihm aus in einer Regenpause die ersten begehrten Flugkilometer über dem Inntal zu sammeln. Als aber bei Erreichen des Startplatzes die Ausrüstung am Mann pitschnaß war und der Regen immer noch kein Einsehen hatte, wurde zähneknirschend der Abstieg Richtung Nußdorf in Angriff genommen. Wer beim Fliegen noch nie ein Motivationstief kannte, der wusste jetzt, wie sich so was anfühlt. Das Tief wurde noch tiefer, als nach einer weiteren Stunde Schlammwaten der Tandemschirm von Daniel Wagner in der Luft auftauchte. Über die Köpfe seiner Mitkonkurrenten hinweg zog er seine Spur durch den zugezogenen Himmel. Der Höhepunkt für den Piloten, das absolute Tief für die Wanderer. Gut, dass in solchen Situationen die Supporter/innen zur Stelle sind und psychologischen Beistand bei belegten Broten und trockenem T-Shirt leis-

ten. Danach lässt es sich gleich viel flüssiger laufen, immer mit der Hoffnung auf einen Startplatz mit Regenpause und Bodensicht.

Werner Schütz, Streckenflugmeister 2007, vertrieb sich die Wartezeit auf fliegbares Wetter am Wildalpjoch mit erschreckend intelligenten Weisheiten: „Ich warte jetzt noch bis 12.00 Uhr, ob der Regen aufhört. Dann entscheide ich, ob ich weiter warte.“ Die Feuchtigkeit hatte bereits Spuren hinterlassen...

Auch Schütz hat alle fünf Crossalps-Events miterlebt: „Als ambitionierter Streckenflieger vermisse ich manchmal die intensive Verbundenheit und Kameradschaft, die Bergsteiger miteinander teilen dürfen. Meist ist man auf der Strecke alleine unterwegs und kann das Erlebte nur verbal oder als "Track" weitergeben. Mit Crossalps bietet sich mir die Möglichkeit, viele lustige, spannende, aber auch anstrengende Momente gemeinsam mit (neuen) Freunden zu erleben. Wer das schafft, gehört auf alle Fälle zu den wirklichen Gewinnern.“

Glockenläuten

Am zweiten Wettkampftag war die Zielsetzung klar: Nur wer es schafft, bis spätestens 17.00 Uhr die goldene Glocke gleich neben der Flugschule Hochries zu läuten, konnte mit dem Heimkehrer-Bonus von 20% rechnen. Unter dem Applaus zahlreicher Zuschauer liefen die Teilnehmer durchnässt, aber glücklich ins Ziel ein. Auf wundersame Weise hatten es die Meisten geschafft, sogar mehrmals in Wolkenlücken abzugleiten. Wie auch in den vergangenen Jahren gab es glücklicherweise keine Verletzungen, abgesehen von den obligatorischen Blasen an den Füßen. Die drei Sieger brachten es sogar jeweils auf vier Flüge. Paul Guschlbauer konnte mit seiner geflogenen Gesamtstrecke von 20,17 Kilometern dann auch den Pokal des Erstplatzierten in Empfang nehmen. Dicht gefolgt vom Amerikaner Toni Patt. Der Kölner Lars Budack hatte mit 111 gelaufenen Kilometern die weiteste Laufstrecke hinter sich gelassen. Belohnt wurde seine Leistung mit dem dritten Platz. Auf die Frage, wie er es mit der Übernachtung gehalten habe, antwortet Budack pragmatisch: „Ich habe meinen Wendepunkt erst um 1:00 Uhr in der Früh gesetzt und musste mich beeilen, um noch rechtzeitig zurück ins Ziel zu kommen. Geschlafen habe ich irgendwo unterwegs, zwischen sechs und acht. Hab ja nichts verpasst, es hat ja geregnet...“



Die Sieger von links nach rechts: Helmut Straßer, Friedrich Wuitz, Birgit Schwab, Emil Gmeiner, Christian Hölzl, Udo Engelhardt, Richard Großschedl und Sportwart Markus Fuchs

Silent Wings Gleitschirmclub

Erste Vereinsmeisterschaft ein voller Erfolg!

Bei guten Wind- und Wetterverhältnissen fand am 21. Mai am Bischling/Werfenweng (A) die erste Vereinsmeisterschaft des im Januar gegründeten Gleitschirmclubs Silent Wings mit sehr hoher Beteiligung statt. Die Aktiven konnten sich in zwei Wettkampfparten messen - Streckenflug und Ziellanden. Dass es ein guter Tag zum Fliegen werden würde, wussten die Clubmitglieder spätestens, als sich am Startplatz Bischling West 140 „Gastflieger“ einfanden, welche parallel ihre Vor-Europameisterschaft flogen. So ein hochkarätiges Umfeld von Wettkampffliegern war natürlich höchst motivierend, obwohl diese mit ihren Hochleistern doch schneller unterwegs und bald aus dem Sichtfeld ver-

schwunden waren. Die Streckenjäger, von denen einige den Bischling als „Hausberg“ sehr gut kennen, verfolgten erwartungsgemäß unterschiedliche Ziele. Die Piloten, welche das Ziellanden als Aufgabe wählten, hatten zwar kein Problem mit dem geeigneten Startzeitpunkt oder der Strecke an sich, mussten sich aber dann darauf konzentrieren, möglichst exakt um 16 Uhr den markierten Landepunkt zu treffen. Einige ganz geschickte Piloten nahmen sogar an beiden Wettbewerben teil, flogen also zuerst ihre Strecke und landeten dann auf der um die Markierung. Nach einem ereignisreichen Flugtag, an welchem der eine seine Grenzen auslotete, der andere über sich „hinausflog“ und wieder so manch anderer doch mit

dem „Windgott“ haderte, wurde es nochmals bei der Auswertung spannend. Sportwart Markus Fuchs und 1. Vorstand Friedrich Wuitz ehrten die Podestplätze beider Bewerbe mit Urkunden und Sachpreisen. Bei der anschließenden Nachsitzung wurde noch viel über die Flüge, das Material und die unterschiedlichen Strategien diskutiert. Insgesamt war die erste Vereinsmeisterschaft mit der erfreulich hohen Beteiligung (15 von 23 möglichen Aktiven) sowie dem Engagement der Piloten und Helfer ein voller Erfolg. Die Ergebnisse: Streckenflug: 1. Platz: Friedrich Wuitz und Birgit Schwab (Tandem), 2. Platz: Emil Gmeiner, 3. Platz: Christian Hölzl
Ziellanden: 1. Platz: Richard Großschedl, 2. Platz: Helmut Straßer, 3. Platz: Udo Engelhardt
Informationen unter www.silentwings.eu, der aktive Verein für Aktive! Dr. Birgit Schwab

Borkies Sasbachwalden

Fliegerfest der Borkies

Im Mai fand in Sasbachwalden das alljährliche Fliegerfest des Gleitschirmclubs „Borkies“, Sasbachwalden, statt. Nach Dauerregen in den vorangegangenen Tagen hatten die „Borkies“ an ihrem Festwochenende herrlichen Sonnenschein. Am Samstag wurden über 60 Gleitschirmflüge durchgeführt, sowohl Einzel- wie auch Tandemflüge. Es konnten sogar längere Flugstrecken zurückgelegt werden, vom Startplatz Brigittenschloss wurde an diesem Tag unter anderem Baden-Baden erreicht.

Die anwesenden Gäste befreundeter Gleitschirmclubs nutzten auch gerne die Möglichkeit von Testflügen der neuesten Fluggeräte. Erleichtert wurde dieser erfolgreiche Flugtag durch die großzügige Genehmigung der Gemeinde Sasbachwalden, den Startplatz ausnahmsweise mit dem Auto anfahren zu dürfen. Der eigens hierfür eingerichtete „Shuttleservice“ war die zwei Tage ständig unterwegs. Die Bewirtung durch das „Saschwaller Burehus Holzwurm“ war hervorragend organisiert und wurde ausgiebig genutzt. Der Gleitschirmclub Borkies Sasbachwalden bedankt sich herzlich bei der Gemeinde Sasbachwalden, seinen Besuchern, Helfern und Sponsoren für das schöne Festwochenende. Werner Stoll

Gleitschirmclub Kraichtal

Osterhasenfliegen in Kraichtal



„Es gibt nichts Schöneres, als in diese strahlenden Kindergesichter zu blicken“, sagte der neue 1. Vorstand des Clubs Franz Merl. Bei herrlichem Fliegerwetter waren zahlreiche Besucher gekommen, um am Ostermontag mit ihren Kindern Geschenke zu suchen, aber auch die grandiose Aussicht

über den Kraichgau zu genießen. Zwei, als Osterhasen verkleidete, Flieger warfen beim Überfliegen des Startplatzes Geschenke ab, welche die Kinder suchen konnten. Das machen wir wieder, das ist ein sehr schönes Fest, war eine tolle Idee. Dies war auch die einhellige Meinung der Tandempiloten, die an diesem Tag zahlreiche Tandemflüge durchführten. Vom Kaffee und Kuchen blieb fast nichts übrig und auch die Geschenke wurden, bis auf einen kleinen Rest, alle verteilt. Bilder von der Veranstaltung gibt's auf der Webseite: www.gleitschirmclub-kraichtal.de, dann auf Bildergalerie klicken. Karl-Heinz Hommer

Vestischer Drachenfliegerverein

25-jähriges Jubiläum

Der Vestische Drachenfliegerverein (VDV) feiert in diesem Jahr ein mehrfaches Jubiläum. Im Jahr 2009 wird der Verein 25 Jahre alt, fliegt 15 Jahre auf dem Gelände in Hamm-Bockum-Hövel, selbst das Leppo (Bulli) ist 15 Jahre alt. Wenn das kein Grund zum Feiern ist. Am 15.08.2009 werden wir auf dem Schleppgelände in Hamm mit Vereinsmitgliedern, befreundeten Vereinen, unseren Nachbarbauern und Offiziellen - und natürlich der Presse - einen hoffentlich schönen Tag verbringen. Bei schönem Wetter ist freies Fliegen mit Kaffee und Kuchen geplant. Abends wird auf der Tenne bei Speis und Trank gemütlich gefeiert. Einige Vereinskameraden suchen bereits in ihren Foto- und Videoarchiven nach altem Bildmaterial. Da gilt es dann Erinnerungen aufzufrischen. Der Abend auf der Tenne findet auch bei schlechtem Wetter statt. Gabriele Gonstalla

Himmelsstürmer Lahn

Fliegen in Niederkleen

Auch dieses Jahr würden wir gerne wieder neue Mitglieder in unserem Verein begrüßen. Aktuell zählen wir 12 Mitglieder, die als Ultraleicht-, Hänggleiter- und Gleitschirmpiloten aktiv sind. Wir fliegen momentan auf einem noch befristet zugelassenen Schleppgelände in Niederkleen bei Wetzlar. Hauptsächlich wird an der Winde geflogen, aber auch regelmäßige Exkursionen gehören zu unserem Programm, genauso wie regelmäßige Fliegertreffen. Für eine Kontaktaufnahme könnt ihr euch per E-Mail an michael.friedchen@web.de oder telefonisch an Michael Friedchen unter 06441-75512 wenden, oder schaut einfach mal bei uns vorbei. www.himmelsstuermer-lahn.de Michael Friedchen



Fliegen ist geil!
www.paracenter.com
 Gleitschirm - Motorschirm - Tandem - Reisen
 +49 (0) 5321 43737 **FRESH BREEZE**

PARAGLIDING ADVENTURE
 Alles rund um's Fliegen!!
 Im Soca-Tal
FLY ZONE
 Zimmervermietung
 Parataxi im Hause
 org. von Ausflügen
 und viel mehr
 ideal auch
 für Gruppen
SLOVENIA
 Mehr Infos!
 S.Triebel / W.Reinelt
 Tel.: +386-(0)41-810-999
 5220 Tolmin-Slowenien
<http://www.paragliding-adventure.com>
 e-mail: paragliding-adventure@amis.net

FLY TIGER
FLUGSCHULE WESTENDORF
Nova Testzentrum
 die neuen Schirme sind
 bereits eingetroffen!
 Tandemflüge - Aus- u. Weiterbildung - Reisen - Handel - Verleih
 Bergflitstr. 22, A-6363 Westendorf
 mobil: +43 676 847617100

Redaktionsschluss
 Oktober Info 160 - 15. August Dezember Info 161 - 15. Oktober



Schönes Appartement mit Pool für 2-6 Personen wochenweise direkt am Landeplatz Roquebrune/Monaco ab Euro 580,- zu vermieten.

Tel: 0043 664 445 32 33
moni@parafly.at
www.parafly-stubai.at

Reisen für Gleitschirmpiloten und abgeht's



Wir planen mit Euch die nächste Reise, kümmern uns um die Unterkünfte und fahren Euch zu den Fluggebieten.

www.undab-gehts.de

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

SKYTRAXX



- ▶ Integriertes SIRF III GPS
- ▶ Logger (OLC)
- ▶ Bluetooth
- ▶ Flugverbotszonen
- ▶ Wegpunkte / Routen

Tel.: +49(0)7651-3732 Fax: +49(0)7651-2542

www.flugvario.de info@flugvario.de

VEREINE | NACHRICHTEN



Cumulux Paragliding Club

Der Traum vom selbstständigen Fliegen

Anlässlich des 100 jährigen Bestehens der «Fédération aéro-nautique luxembourgeoise» lud der Cumulux Paragliding Club alle Flugbegeisterten auf das einzige in Luxemburg zugelassene Gleitschirmfluggebiet «Gringlay» in der Gemeinde Bourscheid ein. Bei herrlichem Sommerwetter hatten sich viele Besucher auf dem Campingplatz „Um Gritt“, der den Gleitschirmfliegern als Landeplatz dient, eingefunden.

Am Sonntag war es den Fliegern des Clubs vergönnt, den angereisten Zuschauern ihre Flugkünste vorzuführen und viele der Zuschauer nutzten die Gelegenheit zu einem Tandemflug mit Michel Schatz vom Club Mosaïles. Da der Andrang so groß war, wird der Club demnächst einen weiteren Tandemflugtag mit mehreren Piloten organisieren. Interessenten können sich jetzt schon unter info@cumulux.lu anmelden.

Auch die Erstaufführung in Luxemburg des hervorragenden Gleitschirmfilms "Reise zum Horizont" begeisterte die vielen Zuschauer. In Anwesenheit des Produzenten Thomas Latzel und einer der Hauptdarstellerinnen, Dörte Schwartz, wurden die Besucher in die Welt des Gleitschirmsports eingeführt und dies mit wunderschönen Aufnahmen rund um den Globus. Der Film veranschaulicht aber auch, dass es für Jeden möglich ist, diesen Sport zu erlernen, seine persönlichen Grenzen zu sprengen, sich loszulösen und abzuheben. Gleitschirmfliegen vermittelt ein Gefühl von Freiheit und Hingabe, von Zuversicht in die eigenen Fähigkeiten und die Erfahrung einer anderen Dimension.

Weitere Informationen zum Thema Gleitschirmfliegen sind auf den Webseiten des Cumulux Paragliding Clubs unter www.cumulux.lu zu finden.
Roland Bechtold



DCB Ruhpolding

Deutschlandweit Spitze

Aufgrund der ungünstigen Wetterlage war zuletzt wenig Bewegung in den deutschen Wertungen der Drachen- und Gleitschirmflieger. Somit konnten die Piloten des Deltaclub Ruhpolding ihre Spitzenpositionen in den deutschen Ranglisten behalten. In der Streckenflugwertung der deutschen Vereinswertung liegen die Hängegleiter-Piloten Georg Weinzierl, Georg Dönhuber und Hans Kiefinger derzeit auf Platz Eins. Lokalmatador Georg Weinzierl ließ dabei mit zwei Flügen über je 200 Kilometer und einer Flugdauer von knapp sieben Stunden aufhören. Dieses Trio ist auch bei der Einzelwertung mit den Plätzen 3, 4 und 5 sehr erfolgreich. Ebenfalls auf Platz Eins liegt der Deltaclub Bavaria Ruhpolding bei der speziellen Wertung "Bundesliga". Hier werden nur Flüge an den Wochenenden gewertet. Jetzt hoffen die Flugbegeisterten erneut auf gutes Flugwetter, um noch weite Streckenflüge zu absolvieren. Allerdings nimmt die Thermik in den heimischen Bergen erfahrungsgemäß deutlich ab und somit muss man in weiter entfernte Fluggebiete ausweichen. In den zentralen Alpen können dann noch weite Flüge unternommen werden, bis Ende September läuft die Wertung für das Wettbewerbsjahr 2009. Die Zwischenstände und Flüge kann sich jedermann auch im Internet ansehen. Im Internet unter www.dhv.de (DHV-XC) sind die Flüge anschaulich mit Landkarten hinterlegt.

Pele Faßbender

GEBRAUCHTMARKT, INZAHLUNGNAHME, SHOP&SERVICE. FLIEGERCAMPS& SICHERHEITSTRAININGS.

INFORMATIONEN UNTER:
+49 (0) 8841 - 7575
office@ppe-schiemsee.de
www.einfachfliegen.de



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

FLY...
...YOUR WAY

2J.-CHECK
149,- EURO
INHL. VERSAND

BASIC TRAINING
PERFORMANCE CAMPS
SAFETY CAMPS
MOTOR CAMPS
HOLIDAY CAMPS
XXL PARA-SHOP

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

DIE ALPENPROFIS
AUF DER SONNENSEITE DER ALPEN

Wiedereinsteiger – Wenigflieger – Aktiv-Piloten

Spezialkurse Gleitschirmfliegen mit staatl. gepr. Fluglehrern

Individuelle Flugseminare

Speedflying-Kurse

Gruppen-Flugreisen



www.fly-inntal.de
Tel. 08034-8990



Zuviel Wind zum Fliegen?
Sport und Spaß im Wind
www.mywind.de
Tel.: 05130 925900



flugpark-olymp.de

Tel. D: 0371 516478
GR: 0030 6972 453495



XC-Seminare
für Einsteiger und Fortgeschrittene
mit Oliver Rössel
(amtierender dt. Meister)

www.oliver-roessel.de tel 0221-99202801



Der deutsche Meister Uli Strasser testet den Gleitschirmsimulator

GSC Hochries-Samerberg

Deutscher Meister testet Simulator

Der GSC Hochries-Samerberg ist mit 445 Mitgliedern einer der größten deutschen Gleitschirmvereine. In diesem Jahr wird er in der Rosenheimer Region die Jahreshauptversammlung zum 30-jährigen Bestehen des Deutschen Hängegleiterverbands ausrichten. Großen Wert legt der Verein auf die Sicherheit seiner Piloten und deshalb lud er den Münchner Luft- und Raumfahrtingenieur Ulrich Rüger mit seinem neuen Gleitschirmsimulator zum Clubabend im April.

„Meine Idee war es, bestimmte Extremsituationen im Trockenen üben zu lassen“, erklärt Ulrich Rüger die Motivation für seine bislang 2-jährige Entwicklungsarbeit. Herausgekommen ist ein System, das den Piloten in relativ entspannter Umgebung seine Trainingsflüge absolvieren lässt und ihm gleichzeitig eine Rückmeldung per Kopfhörer über seine Reaktionen

auf die einzelnen Flugzustände gibt. „Sehr realitätsnah“ und „hervorragend zum Üben“ waren denn auch die überwiegend positiven Meinungen der Vereinsmitglieder. Selbst Uli Strasser (vom Nachbarclub Bergdohlen Brannenburg), amtierender deutscher Meister im Streckenfliegen, und Hans Bausenwein (vom GSC Inntal), Gewinner der XC Open World Series 2008, ließen es sich nicht nehmen, den Simulator in einem Test genauer unter die Lupe zu nehmen. „Damit gehen wir Gleitschirmflieger einen weiteren Schritt in Richtung Sicherheit“, war ihr Kommentar nach Abschluss des Kurztrainings an diesem Abend. In diesem Sinn setzt der GSC Hochries-Samerberg seine Tradition von monatlichen Veranstaltungen fort, die die Weiterbildung und Sicherheit der Piloten fördern. Klaus Jotz



Teilnehmergruppe des Sicherheitstrainings

Delta-Club Rheinland

Der Club investiert in Sicherheit

9 Gleitschirmpiloten des Delta-Club-Rheinland absolvierten ein einwöchiges Sicherheitstraining über dem Lac d'Annecy in der Savoier Alpen in Frankreich. Auf dem Trainingsprogramm standen die Kontrolle der Ausrüstung, Schnellabstiegsmethoden und Extremfiguren bei Störungen des Fluggerätes. Damit auch bei den Trainingseinheiten nichts passiert, werden solche Flugmanöver über Wasser und mit automatisch öffnenden Schwimmwesten geflogen. Die Unterstützung durch den Fluglehrer erfolgt dabei von einem Boot aus, der die Piloten über Funk instruiert und im Fall einer Wasserlandung sofortige Hilfe leisten kann. Zu den Flugmanövern gehören sogenannte Einklapper, bei denen der Pilot lernt, durch richtige Reaktionen das Steuerverhalten bis zum vollständigen Wiederöffnen des Schirms zu beeinflussen.

Die Teilnehmer des Delta-Clubs konn-



Startplatz in Anney mit den beiden Vorsitzenden (v.l. Klaus-Dieter Rottland und Marcus Ruhnow)

ten allesamt trockenen Fußes ihre Fähigkeiten erweitern und neue Erfahrungen erfliegen, die die zukünftige Sicherheit verbessern. Als nächstes plant der Club eine Erneuerung der Ersthelfer-Ausbildung, die auch einen wichtigen gesellschaftlichen Beitrag in der Rettungskette darstellt und von vielen Autofahrern vernachlässigt wird, mahnt der engagierte Verein.

Andreas Roßrucker

STARTKLAR?!

Ausbildung:

- Gleitschirm
- Motorschirm

Gleitschirmreisen

Windenschlepp

Rundflüge

Fliegershop

Ausbildungszentrum Korbach
Rammelsweg 43
34497 Korbach

Tel. 05631 / 91 99 97 5
www.motorflugcenter.de



Die Teilnehmer der Vereinsmeisterschaft mit ihren Schlepppiloten.

Drachen- und Ultraleicht-Flieger Schwäbisch Hall

Drachenflieger suchen ihren Meister

Die Drachen- und Ultraleicht-Flieger Schwäbisch Hall haben ihre Meisterschaft entschieden. Am Ende stand Martin Gronbach als Sieger fest. Der Braunsbacher hat die Wertung knapp vor dem Gschwender Drachepiloten Jürgen Maile gewonnen. Auf Platz drei folgt Michael Sauer aus Backnang und auf Platz vier Martin Stengelin aus Oberrot. Gestartet wurde der Wettbewerb erneut in Schwäbisch Hall-Weckrieden. Der erste Task führte von Schwäbisch Hall aus zum Segelflugplatz nach Sinsheim. Jürgen Maile meisterte die Herausforderung im motorlosen Flug bis zum Ziel gekonnt. Martin Gronbach landete drei Kilometer vor dem Flugplatz. Michael Pranke aus Durlangen ging auf dem Flug nach Sinsheim die Thermik aus. Er berührte mit seinem Drachen in Neckarsulm wieder den Boden. Michael Sauer und Martin Stengelin flogen weit ab vom Schuss und landeten in Lauffen am Neckar. Der erste Wettkampftag klang auf dem Flugplatzgelände mit einer Party

und dem Auftritt der „Martin Stengelin und Jürgen Hägele-Band“ aus. Am zweiten Wettkampftag wurde der Segelflugplatz Völkeshofen angesteuert. Das Ziel erreichten Martin Gronbach, Jürgen Maile, Michael Sauer und Martin Stengelin. Am dritten Wettkampftag war der Himmel leicht bedeckt. So wurde lediglich der neue Funkmast in Waldenburg als Ziel auserkoren. Aufgrund der widrigen Bedingungen schaffte keiner der Piloten die vorgegebene Strecke. Am weitesten kam wieder Martin Gronbach. Er flog von Weckrieden aus bis kurz vor den Starkholzbacher See. Vereinschef Theo Baumann war mit dem Verlauf des Wettbewerbs zufrieden. Alle Flüge verliefen unfallfrei. Die Schlepppiloten Harry Lengefeld, Helmut Gralka und Jürgen Groß beförderten die Drachenflieger hinter dem Vereinstrike und einer weiteren, gecharterten, Maschine routiniert auf Abflughöhe. Peter Lindau

FÖHNFISCH

www.foehnfisch.spreadshirt.net

Shirts für Gleitschirmpiloten

FLY... ..YOUR WAY

2J.-CHECK 149,- EURO INHL. VERSAND

XXL PARA-SHOP TOP INZAHLUNGNAHME

www.BLUE SKY.at

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

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

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 0176-78191349
Gleitschirmservice@online.de

www.gleitschirmservice-roth.de

GLEITSCHIRME, BOOTE, ZELTE, OUTDOOR

FLIEGFIX

VERSAND AUCH AN DEN URLAUBSORT!

HILLEBERG **EXPED** **MSR** **TUBBS** **KLEPPER**

Black Diamond **NOVA** **Genz Sportgeräte GmbH** **GRABNER**

Tel. +43.36 82.26 11 2 u. +43.664.44 63 62 3

www.fliegfix.com

click and fly :

JENAIR

Paragliding

www.jenair.de

Gleitschirmkurse
Vereinschulung
Fliegershop
online-Versand

Leserbrief zur DHV-Info Ausgabe 158 Juni/Juli

Start- und Landetraining (S. 30)

Anlässlich der aktuellen Juni/Juli Ausgabe der DHV-Info Zeitschrift zum Thema „Start-Lande-Training“ von Dirk Soboll und Knut Miesner möchte ich hier einige Missverständnisse, was die Lehrmethode und den Beitrag betrifft, offenlegen. Im Artikel sowie auf Seite 33 der Juni/Juli 2009 Ausgabe wird das Loslassen der SB-Seitenrohre bei einem unvermeidlichen Aufschlag empfohlen.

Ich zitiere: „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...“

Im Buch von Klaus Tänzler und Peter Janssen

„Drachenfliegen für Meister“ auf Seite 134-135 steht jedoch, Ich zitiere:

„Wird ein Crash unvermeidlich...(...) So ist es vor einem Crash ganz wichtig, dass man die Fluggeschwindigkeit soweit wie nur irgend möglich reduziert. Dies gilt auch bei einem „Ringelpitz“, das heißt, wenn eine Fläche am Boden hängenbleibt und man sich um diese vor dem Aufschlag dreht. Dazu ist es unbedingt notwendig, an die Trapez-Seitenstangen umzugreifen.“

Nach einer ersten Verlangsamung während der Annäherung ist es äußerst wichtig, dass man sich im richtigen Moment, das heißt kurz vor dem Aufprall, aus der halb liegenden Position voll aufrichtet und gleichzeitig das Trapez mit voller Kraft nach vorne stößt.“

Zum Thema Hanglandung steht u.a. außerdem in dem Buch: Liegenbleiben ist tödlich; Aufprall mit dem Kopf zuerst.

Wie wir alle wissen, bestehen Steuerbügel-Seitenrohre für Hängegleiter aus gehärtetem Aluminium F25-30, die je nach Belastung/Druck so ausgelegt sind, dass sie nachgeben müssen.

Sie sind die Sollbruchstelle von Hängegleitern und fangen bei einer unsanften Landung die Energie beim Rausdrücken ab. Im Interesse aller Flieger, vor allem aber den Anfängern gegenüber, besteht Klärungsbedarf diesbezüglich. Die Ener-



gie, die beim Loslassen entsteht, führt zum nach vorne Pendeln/Durchbrechen. Zwar hat der Pilot einen Helm auf, ist jedoch gegen einen Genickbruch oder eine Verrenkung der Halswirbelsäule nicht geschützt.

Der Hals sollte deshalb keinesfalls als Sollbruchstelle von Hängegleitern durch die SB-Seitenrohre ersetzt werden.

Ammar Algan

Stellungnahme Peter Cröniger, Leiter DHV-Lehrteam

Wenn man beides kombiniert und das Loslassen zeitlich präzisiert, hat man die gültige Lehrmeinung der „Flugfigur crash“. Vor dem Aufprall bzw. Bodenkontakt ist es essentiell, die Energie zu minimieren. Dies geschieht durch Verringerung der Geschwindigkeit (halb so schnell = ein Viertel der Wucht). Weiters ist es günstig, die robusteren Körperteile für die Dämpfung des Aufpralls zu nutzen und die empfindlichsten zu schützen (= nie Kopf voraus). Daher die Empfehlung im Buch für Meister: Umgreifen, aufrichten und drücken. Vor allem bei einem Crash gegen ein Hindernis wie Büsche oder Waldrand (It. Buch) oder Hütte, Haus, Auto etc. Im Laufe der Auswertungen von Landeunfällen der letzten 20 Jahre haben wir gehäuft Brüche der Handgelenke, Unter- und besonders der Oberarme festgestellt. Es handelte sich bei diesen Unfällen hauptsächlich um Crashlandungen bei mittlerer bis mäßiger Geschwindigkeit bei denen das Trapez den Boden berührte. Deshalb die Empfehlung im Artikel von Dirk Soboll und Knut Miesner, bei misslungenen Landungen den Steuerbügel im Moment der Bodenberührung los zu lassen, um diese Verletzungen zu vermeiden und das Trapez zu schonen.

Fazit: Bei frontalem Einfliegen in ein Hindernis hat Energievernichtung (siehe oben) die Priorität und es müssen eventuell auch die Trapez- und Seitenstangen des Gerätes geopfert werden, um die Energie für den Piloten zu minimieren. In extremen Situationen wird es auch besser sein, sich die Arme zu brechen statt das Genick. Für misslungene Bauchlandungen mit Bügelfresser ist es in der Regel günstiger, den Bügel beim Bodenkontakt los zu lassen.

Anzeigen

Beschleuniger optimal justiert ?



NEU
jetzt auch in schwarz
mit der bewährten Technik ohne Knoten!
... einfach frei fliegen.
www.free-spee.com

DRACHEN- UND GLEITSCHIRM WINDEN

Auto-Kirchner
Meininger Straße 19
D-98631 Römhild

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

www.drachen-gleitschirmwinden.de

TESTFLÜGE IM INFO

Das Testberichtschemata für Gleitschirme und Hängegleiter

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

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

Gesamtnoten ergeben sich aus der jeweils ungünstigsten Einzelbeurteilung. Dies gilt sowohl für die Gesamtklassifizierung als auch für die Noten für die einzelnen Manöver. Geschwindigkeitsangaben werden mit Bräuniger-Flügelradensoren ermittelt, die werksseitig speziell geeicht wurden. Die Ergebnisse sind trotzdem mit den zwangsläufigen Unsicherheiten behaftet und daher nur als Richtwerte zu verstehen.

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

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



DHV GS-01-1837-09

UP ASCENT 2 S			
DHV Testbericht LIF 2003			
Inhaber der Musterprüfung: UP International GmbH			
Hersteller: UP International GmbH			
Klassifizierung: 1 GH			
Windenschlepp: Ja, Anzahl Sitze min / max: 1 / 1, Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein			
Verhalten bei	min. Startgewicht (70kg)	max. Startgewicht (90kg)	
Start	↑	↑	
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort	
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten	
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Starthandlung	einfach	einfach	
Geradausflug	↑	↑	
Rolldämpfung	hoch	hoch	
Kurvenhandlung	↑	↑	
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden	
Steuerweg	hoch	hoch	
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Beidseitiges Überziehen	↑	↑	
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm	
Füllstallgrenze	spät > 80 cm	spät > 80 cm	
Bremskraftanstieg	hoch	hoch	
Frontales Einklappen	↑	↑	
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell	
Einseitiges Einklappen	↑	↑	
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad	
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung	
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad	
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich	
Stabilisierung	selbständig	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert	
Einseitiges Einklappen und Gegenst.	↑	↑	
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen	
Steuerweg	hoch	hoch	
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch	
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert	
Füllstall, symm. Ausleitung	↑	↑	
Trudeln aus Trimmgeschw.	↑	↑	
Trudeln aus stat. Kurvenflug	↑	↑	
Steilspirale	↑	↑	
Einleitung	einfach	einfach	
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden	
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad	
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °(m/s)	11	11	
B-Stall	↑	↑	
Einleitung	einfach	einfach	
Ausleitung	selbständig	selbständig	
Ohren anlegen	↑	↑	
Einleitung	leicht	leicht	
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell	
Landung	↑	↑	
Landeverhalten	einfach	einfach	
Frontales Einklappen (beschleunigt)	↑	↑	
Vorbeschleunigung	gering	gering	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert	
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	↑	↑	
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad	
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung	
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad	
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich	
Stabilisierung	selbständig	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert	
Ohren anlegen, beschleunigt	↑	↑	
Einleitung	leicht	leicht	
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell	

DHV GS-01-1838-09



UP ASCENT 2 M

DHV Testbericht LTF 2003
Inhaber der Musterprüfung: UP International GmbH
Hersteller: UP International GmbH
Klassifizierung: 1 GH
Windschlepp: Ja, Anzahl Sitze min / max: 1 / 1, Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein

Table with 3 columns: Verhalten bei, min. Startgewicht (85kg), max. Startgewicht (105kg). Rows include Start, Füllverhalten, Aufziehverhalten, Abhebegeschwindigkeit, Starthandling, Geradeausflug, Rolldämpfung, Kurvenhandlung, Trudeltendenz, Steuerweg, Wendigkeit, Beidseitiges Überziehen, Sackfluggrenze, Fullstallgrenze, Bremskraftanstieg, Frontales Einklappen, Vorbeschleunigung, Öffnungsverhalten, Einseitiges Einklappen, Wegdrehen, Drehgeschwindigkeit, Max. Roll- bzw. Nickwinkel, Höhenverlust, Stabilisierung, Öffnungsverhalten, Einseitiges Einklappen und Gegenst., Stabilisierung, Steuerweg, Steuerkraftanstieg, Gegendrehen, Öffnungsverhalten, Fullstall, symm. Ausleitung, Trudeln aus Trimmgeschw., Trudeln aus stat. Kurvenflug, Steilspirale, Einleitung, Trudeltendenz, Ausleitung, Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s], B-Stall, Einleitung, Ausleitung, Ohren anlegen, Einleitung, Ausleitung, Landung, Landeverhalten, Frontales Einklappen (beschleunigt), Vorbeschleunigung, Öffnungsverhalten, Einseitiges Einklappen (beschleunigt), Wegdrehen, Drehgeschwindigkeit, Max. Roll- bzw. Nickwinkel, Höhenverlust, Stabilisierung, Öffnungsverhalten, Ohren anlegen, beschleunigt, Einleitung, Ausleitung.

DHV GS-01-1839-09



UP ASCENT 2 L

DHV Testbericht LTF 2003
Inhaber der Musterprüfung: UP International GmbH
Hersteller: UP International GmbH
Klassifizierung: 1 GH
Windschlepp: Ja, Anzahl Sitze min / max: 1 / 1, Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein

Table with 3 columns: Verhalten bei, min. Startgewicht (100kg), max. Startgewicht (125kg). Rows include Start, Füllverhalten, Aufziehverhalten, Abhebegeschwindigkeit, Starthandling, Geradeausflug, Rolldämpfung, Kurvenhandlung, Trudeltendenz, Steuerweg, Wendigkeit, Beidseitiges Überziehen, Sackfluggrenze, Fullstallgrenze, Bremskraftanstieg, Frontales Einklappen, Vorbeschleunigung, Öffnungsverhalten, Einseitiges Einklappen, Wegdrehen, Drehgeschwindigkeit, Max. Roll- bzw. Nickwinkel, Höhenverlust, Stabilisierung, Öffnungsverhalten, Einseitiges Einklappen und Gegenst., Stabilisierung, Steuerweg, Steuerkraftanstieg, Gegendrehen, Öffnungsverhalten, Fullstall, symm. Ausleitung, Trudeln aus Trimmgeschw., Trudeln aus stat. Kurvenflug, Steilspirale, Einleitung, Trudeltendenz, Ausleitung, Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s], B-Stall, Einleitung, Ausleitung, Ohren anlegen, Einleitung, Ausleitung, Landung, Landeverhalten, Frontales Einklappen (beschleunigt), Vorbeschleunigung, Öffnungsverhalten, Einseitiges Einklappen (beschleunigt), Wegdrehen, Drehgeschwindigkeit, Max. Roll- bzw. Nickwinkel, Höhenverlust, Stabilisierung, Öffnungsverhalten, Ohren anlegen, beschleunigt, Einleitung, Ausleitung.

DHV GS-01-1846-09



UP ASCENT 2 XS

DHV Testbericht LTF 2003
Inhaber der Musterprüfung: UP International GmbH
Hersteller: UP International GmbH
Klassifizierung: 1 GH
Windschlepp: Ja, Anzahl Sitze min / max: 1 / 1, Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein

Table with 3 columns: Verhalten bei, min. Startgewicht (60kg), max. Startgewicht (75kg). Rows include Start, Füllverhalten, Aufziehverhalten, Abhebegeschwindigkeit, Starthandling, Geradeausflug, Rolldämpfung, Kurvenhandlung, Trudeltendenz, Steuerweg, Wendigkeit, Beidseitiges Überziehen, Sackfluggrenze, Fullstallgrenze, Bremskraftanstieg, Frontales Einklappen, Vorbeschleunigung, Öffnungsverhalten, Einseitiges Einklappen, Wegdrehen, Drehgeschwindigkeit, Max. Roll- bzw. Nickwinkel, Höhenverlust, Stabilisierung, Öffnungsverhalten, Einseitiges Einklappen und Gegenst., Stabilisierung, Steuerweg, Steuerkraftanstieg, Gegendrehen, Öffnungsverhalten, Fullstall, symm. Ausleitung, Trudeln aus Trimmgeschw., Trudeln aus stat. Kurvenflug, Steilspirale, Einleitung, Trudeltendenz, Ausleitung, Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s], B-Stall, Einleitung, Ausleitung, Ohren anlegen, Einleitung, Ausleitung, Landung, Landeverhalten, Frontales Einklappen (beschleunigt), Vorbeschleunigung, Öffnungsverhalten, Einseitiges Einklappen (beschleunigt), Wegdrehen, Drehgeschwindigkeit, Max. Roll- bzw. Nickwinkel, Höhenverlust, Stabilisierung, Öffnungsverhalten, Ohren anlegen, beschleunigt, Einleitung, Ausleitung.

DHV GS-01-1847-09



SKYWALK CAYENNE 3 XL

DHV Testbericht LTF 2003
Inhaber der Musterprüfung: Skywalk GmbH & Co. KG
Hersteller: Skywalk GmbH & Co. KG
Klassifizierung: 2 GH
Windschlepp: Ja, Anzahl Sitze min / max: 1 / 1, Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein

Table with 3 columns: Verhalten bei, min. Startgewicht (105kg), max. Startgewicht (130kg). Rows include Start, Füllverhalten, Aufziehverhalten, Abhebegeschwindigkeit, Starthandling, Geradeausflug, Rolldämpfung, Kurvenhandlung, Trudeltendenz, Steuerweg, Wendigkeit, Beidseitiges Überziehen, Sackfluggrenze, Fullstallgrenze, Bremskraftanstieg, Frontales Einklappen, Vorbeschleunigung, Öffnungsverhalten, Einseitiges Einklappen, Wegdrehen, Drehgeschwindigkeit, Max. Roll- bzw. Nickwinkel, Höhenverlust, Stabilisierung, Öffnungsverhalten, Einseitiges Einklappen und Gegenst., Stabilisierung, Steuerweg, Steuerkraftanstieg, Gegendrehen, Öffnungsverhalten, Fullstall, symm. Ausleitung, Trudeln aus Trimmgeschw., Trudeln aus stat. Kurvenflug, Steilspirale, Einleitung, Trudeltendenz, Ausleitung, Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s], B-Stall, Einleitung, Ausleitung, Ohren anlegen, Einleitung, Ausleitung, Landung, Landeverhalten, Frontales Einklappen (beschleunigt), Vorbeschleunigung, Öffnungsverhalten, Einseitiges Einklappen (beschleunigt), Wegdrehen, Drehgeschwindigkeit, Max. Roll- bzw. Nickwinkel, Höhenverlust, Stabilisierung, Öffnungsverhalten, Ohren anlegen, beschleunigt, Einleitung, Ausleitung.

DHV GS-01-1848-09



SKYWALK CAYENNE 3 XS

DHV Testbericht LTF 2003
Inhaber der Musterprüfung: Skywalk GmbH & Co. KG
Hersteller: Skywalk GmbH & Co. KG
Klassifizierung: 2 GH
Windschlepp: Ja, Anzahl Sitze min / max: 1 / 1, Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein

Table with 3 columns: Verhalten bei, min. Startgewicht (60kg), max. Startgewicht (80kg). Rows include Start, Füllverhalten, Aufziehverhalten, Abhebegeschwindigkeit, Starthandling, Geradeausflug, Rolldämpfung, Kurvenhandlung, Trudeltendenz, Steuerweg, Wendigkeit, Beidseitiges Überziehen, Sackfluggrenze, Fullstallgrenze, Bremskraftanstieg, Frontales Einklappen, Vorbeschleunigung, Öffnungsverhalten, Einseitiges Einklappen, Wegdrehen, Drehgeschwindigkeit, Max. Roll- bzw. Nickwinkel, Höhenverlust, Stabilisierung, Öffnungsverhalten, Einseitiges Einklappen und Gegenst., Stabilisierung, Steuerweg, Steuerkraftanstieg, Gegendrehen, Öffnungsverhalten, Fullstall, symm. Ausleitung, Trudeln aus Trimmgeschw., Trudeln aus stat. Kurvenflug, Steilspirale, Einleitung, Trudeltendenz, Ausleitung, Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s], B-Stall, Einleitung, Ausleitung, Ohren anlegen, Einleitung, Ausleitung, Landung, Landeverhalten, Frontales Einklappen (beschleunigt), Vorbeschleunigung, Öffnungsverhalten, Einseitiges Einklappen (beschleunigt), Wegdrehen, Drehgeschwindigkeit, Max. Roll- bzw. Nickwinkel, Höhenverlust, Stabilisierung, Öffnungsverhalten, Ohren anlegen, beschleunigt, Einleitung, Ausleitung.

DHV GS-01-1849-09



SWING ARCUS 6.32

DHV Testbericht LTF 2003
Inhaber der Musterprüfung: Swing Sportsgeräte GmbH
Hersteller: Swing Sportsgeräte GmbH
Klassifizierung: 1-2 GH, Biplace
Windschlepp: Ja, Anzahl Sitze min / max: 1 / 2, Beschleuniger: Ja, Trimmer: Ja

Table with 3 columns: Verhalten bei, min. Startgewicht (120kg), max. Startgewicht (150kg). Rows include Start, Füllverhalten, Aufziehverhalten, Abhebegeschwindigkeit, Starthandling, Geradeausflug, Rolldämpfung, Kurvenhandlung, Trudeltendenz, Steuerweg, Wendigkeit, Beidseitiges Überziehen, Sackfluggrenze, Fullstallgrenze, Bremskraftanstieg, Frontales Einklappen, Vorbeschleunigung, Öffnungsverhalten, Einseitiges Einklappen, Wegdrehen, Drehgeschwindigkeit, Max. Roll- bzw. Nickwinkel, Höhenverlust, Stabilisierung, Öffnungsverhalten, Einseitiges Einklappen und Gegenst., Stabilisierung, Steuerweg, Steuerkraftanstieg, Gegendrehen, Öffnungsverhalten, Fullstall, symm. Ausleitung, Trudeln aus Trimmgeschw., Trudeln aus stat. Kurvenflug, Steilspirale, Einleitung, Trudeltendenz, Ausleitung, Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s], B-Stall, Einleitung, Ausleitung, Ohren anlegen, Einleitung, Ausleitung, Landung, Landeverhalten, Frontales Einklappen (beschleunigt), Vorbeschleunigung, Öffnungsverhalten, Einseitiges Einklappen (beschleunigt), Wegdrehen, Drehgeschwindigkeit, Max. Roll- bzw. Nickwinkel, Höhenverlust, Stabilisierung, Öffnungsverhalten, Ohren anlegen, beschleunigt, Einleitung, Ausleitung.

DHV GS-01-1856-09



SKYWARD RÊVE S

DHV Testbericht LTF 2003
 Inhaber der Musterprüfung Skyward Paragliders & Flugsportservice
 Hersteller: Skyward Paragliders & Flugsportservice
 Klassifizierung: 1-2 GH
 Windschlepp: Ja, Anzahl Sitze min / max: 1 / 1, Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein

Verhalten bei	min. Startgewicht (70kg)	max. Startgewicht (90kg)
Start	1	1
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Geradeausflug	1-2	1-2
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandlung	1-2	1-2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Überziehen	1-2	1-2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
Frontales Einklappen	1-2	1-2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen	1-2	1-2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen und Gegenst.	1	1
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Fullstall, symm. Ausleitung	1-2	1-2
Trudeln aus Trimmgeschw.	1-2	1-2
Trudeln aus stat. Kurvenflug	1-2	1-2
Steilspirale	1-2	1-2
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s]	9	12
B-Stall	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	1-2	1-2
Landeverhalten	einfach	einfach
Frontales Einklappen (beschleunigt)	1-2	1-2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	1-2	1-2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell

DHV GS-01-1857-09



SKYWARD RÊVEXC M

DHV Testbericht LTF 2003
 Inhaber der Musterprüfung Skyward Paragliders & Flugsportservice
 Hersteller: Skyward Paragliders & Flugsportservice
 Klassifizierung: 2 GH
 Windschlepp: Ja, Anzahl Sitze min / max: 1 / 1, Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein

Verhalten bei	min. Startgewicht (90kg)	max. Startgewicht (110kg)
Start	1-2	1-2
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Geradeausflug	1-2	1-2
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandlung	1-2	1-2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch
Beidseitiges Überziehen	1-2	1-2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
Frontales Einklappen	1-2	1-2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen	1-2	1-2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	mit Verlangsamung kleiner 45 Grad	mit Verlangsamung kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen und Gegenst.	1-2	1-2
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Fullstall, symm. Ausleitung	1-2	1-2
Trudeln aus Trimmgeschw.	1-2	1-2
Trudeln aus stat. Kurvenflug	1-2	1-2
Steilspirale	1-2	1-2
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s]	9	10
B-Stall	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	1-2	1-2
Landeverhalten	einfach	einfach
Frontales Einklappen (beschleunigt)	1-2	1-2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	2	2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	mit Verlangsamung größer 45 Grad	mit Verlangsamung größer 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell

DHV 01-0445-09



STING 3 XC 168

DHV Testbericht Hängegleiter
 Hersteller: Airborne
 Inhaber der deutschen Musterprüfung: Plusmax GmbH
 Klassifizierung: 2
 Startgewicht: 110 Kg - 150 Kg
 Sitzzahl: 1
 Höchstzulässige Fluggeschwindigkeit: 90 km/h
 Windschlepp: Ja
 UL-Schlepp: Ja

TECHNISCHE MERKMALE

Trimmvorrichtungen	VG
Art des Steuerbügels	profiliert
Steuerbügelbasis	Speedbar
Besonderheiten	-

BODENHANDLING UND START VG 33% 1-2

Statische Lastigkeit	leicht hecklastig
Aerodynamische Lastigkeit	neutral
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich

GERADEAUSFLUG VG 0% VG 100% 1-2

V min (km/h)	33	31
V max (km/h)	70	75
Bügeldruck bei 60 km/h	durchschnittlich	gering-durchschnittlich
Bügeldruck bei 80 km/h	durchschnittlich-hoch	durchschnittlich
Richtungsstabilität (Gieren)	gute Richtungsstabilität	gute Richtungsstabilität

KURVENHANDLING 1-2

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

VERHALTEN BEIM STROMUNGSABRISS 2

Geradeausflug - Bügel langsam vor	instabiler Sackflug	instabiler Sackflug
Geradeausflug - Bügel schnell vor	nickt ab	nickt ab
Kurvenflug - Bügel langsam vor	Kurvensackflug	Kurvensackflug
Kurvenflug - Bügel schnell vor	nicht möglich	nicht möglich

LANDUNG VG 33% 1-2

Ausschwebestrecke	durchschnittlich
Moment des Stallens	einfach zu finden
V-Bereich des Stallens	durchschnittlich
Kraftaufwand beim Stallen	durchschnittlich

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

DHV 01-0446-09



LAMINAR ZERO 9 12.6

DHV Testbericht Hängegleiter
 Hersteller: Fly & more GmbH, ICARO
 Inhaber der deutschen Musterprüfung: Fly & more GmbH, ICARO
 Klassifizierung: 3
 Startgewicht: 82 Kg - 115 Kg
 Sitzzahl: 1
 Höchstzulässige Fluggeschwindigkeit: 90 km/h
 Windschlepp: Ja
 UL-Schlepp: Ja

TECHNISCHE MERKMALE

Trimmvorrichtungen	VG
Art des Steuerbügels	profiliert
Steuerbügelbasis	Speedbar
Besonderheiten	turmlos, 2 Schränkungsanschlüsse pro Seite

BODENHANDLING UND START VG 0% 2

Statische Lastigkeit	leicht hecklastig
Aerodynamische Lastigkeit	neutral
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich

GERADEAUSFLUG VG 0% VG 100% 3

V min (km/h)	31	29
V max (km/h)	80	>90
Bügeldruck bei 60 km/h	gering	gering
Bügeldruck bei 80 km/h	durchschnittlich-hoch	gering
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren	kein Gieren

KURVENHANDLING 3

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

VERHALTEN BEIM STROMUNGSABRISS 3

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

LANDUNG VG 33% 2-3

Ausschwebestrecke	lang
Moment des Stallens	mittelschwer zu finden
V-Bereich des Stallens	durchschnittlich
Kraftaufwand beim Stallen	gering

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

DHV 01-0447-09



ATOS VRQ

DHV Testbericht Hängegleiter
 Hersteller: Aeronautic Innovation Rühle GmbH (A.I.R. GmbH)
 Inhaber der deutschen Musterprüfung: Aeronautic Innovation Rühle GmbH (A.I.R. GmbH)
 Klassifizierung: 3 E
 Startgewicht: 85 Kg - 180 Kg
 Sitzzahl: 1
 Höchstzulässige Fluggeschwindigkeit: 90 km/h
 Windschlepp: Ja
 UL-Schlepp: Ja

TECHNISCHE MERKMALE

Trimmvorrichtungen	Wölkklappen
Art des Steuerbügels	profiliert
Steuerbügelbasis	Speedbar
Besonderheiten	Starrflügel in CFK-Bauweise; Klapprippen; Wölkklappe; Spoilersteuerung über bewegl. Trapez angeleitet.

BODENHANDLING UND START Wölkklappe 15 Grad 2-3

Statische Lastigkeit	stark hecklastig
Aerodynamische Lastigkeit	leicht hecklastig
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich

GERADEAUSFLUG Wölkklappe 0 Grad Wölkklappe 70 Grad 3

V min (km/h)	35	29
V max (km/h)	>90	85
Bügeldruck bei 60 km/h	gering	gering
Bügeldruck bei 80 km/h	gering	durchschnittlich
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren	kein Gieren, Ausschaukeln möglich

KURVENHANDLING 2

Kraftaufwand für Einleiten	gering	gering
Kraftaufwand für Ausleiten	gering	gering
Rollezeit für Einleiten	durchschnittlich	durchschnittlich
Rollezeit für Ausleiten	durchschnittlich	durchschnittlich
Schräglage bei V min.sink	neutral	neutral

VERHALTEN BEIM STROMUNGSABRISS 3

Geradeausflug - Bügel langsam vor	instabiler Sackflug	instabiler Sackflug
Geradeausflug - Bügel schnell vor	nickt ab	nickt ab
Kurvenflug - Bügel langsam vor	Kurvensackflug	Kurvensackflug
Kurvenflug - Bügel schnell vor	nickt in Kurve	nickt in Kurve
Provoziertes Trudeln	keine Trudelnneigung	keine Trudelnneigung

LANDUNG Wölkklappe 70 Grad 2

Ausschwebestrecke	kurz
Moment des Stallens	mittelschwer zu finden
V-Bereich des Stallens	durchschnittlich
Kraftaufwand beim Stallen	gering

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

Trudeln läßt sich im Extremfall eventuell provozieren und ist unbedingt zu unterlassen. Einweisung bzgl. Aufbau und Flug ist erforderlich. Im höheren Geschwindigkeitsbereich bei ausgeschlagener Wölkklappe ab ca. 60 km/h, kann der Pilot das Gerät zu starken Gier-schwüngen ausschaukeln.

DHV 01-0448-09



MASTR - S

DHV Testbericht Hängegleiter
 Hersteller: Fly & more GmbH, ICARO
 Inhaber der deutschen Musterprüfung: Fly & more GmbH, ICARO
 Klassifizierung: 3
 Startgewicht: 85 Kg - 120 Kg
 Sitzzahl: 1
 Höchstzulässige Fluggeschwindigkeit: 90 km/h
 Windschlepp: Ja
 UL-Schlepp: Ja

TECHNISCHE MERKMALE

Trimmvorrichtungen	VG
Art des Steuerbügels	profiliert
Steuerbügelbasis	Speedbar
Besonderheiten	-

BODENHANDLING UND START VG 0% 2

Statische Lastigkeit	leicht hecklastig
Aerodynamische Lastigkeit	neutral
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich

GERADEAUSFLUG VG 0% VG 100% 3

V min (km/h)	31	30
V max (km/h)	90	>90
Bügeldruck bei 60 km/h	gering-durchschnittlich	gering
Bügeldruck bei 80 km/h	durchschnittlich-hoch	gering
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren	kein Gieren

KURVENHANDLING 3

Kraftaufwand für Einleiten	gering-durchschnittlich	durchschnittlich-hoch
Kraftaufwand für Ausleiten	gering-durchschnittlich	durchschnittlich-hoch
Rollezeit für Einleiten	kurz-durchschnittlich	durchschnittlich-lang
Rollezeit für Ausleiten	kurz-durchschnittlich	durchschnittlich-lang
Schräglage bei V min.sink	leicht zunehmend	leicht zunehmend

VERHALTEN BEIM STROMUNGSABRISS 3

Geradeausflug - Bügel langsam vor	instabiler Sackflug	nickt deutlich ab
Geradeausflug - Bügel schnell vor	weiches Abnicken	starkes Abnicken
Kurvenflug - Bügel langsam vor	Abtauchen über den Innenflügel	Trudeln in Kurvenrichtung
Kurvenflug - Bügel schnell vor	Abtauchen in Kurvenrichtung	Trudeln in Kurvenrichtung
Provoziertes Trudeln	nicht möglich	beliebig lange möglich

LANDUNG VG 33% 2-3

Ausschwebestrecke	durchschnittlich
Moment des Stallens	mittelschwer zu finden
V-Bereich des Stallens	durchschnittlich
Kraftaufwand beim Stallen	gering

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

Ich lege größten Wert auf Teamgeist, das war schon früher die Stärke der Deutschen Nationalmannschaft.

NEXT GENERATION COMPETITION TEAM

Der Weg zur Spitze

Achim Joos betreut das Nachwuchs-Förderprojekt des DHV. Ein Bindeglied zwischen Junior-Challenge und Nationalmannschaft

TEXT BENEDIKT LIEBERMEISTER

Der Deutsche Gleitschirmsport war weltklasse. 2003 gewann Achim Joos den Gesamtwelt-Cup, 2004 siegte sein Teamkollege Oliver Rössel. 2005 holte sich Ewa Wisnierska die Krone im Gleitschirm-Wettbewerbssport. Dazwischen kam die Nationalmannschaft oft in der Teamwertung unter die ersten Drei. Doch die Zeiten änderten sich. Achim Joos beendete 2005 seine Wettbewerbskarriere. Oliver Rössel fliegt nur noch sporadisch mit. Allein Ewa gelang nach verletzungsbedingten Rückschlägen ein glänzendes Comeback. 2008 errang sie den Titel in der Europameisterschaft.

Torsten Siegel und Andreas Malecki fliegen seit Jahren in den Top Ten der Weltklasse mit, siegen im Einzel-Task oder sogar -Event im PWC. Uli Prinz flog bei seiner ersten WM auf den neunten Platz. Aber die großen Erfolge blieben bisher aus.

Vor allem der junge Nachwuchs fehlt.

„Der DHV leistet sehr gute Arbeit mit der Junior- und Ladies-Challenge. Auch die Nationalmannschaft wird vom Teamchef hervorragend betreut. Doch das Bindeglied fehlte zwischen Challenge und Nationalmannschaft“, stellt Achim Joos fest. Hier hat er eingehakt und 2008 das Projekt „Next Generation“ ins Leben gerufen, eine leistungsbezogene Nachwuchsförderung.

Achim weiß, wovon er spricht. Er hat selbst vor Jahren in der Challenge seine Karriere gestartet. Uli Wiesmeier war damals eines seiner Idole. Uli hatte als erster Deutscher 1992 den Gesamtwelt-Cup gewonnen. Neun Jahre konzentrierte sich Achim ausschließlich auf Wettbewerbsfliegen und hat dabei unzählige Erfolge eingefahren. 2004 war er nah dran seinen World-Cup Sieg zu wiederholen. Er wurde knapp Vierter. Dann war

bei ihm die Luft raus, den Deutschen Meistertitel 2005 hat er noch verteidigt.

Dem „Next Generation Competition Team“ gehören im Moment zehn junge Piloten bis dreißig Jahre an. Leider keine Dame. Angela Dachs aus dem letzten Jahr musste aus zeitlichen Gründen passen. Doch „Talentscout“ Achim hat Augen und Ohren offen. Die Nachwuchs-Hoffnungen hat Achim größtenteils aus der Junior-Challenge rekrutiert. Das Erstaunliche dabei, nur vier davon kommen aus den Bergen. Fliegen lernt man auch im Flachland, vor allem das Weiterkommen bei schwacher und stark pulsierender Thermik.

„Mit zehn Piloten bin ich persönlich an meiner Grenze angelangt. Ich begleite meine Jungs während der Aufgaben in der Luft, beobachte ihre Entscheidungen an den Schlüsselstellen. Da ist es verdammt schwer die Übersicht zu behalten.“

Im Debriefing am Abend analysiert Achim dann im Team den Rennverlauf. Diese Besprechungen dauern nicht selten ein paar Stunden.

2009 nimmt das „Next Generation Competition Team“ an drei ausgewählten Wettbewerben teil. Pre-Europameisterschaft in Abtenau, Schmittelpokal/Zell am See und zum Abschluss die Deutsche Meisterschaft in Lienz.

Natürlich fliegen „die jungen Wilden“ auch in der Deutschen Gleitschirmliga mit. „Die Liga ist eher ein gemütlicher Haufen“, sagt Marc Wensauer, „schnelles Fliegen lernst Du in den internationalen Wettbewerben, wie hier bei der Pre-EM in Abtenau.“ In Abtenau war ein internationales Spitzenfeld am Start. Die Pre-EM ist gut gelaufen für das junge Team. Manuel Nübel flog unter die Top Ten auf Platz 8, Marc Wensauer errang einen respektablen 31. Rang und Konrad Görg platzierte sich im Mittelfeld auf Platz 62. Manuel, Marc und Konrad sind im Moment die heißesten Eisen, die Achim im Wettbewerbsfeuer hält.

Luftikus prangt auf Manuels T-Shirt. Passt gut zum ersten Eindruck, den der 21-jährige Kemptner macht, wird ihm aber nicht gerecht.

Manuel war Deutscher Meister im Modellfliegen, hat aus dem oft zu Unrecht belächelten Hobby profunde Kenntnisse in Aerodynamik und Thermikfliegen mitgebracht. Er studiert Energie- und Umwelttechnik und betreibt nebenher einen Online-Shop für Modellflieger. „Mir gefällt die gute Atmosphäre im Team. Sehr viel gebracht haben mir Achims Tipps zum taktischen Fliegen. Nicht immer alles zu riskieren, sondern ein Auge auf die Rangliste zu haben“, beschreibt Manuel die Vorteile des Coaching im „Comp“-Team.

Ein ganz anderer Typ ist Marc Wensauer. Ruhig, diszipliniert und ehrgeizig. Neun Jahre war Marc als Zeitsoldat bei den Gebirgsjägern in Bad Reichenhall. Jetzt lebt er in Heidelberg und studiert Event-Management. Die größte Herausforderung ist für ihn beim Fliegen, die Emotionen zu kontrollieren. Lläuft es schlecht, motiviert bleiben, läuft es gut, nicht übermütig werden. „Einen World-Cup gewinnen und einen Platz in der Nationalmannschaft“, legt Marc sein Ziel klar fest.

Konrad Görg fällt komplett aus dem herkömmlichen Rahmen. Konrad ist Landwirt und führt einen eigenen Hof in Goslar im Harz. Ein offener,

enthusiastischer und idealistischer Mensch. Im Winter hatte er berufsbedingt viel Zeit. Deshalb hat er die alte Firebird/Edel-Werkstatt erworben, nähren gelernt und den Checkbetrieb „Kontest“ ins Leben gerufen. Der U3 von Air Cross, die damals spektakulärste Sichel am Wettbewerbs-himmel, hat ihn restlos begeistert. Da Konrad neben Portugiesisch und Englisch perfekt Französisch spricht, nahm er Kontakt mit dem Konstrukteur Hervé Corbon "Gibus" auf. Die beiden wurden sich einig, 2008 übernahm er die Marke AirCross.

Auch der Rest des Teams ist jederzeit für positive Überraschungen im Wettbewerbs-Klassement gut. „Ich lege größten Wert auf Teamgeist“, betont Achim, „das war schon früher die Stärke der Deutschen Nationalmannschaft. Wir sind für das Team geflogen und der Einzelne ist dann aus dieser Stärke heraus zum Siegerpodest durchgestartet.“

Ende Juni stand der Schmittelpokal auf dem Programm, im August folgt die finale Bewährung bei der Deutschen Meisterschaft in Lienz. Live mitzuerleben in den News of the Day auf www.dhv.de 



Manuel Nübel, 21, Kempten, fliegt seit 2005
Bisherige Erfolge
2009 - 8. Vor-EM Abtenau
2008 - 3. German Open
5. Rank Alpen Open Overall
1. Rank Junior- und Ladies-Challenge overall



Konrad Görg, 29, Goslar, fliegt seit 1997
Bisherige Erfolge
2009
1. Valadares Open (Brasilien)
2008 - 3. Trophée Monte Grappa
18. Rank German League
18. Rank Pre World Cup La Réunion



Marc Wensauer, 30, Heidelberg, fliegt seit 1999
Bisherige Erfolge
2009 - Int. Bavarian Open 4. Rang
2008 - 1. in einem Task bei Pre-WM in Mexico (Monarca)
5. in einem PWC Task
2006 - 1. Rank Junior- und Ladies-Challenge overall



Coach Achim Joos, 31, Marktschellenberg, fliegt seit 1988
2003 World-Cup Overall Sieger
zweifacher World-Cup Event Sieger
Deutscher Meister
2001/2004/2005/2006

ENDSPURT

Ein paar Zahlen zehn Wochen vor Ende des Wettbewerbs

TEXT RICHARD BRANDL

„Wärmster April seit 120 Jahren“, „Wärmerekord an Ostern“ und dann wieder „Europäischer Monsun im Juni“, so oder ähnlich lauteten die Schlagzeilen, die bis heute Zeitungsartikel zum Thema Wetter einleiteten.

Was heißt das jetzt für einen Wettbewerb, in dem weit über 2.500 Piloten Flüge online stellen, die ja bekanntermaßen durchaus auch vom Wetter abhängig sind?

31.200 Flüge wurden bis Ende Juni eingereicht. In der Deutschen Streckenflugmeisterschaft sind 2.246 Piloten als Teilnehmer aufgeführt (GS-Sport 1.332, GS-Offen 564, Drachen Flexibel 229, Drachen Starr 121). In der Vereinswertung sind bei den Gleitschirmen 143 und bei den Drachen 62 Vereine gelistet.

Der Deutschlandpokal zählt 1.536 Teilnehmer (PG und HG) und in der Bundesliga fliegen 214 Vereine um gute Platzierungen. In der Gleitschirmwertung sind 102 Damen, in der Drachenwertung 16 Teilnehmerinnen zu finden.

Bei den Gleitschirmen führt in der Sportklasse Hans Walcher mit 892,27 Punkten, in der Offenen Klasse Christoph Kirsch (d.J.) mit 944,99 Punkten. In der Drachenwertung steht bei den Flexiblen Peter Achmüller mit 1.317,99 Punkten an der Spitze, bei den Starren Jochen Zeyher mit 991,34 Punkten.

Mehrere Gleitschirmpiloten haben bis heute im Wettstreit um den Deutschen Meistertitel

Flüge mit mehr als 330 Punkten erreicht: Christoph Kirsch (d.J.) 369,44 vom Hochfelln, Nikolai Ritzkowski 356,11 vom Wank, Hans Walcher 336,91 vom Hochfelln, Robert Bernat 341,31 vom Alten Lager/Berlin und Torsten Hahne 335,07 vom Hochfelln.

Drei Drachenpiloten konnten Flüge mit mehr als 450 Punkten einreichen: Gerd Dönhuber 459,11 vom Hochfelln, Peter Achmüller 451,01 vom Hochfelln und Hans Kiefinger 454,00 vom Rauschberg.

Wärmster April

Hat uns der „wärmste April“ jetzt was gebracht oder ein nasser Juni im Süden behindert? Wie immer lässt sich diese Frage nur für jeden einzeln beantworten, allerdings wurden heuer schon mehr Flüge eingereicht als zum gleichen Zeitpunkt im letzten Jahr. Außerdem gab es trotz dem in letzter Zeit charakterbildenden Wetter herausragende Flüge, ein paar Beispiele: Robert Bernat fliegt Mitte Mai mit dem Schirm 214,5 km Freie Strecke vom Alten Lager in Berlin. Am 22. April erreicht der amtierende Deutsche Meister in der Klasse Gleitschirm Sport, Uli Straßer aus Rosenheim, von der Hochries aus nach 180 km Lassing bei Liezen im Ennstal (Bericht auf der DHV-Homepage). Am 20. Mai erfliegen die Drachenpiloten Peter Achmüller ein 225 km und Gerd Dönhuber ein 229 km FAI

Dreieck vom Hochfelln, Hans Kiefinger schließt ein 227 km FAI Dreieck vom Rauschberg. Erwin Auer gelingt Anfang Mai mit dem Gleitschirm vom Hausstein ein FAI-Dreieck mit knapp 110 km. Roland Wöhrle kann Mitte April ein FAI-Dreieck mit 184 km vom Kandel aus mit seinem Drachen zumachen. Diese Liste ließe sich immer weiterführen, es gibt genügend bemerkenswerte Flüge, auch mit sehr viel weniger Kilometern und Punkten, die aber nicht weniger beeindruckend oder schwierig waren.

Momentanaufnahme

Dieser Zwischenstand ist wie immer in einer laufenden Saison eine Momentanaufnahme, die, was Punkte und Kilometer betrifft, wahrscheinlich (bei dem Wetter im Juni eher hoffentlich) schon wieder überholt sein wird, wenn ihr diesen Bericht lest. Wir werden deshalb auch heuer wieder nach Ende des Wettbewerbs (15. September) im DHV-Info eine ausführliche Auswertung bringen und viele Piloten zu Wort kommen lassen. Bis dahin findet ihr die aktuellen Ergebnislisten, die neueste Tages-Flugliste, alle Flüge im Detail (zum Teil mit Fotos und lesenswerten Kommentaren der Piloten), viele Vereinswertungen und mehr unter: www.xc.dhv.de

Viel Spaß, schöne und unfallfreie Flüge wünscht euch euer DHV-XC-Team. ▽

FOTO MARTIN SCHEEL



<http://leonardo.thenet.gr>



www.thermikwolke.de



www.gps24.de



www.hanwag.de



www.charly-produkte.de



www.brauniger.com



www.avena-uhren.de



www.gleitsegelwetter.info

DHV FUN CUP

Wettbewerb für Einsteiger

TEXT RICHARD BRANDL



Seit dem 1. Juli gibt es für Gleitschirme einen neuen Online-Wettbewerb, der über den DHV-XC organisiert wird, den DHV Fun Cup. Die Idee dieses neuen Cups ist es, auch den Piloten mit Einsteigerschirmen der Klassifizierung LTF 1 die Möglichkeit eines Leistungsvergleiches in einem Online-Wettbewerb zu ermöglichen. Da in der Sportklasse der Deutschen Streckenflugmeisterschaft im DHV-XC vor allem High-End 1-2er und 2er Schirme um die vorderen Plätze fliegen, haben hier Piloten mit 1er Schirmen keine wirkliche Chancengleichheit oder Vergleichsmöglichkeit. Dass es einen Bedarf für einen eigenen Cup gibt, hat auch eine Umfrage unter Vereinen und 1er Piloten eindeutig ergeben. Vielen Dank an dieser Stelle für euer reges Feedback.

Auch viele GS-Hersteller sind der Meinung, dass das Fliegen mit einfachen und sehr sicheren Schirmen speziell für Einsteiger und Normalpiloten gefördert werden soll. Aus diesem Grund unterstützen einige Firmen den DHV Fun Cup mit tollen Preisen: Advance sponsert ein Gurtzeug freier Wahl für den 1. Platz in der Airtime-Wertung, parashop.at eine Q18 Leichtrettung und einen 35% Gutschein für einen 2-Jahrescheck, Burkhard Martens 10 Thermikbücher, Icaro einen Overall und Swing einen Overall und CompuPack-Rucksäcke. Folgende Firmen sponsorn für Piloten, die im Fun Cup ihre Schirme auf die vorderen 3 Plätze fliegen: Skywalk drei Einkaufsgutscheine, Niviuk einen Einkaufsgutschein, einen 2-Jahrescheck und eine Speedjacke und Gradient einen Einkaufsgutschein, einen 2-Jahrescheck und ein Daily-Bag.

Pilotenprofil bearbeiten, oben rechts DHV-Mitgliedsnummer und Verein

Registrieren im DHV-XC

Flug einreichen
Nur Flüge ab 10.10.2009 werden in der Wertung angezeigt.
Flug Einreichfrist: 14 Tage.
(nur das IGC File wird benötigt)

Übertrage das IGC File des Fluges

Fluggerätetyp:

Glider Certification: Category:

Hersteller:

Flugeinreichung, Auswahl LTF 1 und Fun-Cup

Der Fun-Cup ist in zwei Unterwertungen eingeteilt, damit gibt es zwei Sieger. Einmal in eine Wertung, die nach Airtime berechnet wird (wer die meisten Flugstunden im Zeitraum des Wettbewerbes zusammenbringt), um Piloten zu berücksichtigen, die wegen fehlendem B-Schein (unbeschränkter Luftfahrerschein) noch nicht auf Strecke gehen können. Und eine zweite Wertung, die nach Streckenkilometern berechnet wird. Hier gilt die Regelung des DHV-XC, es werden drei Flüge gewertet, von denen einer in Deutschland gestartet sein muss. Die Eingabe der Flüge erfolgt einfach und bewährt über den DHV-XC unter www.xc.dhv.de.

In der Saison 2009 läuft der Fun Cup vom 1. Juli bis zum 15. September. Zukünftig wird der Fun-Cup über eine Saison jeweils vom 16. September bis zum 15. September des Folgejahres ausgerichtet (zeitgleich mit der Deutschen Streckenflugmeisterschaft im DHV-XC).

Wie funktioniert's?

Vor einer Teilnahme am DHV Fun Cup steht die Anmeldung im DHV-XC. Dazu die Eingangsseite www.xc.dhv.de aufrufen und oben links unter „Piloten“ das Feld „Registrieren“ anklicken. Dann als erstes die CIVIL ID auswählen (entweder, wenn schon vorhanden, über die Namensuche in der CIVIL-Datenbank oder einfach unter „Neue CIVIL Registration“ eine ID zuteilen lassen). Jetzt die im weiteren Verlauf geforderten Angaben machen, „Submit“ (abschicken) klicken und abschließend in der Bestätigungsmail, die an die von euch angegebene E-Mail-Adresse verschickt wird, den Aktivierungslink

betätigen. Danach kann im „Profil bearbeiten“ (unter „Piloten“ und „Mein Profil“) die DHV-Mitgliedschaft über das Mitgliederportal zugeordnet werden. Erst nachdem diese Daten aktualisiert wurden, ist die Auswahl deines Vereines möglich. Schon kann's losgehen mit dem Flüge Einreichen.

Bei der Flugeinreichung im DHV-XC gibt es schon immer die Auswahlmöglichkeit, sich für eine Wettbewerbsklasse zu entscheiden. Das heißt, bei einer Flugeingabe muss der Pilot auswählen, in welcher Klasse der Flug gewertet werden soll. Bisher waren das die Sportklasse (Schirme mit LTF 1, 1-2, 2) und die Offene Klasse (LTF 2-3, 3 und Prototypen). Ein Flug mit einem LTF 1er Schirm kann jetzt im DHV Fun Cup, aber natürlich auch weiter in der Sport- oder sogar in der Offenen Klasse eingereicht werden. Allerdings kann ein Flug nur in einer Klasse gewertet werden, hier müsst ihr euch entscheiden.

Zur Eingabe der Daten in der Flugeinreichung (eingelogg't unter „Piloten“ und „Flüge einreichen“) im Dropdown-Menü „Glider Certification“ die LTF-Einstufung eures Schirmes auswählen, für den Fun-Cup ist das „LTF 1“ und dann im Feld „Category“ die Klasse „Fun Cup“ anklicken – erledigt. Der Flug wird im Fun Cup gewertet, sowohl im Airtime- als auch im XC-Distance-Ranking.

Wertungen und Preise

In der Airtime-Wertung wird die Flugzeit aller Flüge, die ein Pilot im Wertungszeitraum einreicht, zusammen gezählt. Wer am meisten Flugstunden erfliegt, der gewinnt. Natürlich sind hier auch die Flugstunden von Streckenflügen mit 1er Schirmen zu finden. Für die Piloten, die 1er Schirme fliegen und schon einen B-Schein haben, gibt es außerdem eine Wertung nach Streckenkilometern, genau wie in den verschiedenen Klassen im DHV-XC. Dadurch, dass alle Flüge in beiden Klassen gelistet werden, gibt es eine Gesamtwertung.

Es wird aus jeder der beiden Unterklassen des Fun-Cup's ein Sieger im Rahmen des Sportlertages (am Sonntag nach der DHV-Jahreshauptversammlung) geehrt. Außerdem werden die Preise überreicht, die dafür von verschiedenen Firmen gesponsert werden, danke an dieser Stelle für die Unterstützung.

Der Termin des Sportlertages ist heuer der 15. November in 83122 Samerberg an der Hochries. Alle Teilnehmer am DHV-XC und alle Interessierten sind herzlich dazu eingeladen. Genauso

wichtig wie die Preise sind selbstverständlich die Vorträge, Berichte, Diskussionen und Film- oder Fotobeiträge, die euch im Verlauf des Sportlertages präsentiert werden. Streicht den Termin fett im Kalender an, der Besuch lohnt sich wirklich für jeden Piloten, der am Streckenfliegen interessiert ist (oder es spätestens nach diesem Tag sein wird).

Tipps

Um Flüge in die Wertung zu bringen, müssen die Daten eines Fluges natürlich zuerst einmal aufgezeichnet werden. Dafür ist auch im DHV Fun Cup der Einsatz eines GPS-Empfängers notwendig. Die günstigsten Geräte gibt's neu schon knapp unter 80 Euro. Wichtig sind ein einstellbares Aufzeichnungsintervall (Aufzeichnungspunkte alle x Sekunden), ein genügend großer Speicher und eine ausreichend lange Akkulaufzeit. Plant auch schon für später, wenn ihr eventuell viele Stunden dauernde Streckenflüge unternimmt, bis zu zehn Stunden sind hier durchaus möglich. Es gibt auch Kombigeräte, die Vario- und GPS-Funktionen vereinen, allerdings kosten die durchaus schon mal soviel wie ein Gurtzeug mit Rettung. Wer heute schon weiß, dass er sich fürs Streckenfliegen interessiert und dafür auch trainieren will, der sollte sich die Anschaffung eines Gerätes überlegen, das mehr Funktionen als nur die unbedingt notwendigen bietet. Anzeige von Windversatz, Endanflugrechner oder die vernünftig ablesbare Darstellung von Lufträumen können schnell sehr nützlich werden.

Ein aufgezeichneter Flug muss dann über einen PC aus dem GPS-Gerät ausgelesen werden. Am einfachsten mit dem Programm MaxPunkte, das auf der DHV-XC Seite kostenlos heruntergeladen werden kann, es gibt auch noch andere, allerdings kostenpflichtige Programme wie z.B. ParaFlightbook (erhältlich im DHV-Shop). Das Ausleseprogramm erzeugt eine igc-Datei und versieht diese mit einem sogenannten „G-Record“, der nachweist, dass die Daten des

Fluges nicht manipuliert wurden. Jetzt nur noch den Flug bzw. die igc-Datei zwischenspeichern und über die Funktion „Flüge einreichen“ auf der DHV-XC Seite oder direkt mit MaxPunkte hochladen. Das Auswerteprogramm MaxPunkte wurde an die neuen Eingabeanforderungen angepasst. Wer mit diesem Programm arbeitet und auch Flüge über die Direkteingabe dieses Programms einreicht, der sollte sich die aktuelle Version 6.1.4 herunterladen. Die gibt's als Vollversion auf der MaxPunkte-Seite: www.maxpunkte.de/competition.html Nach dem Hochladen abschließend kurz überprüfen, ob alle Flugdaten stimmen (Flugdauer, Flugstrecke und Punkte) und ob ein grünes „G“ anzeigt, dass der Server die Daten als korrekt akzeptiert hat. Sofort nach dem Einreichen erscheinen die Flüge in der Tagesflugliste und in den Wertungslisten. Diese Wertungslisten findet ihr ab dem 01. Juli im DHV-XC unter „Wertung“ oder über die Fun Cup Seite auf der Homepage des DHV unter „Sport“.

Wertungsliste Fun Cup

Platz	Pilot
1	Max Martin Conrad
2	Harald Müller
3	Christian Kerschbaumer
4	Andreas Diefenbacher
5	Peter Waul
6	Stefan Leuth
7	Ralf Balz
8	Birsen Stalla
9	Sandro Schreiber
10	Christopher Beck

Wir überlegen zur Zeit, Drachenfliegern etwas Vergleichbares wie den Fun Cup für Gleitschirme anzubieten. Ideen hierzu sind uns immer willkommen. Wenn es also Fragen oder Vorschläge gibt, einfach eine Mail an: auswerter@xc.dhv.de. Viel Spaß, erfolgreiche, vor allem aber sichere und unfallfreie Flüge wünscht euch das DHV-XC Team.



Drachen-Weltmeisterschaften 2009

Lavendelduft, Mistral, Dustdevils und spannende Tasks

Der Italiener Alex Ploner ist Weltmeister. Das deutsche Team blieb unter den Erwartungen.

TEXT REGINA GLAS

Vom 20. Juni – 4. Juli 2009 fanden in Laragne in Südfrankreich die Weltmeisterschaften im Drachenfliegen statt. Laragne liegt in einer traumhaften Gegend, die neben Fliegen zu vielen Outdooraktivitäten einlädt. Die vielen Schluchten, Flüsse, Wasserfälle und Mountainbikestrecken setzen der Freizeitgestaltung keine Grenzen.

Bei der Eröffnungsfeier war die ganze Gemeinde auf den Beinen um den Gästen ein-drucks- und liebevoll die Wertschätzung dieser Veranstaltung zu beweisen: Ein extra für die WM entworfener Teppich, farbenfrohe Bilder vom Drachenfliegen, gemalt von Kindergartenkindern, eine Kunstaussstellung über den Reize des Fliegens und begeisterte Einwohner und Besucher, die bei der Parade der Teams aus 33 Nationen durch Laragne applaudierend die Straße säumten.

122 Piloten aus 33 Ländern nahmen an diesem Wettbewerb teil. Das deutsche Team reiste mit 5 Piloten an: Lukas Bader, Roland Wöhrle, Andre Djamarani, Christian Zehetmair und Tim Grabowski. DHV-Verbandsarzt Eckart Schröter und Assistentin Connie Gottwald unterstützten die Teamchefin Regina Glas.

Die ersten zwei Tage wurden wegen starken Mistrals abgesagt. Dann war der Wetterbericht viel versprechend. Schöne Cumulus Wolken begleiteten die Piloten auf dem Kurs über 162 km, dem ersten WM-Task. Vom Start am Chabre ging es über vier Wenden ins Ziel nach Laragne. Eine anspruchsvolle Aufgabe mit spannenden Endanflügen, da der Wind im Tal später sehr auffrischte und die Thermik nach 18 Uhr dünn gesät war. Tagessieger wurde Jeff o'Brien (USA) vor Alex Ploner (ITA) und Christian Voiblet (CHE). Die deutsche Fahne haben Lukas und Andre hochgehalten, der Rest des Teams hat der starke Talwind leider kurz vorm Ziel zur Landung gezwungen.

Der zweite Durchgang wurde wegen des angesagten Westwinds von Aspres gestartet. Nach einer Flugaufgabe von 125 km überquerte Manfred Ruhmer als erster die Ziellinie in Laragne, ein paar Minuten vor Christian Ciech (ITA). Erst 15 Minuten nach den beiden Icaro-Piloten flog der Weltmeister 2007 Attila Bertok (HUN) über die Linie. Die nächsten Piloten kamen erst nach 30 Minuten. Erster Deutscher Pilot im Ziel war Lukas, Tim schaffte es ebenso. Andre landete 1,5 km vor dem Ziel. Der starke Gegenwind machte auch Roland zu schaffen und Christian musste bereits früh landen wegen starken Schmerzen im Handgelenk. Er hatte



FOTOS ECKH SCHRÖTER



Briefing am Chabre

sich bei einem Trainingsflug in Laragne das Handgelenk verletzt.

Den dritten Tag über 166 km gewinnt Christian Ciech vor Christian Voiblet und Manfred Ruhmer. Mit Andre und Roland sind nur zwei deutsche im Ziel. Der vierte Durchgang brachte ein gutes Ergebnis für Lukas, er flog auf Platz 4 in der Tageswertung. Tagessieger wurde Primož Grigar aus Slowenien. Auch am vorletzten Task gab Lukas alles und flog als einziger deutscher Pilot ins Ziel. Bei extrem auffrischem Westwind erwischte es viele Piloten 1,5 km vorm Ziel. So auch unsere restlichen Teammitglieder, die schnell unterwegs waren. Allerdings wurde dieser Task in der Luft gestoppt und so war Team D doch gut dabei und konnte sich in der Teamwertung etwas weiter nach vorne kämpfen.

154 km am letzten Flugtag - noch niemand im Ziel: Der österreichische Teamchef Karl Friesenbichler sitzt mit mir am offiziellen Landeplatz im Camp Laragne. Sein Handy klingelt. Ich kann nicht glauben, was ich da höre. Manfred Ruhmer steht vor der ersten Wende am Boden. Er hat seinen großen Punktevorsprung der letzten Tage verspielt. Wer wird jetzt Weltmeister? Spannung pur! Alex Ploner liegt vor dem letzten Durchgang auf Rang 2 mit knapp 200 Punkten Abstand auf Rang 3. Wird er es schaffen? Oder



Tim Grabowski am Start

wird nochmal alles komplett durchgemischt, wie schon ein paar Mal bei dieser WM? Den letzten Tag gewinnt Nene Rotor (BRA) vor Jonny Durand, dann geht es Schlag auf Schlag. Als Davide Guiducci und Elio Cataldi einfliegen, haben die Italiener die Teamwertung schon fast in der Tasche. Aber Flavio der italienische Teamleader, wartet aufgeregt auf Alex. Schafft er es? Ein Jubelschrei von Flavio....er ist im Ziel! Alex Ploner ist neuer Weltmeister. Jonny Durand

(AUS) gewinnt Silber und Bronze geht an den beständigsten Österreicher Tom Weissenberger. Team Germany blieb leider unter den selbstgesteckten Erwartungen. Aber auch viele andere Nationen und Top-Piloten hat es tüchtig gebeutelt. Eine WM ist halt immer für Überraschungen gut. Der Zusammenhalt im deutschen Team war trotzdem hervorragend mit einer ständigen Bereitschaft zur Leistungssteigerung. Die WM war perfekt organisiert, Sicherheit hat-



Jon Durand, Alex Ploner, Tom Weissenberger

te oberste Priorität. Jeder Pilot musste vor der Registrierung zur Pitch-Messung. Ergebnis: Es gab keine Überschläge. Etliche Air-Marshalls wurden beauftragt, die Piloten in der Luft zu beobachten und Wolkenflieger zu überführen. Dank der guten Organisation am Start gab es nur einen Fehlstart, der zum Glück nur Materialschaden brachte. Die Meetdirectorin Heather Mull leistete perfekte Arbeit. Mehr Infos auf www.dhv.de unter Drachenszene. ▽

Team Deutschland bedankt sich herzlich bei ihren Sponsoren: Adidas, Bräuniger, UK-Elektronik, Cooline, Neurotech, AMS und Pharma Liebermann



Wertung

Platz	Name	Nation	Gerät
1.	Alessandro Ploner	ITA	Icaro Z9
2.	Jon Durand	AUS	Moyes Litespeed RS
3.	Thomas Weissenberger	AUT	Moyes Litespeed RS
4.	Zac Majors	USA	Wills Wing T2C
5.	Gordon Rigg	GBR	Moyes Litespeed S
6.	Antoine Boisselier	FRA	Moyes Litespeed RS
7.	Dustin Martin	USA	Wills Wing T2C
8.	Nene Rotor	BRA	Wills Wing T2 C
9.	Dan Vyhnalik	CZE	Aeros Combat L
10.	Manfred Ruhmer	AUT	Icaro Laminar Z9
40.	Lukas Bader	DEU	Moyes Litespeed
48.	Andre Djamarani	DEU	Aeros Combat L
52.	Roland Wöhrle	DEU	Moyes Litespeed
78.	Tim Grabowski	DEU	Icaro Z9
104.	Christian Zehetmair	DEU	Aeros Combat L
Team:			
1. Italien			
2. Österreich			
3. Frankreich			
14. Deutschland			

Interview mit dem neuen Weltmeister Alex Ploner

Alex, Du hast schon viele große Erfolge errungen - Weltmeister Starr 2001, mehrere Vizemeistertitel bei EM und WMs. 2008 erneut Weltmeister bei den Starren und jetzt als Krönung Weltmeister bei den Flexis. Gratuliere! Woher nimmst Du Deine Motivation, über lange Zeit so erfolgreich zu fliegen?
 Ganz sicher ist es der Spaß am Fliegen. In der Luft zu sein macht mir immer noch sehr viel Freude. Und wie Du weißt, hört man beim Fliegen nie auf zu lernen. Jeder Flug, ob im Wettbewerb oder nicht, gibt mir die Chance meine Flugtechnik zu verfeinern und die Resultate beim Wettbewerb zu verbessern.

Vor dem letzten Task lagst Du mit deutlichen Abstand hinter Manfred Ruhmer auf Rang 2. Was hast Du gedacht, als Du über Funk erfahren hast, dass Manfred an der ersten Wende abgestiegen ist?
 "Bitte wiederholen" war meine erste Antwort. Als Flavio es dann wieder sagte, dachte ich mir: „Denk nicht dran, du musst weiter konzentriert fliegen, immerhin sind noch 120 km vor dir.“ Was aber folgte, war wahrscheinlich die härteste Flugstunde meines Lebens. Ich konnte nicht mehr steigen, sogar im Geradeausflug hab ich die Gleitzahl von meinem lieben Laminar verschlechtert. Irgendwann hab ich dann die Sache wieder in die Hand genommen und dachte: So kannst du es nicht wegwerfen! Also konservativ fliegen und ankommen, es ist ein ganz normaler Task und alles ist noch unentschieden! Dann lief es wieder einigermaßen :-)

Du bist ein exzellenter Pilot, doch davon gibt es viele. Aber was benötigt man um Weltmeister zu werden?
 Sicher braucht man eine große Leidenschaft fürs Fliegen, eine sorgfältige Vorbereitung, gutes Material und eine positive Einstellung, das Ganze musst Du dann mit einer gehörigen Portion Glück mischen.

Wie gehst Du mit Misserfolgen um?
 Jeder der eine Sportart betreibt, lernt mit Misserfolgen umzugehen, ohne diese würde man sich nicht verbessern können. Im Wettbewerb ist ein Misserfolg eigentlich nur eine Aufgabe, die von anderen besser gemacht wurde. Also Fehler suchen, in den Rucksack packen und weiter.... tomorrow is another day!

Für viele Piloten bist Du ein Vorbild geworden. Was möchtest Du ihnen auf den Weg geben?
 Such immer den Spaß bei der Sache, und schätze was uns das Fliegen gibt....stay positive, have fun!

Danke Alex!



FOTO PROMOZ GRIGAR

PARAGLIDING WORLD CUP

Zwei deutsche Piloten in den Top Ten

TEXT TORSTEN SIEGEL

Die europäische World Cup Saison startete mit einem erfolgreichen Auftakt der deutschen Gleitschirmprofis: Ulrich Prinz verpasste in der Türkei nur knapp einen Podiumsplatz und landete auf Rang fünf, Oliver Rössel belegte mit zwei Punkten Rückstand auf seinen Landsmann Rang sieben. Der Sieg ging an den Engländer Russell Ogden.

klasse für Wettbewerbe, die Einheimischen überaus freundlich: Einfach eine gelungene Veranstaltung“, sagte Prinz, der am Ende sein bestes World Cup Ergebnis verbuchte. Dabei waren die Platzierungen in der Türkei bis zum Ende denkbar knapp. So teilte sich Ulrich Prinz zusammen mit dem Bulgaren Dimov Orlin Rang fünf (2862 Punkte). Beide lagen damit nur einen Punkt hinter dem Slowenen Urban Valic

kaum Worte dafür. Am Ende hat alles perfekt gepasst, der Druck ist weg und ich kann mich jetzt voll und ganz auf das Superfinal konzentrieren“, sagte Rössel.

Deutschland auf Platz vier

In der Teamwertung belegte Deutschland Platz vier und musste sich damit nur den zahlmäßig weit überlegenen Teams aus Italien, Slowenien und Frankreich geschlagen geben.

Weitere Platzierungen deutscher Piloten

Während Ulrich Prinz und Oliver Rössel einen sehr erfolgreichen World Cup absolvierten, blickten die restlichen deutschen Teilnehmer mit gemischten Gefühlen auf den World Cup zurück. Torsten Siegel aus Tettngang belegte Rang 21 und blieb damit ein weiteres Mal hinter seinen Ansprüchen. Die World Cup Newcomer Manuel Nübel (Rang 43), Klaus Günther (Rang 78) und Jean-Pierre Philippe (Rang 80) sammelten in der Türkei viele neue Erfahrungen und waren begeistert von der World Cup Atmosphäre. Nach seinem perfekten Saisonstart mit Platz zwei in Brasilien zeigte sich Andreas Malecki (Rang 89) aus Münster enttäuscht über das Resultat in der Türkei.

World Cup Tour 2009

Nach den World Cups in Brasilien und Korea bildete die Türkei den Auftakt für die Europäische Tour. Im Juni folgte der zweite Event in dem französischen Ort Annecy, dann Kroatien. Bis dahin haben die Piloten Zeit, sich für das Superfinal Anfang September im italienischen Poggio Bustone zu qualifizieren. Dort wird zwölf Tage lang das Finale der World Cup Tour 2009 ausgetragen. Bisher haben Andreas Malecki, Ulrich Prinz und Oliver Rössel die Qualifikation geschafft.



Marina Olexina (RUS, Platz 2), Elisa Houdry (FRA, Platz 1), Renáta Kuhnová (CZE, Platz 3)



Jean-Marc Caron (FRA, 2. Platz), Russel Ogden (GBR, 1. Platz), Yassen Savov (BGR, 3. Platz)

Nach einem Jahr World Cup Abstinenz feierte Ulrich Prinz aus Stuttgart beim europäischen Saisonauftakt einen Einstand nach Maß. „Ich freue mich sehr, dass es nach einem Jahr PWC-Pause gleich beim ersten Mal so erfolgreich weiterging“, sagte Prinz, der bereits mit Rang neun während der Weltmeisterschaft in Mexiko und dem Sieg beim traditionellen Osterrennen in Bassano auf sich aufmerksam machte. Ulrich überzeugte durch einen extrem konstanten Flugstil und hatte sichtlich Freude mit den Bedingungen in der Türkei. „Die Flüge in der Türkei haben viel Spaß gemacht, die Gegend ist

(2863 Punkte) und verpassten um 12 Punkte einen Podiumsplatz.

Mit 2861 Punkten landete Oliver Rössel aus Oberstdorf auf Rang sieben und trug damit wesentlich zum sehr guten Abschneiden der deutschen Piloten bei. „Nach der verkorksten Weltmeisterschaft Anfang des Jahres war es für mich wichtig, wieder ein Top Ten Ergebnis bei einem World Cup zu erzielen“, sagte der 39-Jährige Oberstdorfer, der ähnlich wie Prinz in allen vier Durchgängen kaum Schwächen zeigte und zu seiner alten Form zurückfand. „Das Fliegen in der Türkei war unbeschreiblich, ich habe



Flug vor den Sinterterrassen in Pamukkale



Landung am Pool

Flachland um Denizli

DIE BAWÜ OPEN 2009 IN OPPENAU

Family Business

Triumph der Familie Licini aus Italien. Überraszendes Rahmenprogramm.

TEXT OLAF PEGLOW



Jens Kierdorf beim Start

Da Davide Licini ist Sieger der BaWü Open 2009 und seine Gattin Caroll Licini entschied die Damenwertung für sich. Das schnellste Paar zwischen Rhein und Neckar ließ von Beginn an keinen Zweifel an ihrer sportlichen Klasse aufkommen. Lokalfavorit Samuel Blocher flog auf den Podestgipfel der Serienklasse und des Landesmeisters und Martina Schuster ist Landesmeisterin geworden. Nach zwei gültigen Tasks mit jeweils rund fünfzig Kilometern Länge und einem einzigartigen Rahmenprogramm kann man die Veranstaltung nur als gelungen bezeichnen.

„Und ewig grüßt das Murmeltier“ - Seit nunmehr sieben Jahren - das erste Mal vor acht Jahren fand die BaWü in Baiersbronn statt - wandelt sich Oppenau über Pfingsten zum Schauplatz des größten und bekanntesten Textilflug-events. Auf der Fahrt in den Schwarzwald fragte ich mich daher, ob man die Superlative dieser Traditionsveranstaltung noch toppen kann. Meine Frage wurde beim Blick auf das offizielle Programm schnell beantwortet: Remo Kutz kann. Und die Oppenauer Gleitschirmflieger auch! Kurz gesagt waren alle Highlights der letzten Jahre auf der Agenda. Zusätzlich hatte Chrigel Maurer einen Weltrekordversuch über 200 Infinite Tumbings angekündigt und auch das Event an sich ist weiter gewachsen. Mittlerweile wird hier für jeden tagsüber und abends etwas geboten. Eine SWR Dance Night wirkte als überregionaler Publikumsmagnet, es wurde sogar ein Volksmusikabend abgehalten - während wir außer Hörweite grillten. DSDS Finalist Dominik Büchele, den die meisten von uns bis dato ohne Ankündigung nicht mal gekannt hätten, überzeugte zweimal mit starker Live-Per-



Gemütliches Parawaiting



Die „Dickchen Fische“ spielen auf



Wettbewerbsleiter Reiner Blaich, Harry Buntz

formance im James-Blunt Stil. Die Eröffnungsfeier auf dem Rathausplatz suchte wie in den letzten Jahren ihresgleichen im jährlichen Wettkampfkonzert und wurde sogar live ins Web übertragen. Leider galt das nicht für das erstklassige „Dicke Fische“ Konzert. Da am nächsten Tag aufgrund starken Windes aber nicht geflogen wurde, konnte entsprechend gerockt werden. Ihr wisst ja, wer sich dran erinnern kann, war nicht dabei!

Zum ersten Mal lag der Eventlandeplatz am Ortsausgang Richtung Peterstal; was Sinn

Wertung

BaWü Open - Herren overall

Platz, Name, Gerät

1. Davide Licini (ITA, Niviuk Icepeak)
2. Greg Babush (US, UP Edge)
3. Peter Jung (GER, Ozone Mantra R09)

BaWü Open - Damen overall

Platz, Name, Gerät

1. Caroll Licini (ITA, SWING WRC)
2. Ewa Korneluk-Guzy (SOL Torck)
3. Yvonne Dathe (GER, NOVA Triton)

BaWü Open - Sportklasse

Platz, Name, Gerät

1. Samuel Blocher (GER, Advance Omega)
2. Hagen Walter (GER, Swing Stratus 7)
3. Valeri Regehr (GER, Advance Omega)

BW-LM - Herren overall

Platz, Name, Gerät

1. Samuel Blocher (GER, Advance Omega)
2. Rüdiger Gördes (GER, Aircross U4)
3. Uwe Sommer (GER, Airwave Magic FR3)

BW-LM - Damen overall

Platz, Name, Gerät

1. Martina Schuster (GER, NOVA Mentor)
2. Cosima Hertling (GER, SWING Mistral)

macht, denn hier kamen endlich Wettkampfleitung, Rennpiloten, Showpiloten, Publikum und Gastronomie auf engem Raum zusammen. Mit dem ersten Zuckerwattestand an einer deutschen Ziellinie wurden die Grenzen weit ins bisher Undenkbare verschoben - aber überzeugend. „Brot und Spiele“ ist eben eine seit Jahrtausenden bewährte Kombination und traf auch im Schwarzwald das Würstel auf den Kopf. Am Pfingstamstag ging es endlich in die Luft, die Wettkampfleitung mit Harry Buntz, unterstützt durch Reiner Blaich und Jörg Haid, verlor keine Zeit, sondern es ging nach den Grußworten von Remo Kutz und dem uns so wohl gesonnenen Bürgermeister von Oppenau, Herrn Grieser, zügig hoch auf den gigantischen Nordoststartplatz. Dieser ist seit seiner ersten BaWü im letzten Jahr viel grüner und noch einladender geworden.

Das Taskbriefing und die anschließende Fensteröffnung folgten auf dem Fuß, denn der Wind sollte zunehmen und so wurde eine schnelle 58 km lange Aufgabe über vier Wenden mit einer Landung in der Nähe von Freiburg ausgeschrieben. Zuerst ging es zweimal in die Nähe zum Holiswald, dazwischen einmal zum Hahnenkopf und dann mit Rückenwind ab nach Süden. Nahezu überrascht waren wir über die besser als erwarteten Bedingungen, allerdings hatten wir einen fünfundzwanziger Nordostwind auf ungefähr 2.000 m zu verzeichnen. Dieser wurde am gigantischen Startplatz durch thermische Ablösungen überlagert und sorgte für ein paar Stunts beim Start, die aber alle völlig glimpflich endeten. Danach ging's dann richtig gut. So konnte man dynamisch einparken und an den Waldhängen auf den Lift nach oben warten, das war wirklich klasse und ich habe bei einem Schwarzwaldtask selten weniger Leute absaufen sehen. Der Gradient von ca. 0,7 ließ die Muskeln spielen und in teils sehr zerrissenen Bärten und mit großem Versatz ging es nach oben. Die Aufgabe selbst war recht clever gesetzt; die Anzahl von rund 50 Piloten im Ziel verdeutlicht, dass hier das wetterbedingte Optimum fast erreicht wurde. Lediglich die zweite Wende sorgte mit einem Gegenwindschenkel für eine gewisse Selektion, mit Rückenwind und knapp 2.500 Meter Basishöhe wurde es anschließend aber deutlich einfacher. Davide Licini schnupperte schon am schwäbischen Titel, dicht gefolgt von Peter Jung und „Konrool!“ Görg, derweil Caroll Licini den anderen Damen zeigte, wo der Bartel den Most holt.

Mit dem zweiten und leider letzten Task fiel

dann am Pfingstsonntag die Entscheidung, weil der dritte Task aufgrund eines angeforderten Helikopters gecancelld wurde. Gesetzt wurde eine 46 km Aufgabe mit einem kurzen Schenkel vor dem Nordoststartplatz und dann ab durch die Mitte mit Rückenwind nach Bleibach. Der Wind betrug zwischen 20 und 25 km/h bis auf zur Basis auf 2.000 m. Da er am Startplatz, der am höchsten Punkt der Rippe liegt, zusätzlich komprimiert und schnell durch thermische Aufwinde verstärkt wurde, waren die Bedingungen zum Starten sehr wechselhaft. Anfangs noch gut, ballerten etwas später lang anhaltende, weit über 30 Sachen schnelle Böen durch, dazwischen war es wieder schulungstauglich, dann kachelte es wieder.

Natürlich wurden Rufe laut nach einem Canceln des Tasks. Aber Harry ließ das Ei im Kühlschrank und haute es nicht über den Task. Er tat in Abstimmung mit der vollständig anwesenden Jury und den Tasksettern das einzig Richtige: Er informierte sich über Funk über die Bedingungen in der Luft, schloss nur zeitweise das Startfenster und appellierte an die Vernunft der Piloten, eine den eigenen Fertigkeiten angemessene Entscheidung zu treffen. Den Piloten, die für sich selbst die richtige Entscheidung getroffen haben - egal welche - gratuliere ich.

Durch das Wetter offensichtlich klar benachteiligt waren leider Leichtgewichte, langsame Schirme oder Wettkampfeinsteiger wie die German Cup Teilnehmer. Wer sich sogar in einer Engstelle versenkte, hatte mit schwindendem Groundspeed auch eine zunehmend spaßfreie Flugzeit.

Der zweite Task war dem ersten nur augenscheinlich ähnlich. Wer beim Ersten die einleitenden Wenden hatte, war „so gut wie“ im Ziel.

Vermutlich die Wenigsten hatten nun beim Zweiten mit einem völlig anderen Rennverlauf gerechnet. Davide Licini, in Führung liegend, sah sich nach der Hälfte der Strecke schwachen Bedingungen gegenüber. Er schrubkte über Hausdächer und Wipfel - bis sein Spezl Paolo und er über Funk verabredeten noch einen einzelnen Kreis zu setzen und dann zu landen. In buchstäblich letzter Sekunde, den Beinsack offen und zwanzig Meter über Grund, sah Davide einen gefiederten Profi neben sich steigen. Er erwischte das Kinderbärtchen, das sich stetig zum Vier-Meter-Rauschebart entwickelte und ihn direkt an die Basis poppte. Davides Erzählungen ließen keinen Zweifel daran, dass er diesen rettenden Vogel sofort adoptiert hätte. Als er sich daraufhin ins Goal bastelte, war er sich völlig sicher, die Tagessieger eine halbe Stunde verpasst zu haben. Fehlanzeige! Er war der Schnellste. Gegen Davide war kein Kraut gewachsen. Er holte sich erneut den Tagessieg und eine makellose Gesamtführung.

Einen herzlichen Dank richte ich neben den überlebensnotwendigen Sponsoren auch an die „Oppenauer Gleitschirmflieger“ und den Gasthof Rebstock, wo es neben „Airgames-Schnitzel“ und „Basejump Kässpätzle“ immer WLAN für uns gab. Die zahlreichen Showpiloten gaben alles und machten Oppenau wieder zum Erlebnis: spitze! Und auch wenn ich mich an die Siegerehrung zwischen Hüpfburg und pubertär kreischenden DSDS-Fans wohl immer mit gemischten Gefühlen erinnern werde, ist das Kirmes-Konzept am Landeplatz voll aufgegangen und zeigt, wie man unseren Sport erfolgreich in den Mittelpunkt des öffentlichen Interesses integrieren kann. Pfingsten auf den Airgames bleibt jedenfalls ein „must“.



Von links hinten: Bürgermeister Thomas Grieser, Uwe Sommer, Samuel Blocher, Peter Jung, Carol und Davide Licini mit Blumenfee und Sohn, Greg Babush, Yvonne Dathe, Ewa Korneluk-Guzy, Von links vorne: Auswerter Jörg Heid, Hagen Walter, Valeri Regehr, Rüdiger Gördes.

HESSENMEISTERSCHAFT DRACHEN

Neue Meister: Jörg Bajewski und Dieter Mücklich

TEXT CORINNA SCHWIEGERSHAUSEN

Oben: Jörg Bajewski am Start, rechts Siegerehrung

Vom 17. - 23. Mai 2009 fand die Hessenmeisterschaft traditionell in Greifenburg statt. Gleich am Sonntag starteten die 39 Teilnehmer in einem ersten Durchgang über 5 Wenden und 89 km. Die Starrflügel hatten dabei ganz klar die Nase vorn – Dieter Kamml gewann vor Dieter Mücklich und Rüdiger Bien. Bester Flex-Pilot wurde Walter Schurr auf Platz 6 an diesem Tag.

Am Montag wurde eine kleinere Aufgabe gestellt, da für den Nachmittag Überentwicklung angekündigt war. Über drei Wenden sollte es nach 63 km ins Ziel gehen. Dieter Mücklich erledigte diese Aufgabe in weniger als einer Stunde, Jörg Bajewski brauchte als bester Pilot der FAI 1 Klasse zehn Minuten mehr. Insgesamt segelten elf Piloten ins Ziel, bevor der Durchgang aufgrund eines Gewitters bei Lienz aus Sicherheitsgründen gestoppt wurde.

Erst am Mittwoch konnte ein weiterer Durchgang geflogen werden, dafür aber der längste der Hessenmeisterschaft. Knapp 130 km führten die Piloten übers Zettlersfeld bis nach Sillian und wieder nach Greifenburg. Die Hälfte der Teilnehmer konnte diese große Aufgabe schließen, wobei Tagessieger Dieter Mücklich nur 2 Stunden 37 Minuten brauchte. Das Wetter wurde zunehmend unbeständiger, weshalb Wettbewerbsleiter Manfred Vaupel zusammen mit dem Task Committee die Aufgabenstellung manches Mal nach unten korrigierte. Für den vierten Durchgang sah es zunächst düster aus, da ein dichtes Zirrenfeld das komplette Drautal abschattete. Der Optimismus der Hessen zahlte sich aber aus – von Westen her wurde der Himmel wieder blau. Die beiden Dieters und Axel Hartmann

erledigten die drei Wenden über 63 km in 57 Minuten, Jörg holte sich wieder den Tagessieg bei den Drachen.

Freitag wurde aufgrund früher Gewitter ein Ruhetag, dafür konnte am Samstag ein letzter Durchgang geflogen werden. Über Zwickenberg und Gerlamooos ging es zum Schloss Stein und nach 54,8 km ins Ziel nach Greifenburg. Wie erwünscht landete etwa die Hälfte der Teilnehmer im Ziel, wobei sich Walter Schurr und Jörg Bajewski ein spannendes Rennen lieferten. Walter war eine Minute schneller als Jörg, aber da Walter die zweite Startzeit gewählt hatte, musste er Jörg den „Early Bird Bonus“ und damit auch den Tagessieg überlassen. Kopf an Kopf ging es auch zwischen Dieter Mücklich und Dieter Kamml aus, wobei am Schluss der erfahrene mehrfache Hessenmeister der Starrflügelklasse Dieter Mücklich wieder die Nase vorn hatte. Trotz Starrflügel-Faktor von 0,9 wurde Dieter Mücklich überragender Sieger der Gesamtwertung der Hessenmeisterschaft. Bescheiden meinte er, „Naja, der Olli (Barthelmes) ist ja dieses Jahr auch nicht mitgeflogen.“ Bei den Flexis wurde zum ersten Mal Jörg Bajewski Hessenmeister, dicht gefolgt von Walter Schurr, Heiko Tandeter flog mit persönlicher Bestleistung auf den drit-

ten Platz. Der Vereinspokal ging an den 1. DFC Wasserkuppe.

Herzlichen Dank allen freiwilligen Helfern, insbesondere Roswitha und Klaus Staubach sowie Manfred Vaupel und Wolfgang Ponzel, die wieder für einen sicheren, reibungslosen Ablauf der Hessenmeisterschaft sorgten. Außerdem Komplimente an das große Engagement der Sponsoren: Die Flugschule AiR-Touch stiftete schicke Hessen-T-Shirts, und „Schorsch“ Georg Schumacher hatte die wohl beliebtesten Meisterschafts-Trophäen aller Zeiten in einer Bio-Töpferei herstellen lassen: Große Bierkrüge mit Drachen- und Gleitschirmmotiven, die gleich nach der Siegerehrung auf der legendären Hessenparty eingeweiht wurden!

Wertung

Starrflügel - FAI 5

Platz	Name	Gerät
1.	MÜGLICH, Dieter	A-I-R - Atos VX
2.	KAMML, Dieter	A-I-R - Atos VR
3.	HARTMANN, Axel	A-I-R - Atos C

Drachen - FAI 1

Platz	Name	Gerät
1.	BAJEWSKI, Jörg	Moyes - Litespeed S5
2.	SCHURR, Walter	Moyes - Litespeed
3.	TANDETER, Heiko	Wills Wing - Talon 2



FOTO OLIVER BARTHELMES

HESSENMEISTERSCHAFT GLEITSCHIRM

Endlich gutes Flugwetter

TEXT MATTHIAS RÜPPEL

Das bunte Teilnehmerfeld aus knapp 70 Piloten bei den Gleitschirmen bekam im Vergleich zu den Vorjahren endlich einmal eine Woche mit guten Wetterbedingungen geschenkt. So konnten fünf Wettkampfdurchgänge geflogen werden. Am Sonntag, dem ersten Wettkampftag, wurde nach der Wahl der Pilotensprecher das erste Briefing für 12:00 Uhr angesetzt. Die Aufgabe wurde mit 53 km abgesteckt, 32 Piloten kamen ins Ziel, schnellster war Volker Franke vom Paraclub Werratal-Eschwege-Eichsfeld mit seinem UP Edge in einer Zeit von 1:32 h. Im Abstand von knapp 12 Min. folgten dann die Piloten vom RDG (Wasserkuppe Racing Team). Lobenswert war die Entscheidung auf ein „Air Started Race“ mit einer Start of Speed Section am ersten Wendepunkt, welches die ganze Woche beibehalten wurde. Zweiter Tag: Der Durchgang wurde wegen einer Überentwicklung am zweiten Wendepunkt - Gerlamos Kirche - nach knapp 30 Min. abgebrochen. Der Dienstag sollte wegen Durchzug einer Front nicht für einen Wettkampftag gehalten. Mittwoch, 20. Mai: Es sollte ein Hammetag werden. 80 km mit nur zwei Wenden waren angesagt, die Route Anna Schutzhaus - Goldeck - Greifenburg LP. Dieser Kurs lag wohl vielen, denn die Hälfte der Gestarteten stand glücklich im Ziel. Knackpunkt war das Anna-Schutzhaus, die hier im Tal absitzen mussten, lernten so das gefürchtete "Kämtner Arschloch" kennen. Nach 2:16 h stand Volker Franke im Ziel. Gut 20 Minuten später kamen die Rhöner Stüberrath, Limpert und Schubert, ihnen sollten noch 30 weitere Piloten/innen folgen.

Donnerstag (Vatertag/Himmelfahrt) wurde es durch den Feiertag sehr voll am Start. Um sicher vor dem zu erwartenden Gewitter im Ziel zu stehen, wurde früh gestartet und die letzte Landung auf 16:00 Uhr gelegt. Der Task: Gerlamooos Kirche - Unteralmhütte - Nockberg - LP. Bei der Talquerung zum Nockberg haben sich einige



Startplatz Emberger Alm

verzockt, die Höhe reichte nicht mehr bis zur Wende. Die Landewiese erreichten wiederum viele Piloten. Schnellster, wie jeden Tag, Volker Franke (Offene Klasse), er konnte Andreas Schubert (Sport Klasse), seinem schärfsten Verfolger, nur knapp 3 Min abnehmen. Am Ende des Wettbewerbs wird der Faktor eingerechnet, dies wird dann die Piloten/innen der Serien- und Sportklassen in der Overallwertung nach vorne bringen. Freitag wurde gecancelt, es sollte aber für Samstag noch mal gut aussehen. Gestartet wurde die 55 km Aufgabe um 12:00 Uhr bei sehr schwachen Bedingungen, so dass sich einige schon nach dem Start versenkten und nicht mal den ersten Wendepunkt erreichten. Einige der Top Piloten, unter anderem auch Volker Franke, waren schnell und tief unterwegs leider vor der zweiten Wende - Irschen Kirche - zu tief, sie standen bei km 20 am Boden.

Ein ganz besonderer Dank gilt Klaus Staubach und seiner Frau Roswitha für einen sicheren und gut organisierten Wettbewerb und vor allen Dingen auch den Helfern für die Auswertung, die wie immer einiges zu tun hatten. Durch die Korrektur der einzelnen Gerätefaktoren hat Andreas Schubert (RDG) mit seinem 1-2er U-turn Obsession die Overall-Wertung deutlich angeführt und wurde somit verdienter Hessen-

meister. Dies ist nicht zuletzt auch ein Beweis dafür, dass mit den unteren Geräteklassen eine sichere und herausragende Wettbewerbsteilnahme möglich ist. Im nächsten Jahr wird der Paraclub WEE mit einem von der Fa. Beck Bau gesponserten 10-köpfigen Racing-Team dabei sein!

Wertung

Sportklasse

Platz	Name	Gerät
1	SCHUBERT, Andreas	U-turn - Obsession
2	SCHEID, Alexander	Paratech - P 44
3	WENDEL, Thilo	Nova - Mentor
4	RÜPPEL, Matthias	Nova - Mentor
5	FECHNER, Herbert	UP - Kantega

Serienklasse

Platz	Name	Gerät
1	STÜBERRATH, Janis	Skywalk - Poison 2
2	FÜG, Alexander	UP - Trango 3
3	JIRGAL, Thomas	XIX - Form 3
4	KEIPER, Odin	UP - Trango
5	NIEHUESBERND, Jörn	UP - Trango 3

Offene Klasse

Platz	Name	Gerät
1	FRANKE, Volker	UP - Edge

Vereinswertung

Platz	Name	Gerät
1	Hessen - RDG	
2	Hessen - PC WEE	

Skywalk NIGHT FEVER 2009

Der Letzte macht das Licht aus

Text Manfred Kistler

Zum vierten Mal in Folge fand im Juni das legendäre skywalk Night Fever in Andelsbuch, Bregenzerwald statt.

Das Format des Wettbewerbs ist denkbar einfach: Bis zu einem festgesetzten Zeitpunkt müssen alle Piloten in der Luft sein und wer dann als Letzter landet, der gewinnt.

Dieses einfache, zugleich aber auch sehr publikumswirksame Spektakel zieht Jahr für Jahr mehr Piloten und Zuschauer an, und so ist es nicht verwunderlich, dass man 2009 erstmals die Teilnehmerzahl beschränken musste. Um die Chancen auch für Hobbypiloten zu erhalten, wurde in 3 Klassen gestartet, Amateurlasse mit LTF 1 und 1-2, Sportklasse bis LTF 2-3 und Profiklasse mit offenen Wettkampfgeräten. Insgesamt gingen diesmal 93 Piloten an den Start und spätestens um 17.00 Uhr musste der Letzte in der Luft sein, denn dann wurde das Startfenster geschlossen. Eine Menge Stoff in der Luft, aber dank disziplinierter Piloten ging das Night Fever auch diesmal wieder ohne Unfall über die Bühne. Andelsbuch mit seiner legendären Thermikverlässlichkeit war ein perfekter Austragungsort, denn neben der Flugschule Bregenzerwald unterstützten auch die Bergbahnen Andelsbuch sowie Radio Antenne Vorarlberg wieder tatkräftig den Event.

Einen idealen, weil selbst Gleitschirm fliegenden Kommentator, hat man mit Antenne Vorarlbergs Radiomann Reinhard gefunden. Kurzweilig unterhielt er zusammen mit dem skywalk Team die zahlreichen Zuschauer, die vom Landeplatz und der dort aufgebauten Zuschauer Lounge natürlich die ganze Zeit das komplette Teilnehmerfeld im Blick hatten.



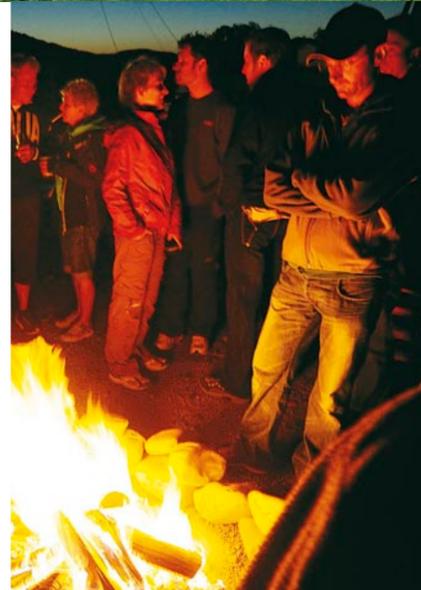
Startplatz Andelsbuch



Ready to go

Das macht das skywalk Night Fever unter anderem aus: die absolute Nähe und damit die andauernde Beobachtbarkeit des Teilnehmerfeldes. So wurde es, wie immer, ein äußerst spannender show down, denn als die Sonnen nach weit mehr als 3 Stunden Flugzeit hinter dem Bödele verschwand, wurden auch die letzten Mohikaner auf den Boden zurück geholt.

Manch einer verschätzte sich im Endanflug und landete damit außerhalb des markierten Landfeldes, keinen traf es allerdings so hart wie den Youngster Michi Schneider, der mit seinem POISON2 sensationell noch in der Luft war, als alle Favoriten der Sportklasse schon am Boden standen, unter anderem auch Vorjahressieger



Lagerfeuerromantik

Thomas Ide. Leider vergaloppierte sich Michi mit ein paar übermütigen Wingovers und stand dann ebenfalls wenige Meter neben dem Landefeld, was die Disqualifikation nach sich zog. „Einer macht das Licht aus“, ist das motto des skywalk Night Fevers, und das war diesmal der überlegene Peter Jung, Sieger der Profiklasse nach 3.45 Stunden Flugzeit!

Wertung

Sieger Damen: Yvonne Dathe
 Sieger Profis: Peter Jung
 Sieger Amateurlasse: Lukas Ratz
 Sieger Sportklasse: Thomas Die
 Sieger Lufttutze: Michi Schneider

Komplette Ergebnislisten und weitere Infos unter www.skywalk.info

FOTOS WOLFGANG EHN

Alpen Open 2009

Drei Deutsche auf dem Podest

Ein toller Erfolg für die deutschen Piloten bei den Alpen Open 2009 in Gnadenswald/Österreich. Tim Grabowski hat die Starrflüglerklasse vor Walter Geppert (AUT) und Dieter Mücklich (DEU) gewonnen. Gerd Dönhuber (DEU) belegte einen sensationellen 2. Platz hinter Manfred Ruhmer (AUT) bei den Flexis. Dritter wurde Wolfgang Siess (AUT). Mehr Infos auf www.dhv.de unter Sport/Drachenszene.



Swiss Open 2009

Ralf Miederhoff auf Platz 1

Ralf Miederhoff dominierte die Starrflüglerklasse bei den Swiss Open 2009. Auf Platz 2 und 3 folgten Jürg Ris und Markus Fiechter (SUI). Bei den Flexis belegten Primoz Gricar (SVN) und Alex Ploner (ITA) gemeinsam Platz 1. Dritter wurde Mario Alonzi (FRA). Bester Deutscher wurde Klaus-Peter Wilming. Mehr auf www.dhv.de unter Sport/Drachenszene.



Liga 2009

Konrad Schwab und Peter Friedemann in Führung

Nach 15 Durchgängen in der Liga 2009 bei den Flexis und 8 Durchgängen bei den Starren führt in der Flexi-Wertung Konrad Schwab vor Carlos Weber und Thomas Schreck. Bei den Starren hat Peter Friedemann vor Ulf Neumann vor Karl-Heinz Vogel die Nase vorn. Mehr Infos auf www.dhv.de unter Sport/Drachenszene.



Hohenlohepokalfliegen

Die Drachen- und Gleitschirmflieger Hohenlohe veranstalten ihr Pokalfliegen am 22. und 23. August 2009. Ausweichtermin wäre der 29. / 30. August. Der Verein ist in der glücklichen Lage, für jede Windrichtung ein passendes Schlepplände zur Verfügung zu haben. Die Gelände sind maximal 20 Minuten vom Hangstartplatz in Mulfingen entfernt. Auch thermisch haben alle was zu bieten, wurden doch inzwischen von jedem Gelände Flüge zwischen 40 km und 130 km zurückgelegt. Nach den positiven Erfahrungen vom letzten Jahr wird sich die Aufgabenstellung auch diesmal mehr am Streckenfliegen (GPS-Doku) orientieren. Alternativ Zeit/Zielwertung. Mit zwei Winden kommt das Teilnehmerfeld zügig in die Luft. Über 80 Starts beim letzten Mal belegen dies. Drachen und Gleitschirme starten in getrennten Wertungen.

Treffpunkt ist am Samstag, den 22.08., um 9.30 Uhr am Hangstart in Mulfingen. Beim anschließenden Grillabend können die Highlights des Tages ausgiebig vertieft werden. Ausreichende Campingmöglichkeiten (mit Duschegelegenheit) sind vorhanden. Frühstück und Schlepplgebühren sind in der Startgebühr von 12,- Euro enthalten. Anmeldung und weitere Infos unter: hofmann.walter@web.de oder <http://dg-hohenlohe.chapso.de/>

Thomas Goll

Aktuelle Wettbewerbstermine auf www.dhv.de unter Sport

IMPRESSUM

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

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

Redaktion: Klaus Tänzler (verantwortlich), Sepp Gschwendtner, Benedikt Liebermeister, Gestaltung und Anzeigen: Renate Miller (renate@miller-grafik.de). **Anzeigen:** Gerhard Peter (anzeigen@dhv.de, Mobil: 0173-2866494)

Ständige Mitarbeiter: Richard Brandl, Torsten Hahne, Björn Klaassen, Gerhard Peter, Volker Schwanitz, 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 Verbands.

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

Repro: MMIntec GmbH, Am Windfeld 15, 83714 Miesbach Druck: Mayr Miesbach GmbH, Am Windfeld 15, 83714 Miesbach Papier: chlorfrei **Auflage:** 32.000 **Titel:** Martin Scheel

I have a dream! • Ich habe einen Traum! • J'ai un rêve!

NEU! **rêve** schulungstauglich • DHV 1-2 • exceptional designed
 Zufriedenheitsgarantie: 100 Tage Rückgaberecht • www.skyward.de

Berufsunfähigkeitsschutz EGO: Wir geben Ihnen sicheren Halt.

HDI GERLING

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



Sichern Sie Ihre Existenz.

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

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

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

Name

Adresse

Telefon

E-Mail

Das DHV-Versicherungsprogramm

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

Stand: 1.1.2009, HDI Gerling

Halterhaftpflicht

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



Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer

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

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

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

Für alle Mitgliedsvereine kostenlos

Vereins-Haftpflicht

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

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

Veranstalter-Haftpflicht

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

Umfang: Alle Hängegleiter- und Gleitsegelveranstaltungen des Mitgliedsvereins im Versicherungsjahr.

Boden-Unfall für Startleiter

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

Kombinierte Halter-Haftpflicht und Passagier-Haftpflicht (CSL)

Deckungssumme: 4.000.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden. Gültig auch in Österreich.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
631,90 €

Deckungssumme: 2.500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden. Gültig auch in Österreich.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
471,90 €

Umfang Halter-Haftpflicht: wie oben »Halter-Haftpflicht« ohne Selbstbeteiligung.

Umfang Passagier-Haftpflicht: Luftfrachtführer, Halter und berechtigter Benutzer.

Flug-Unfall Tod und Invalidität

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
26,10 €

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
37,50 €

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

Flug-Unfall Passagier

Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 5.000,- € bei Invalidität.
Umfang: Verzehnfachung möglich

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
15,00 €

Für alle Mitglieder kostenlos

Bergungskosten

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

Schirmpacker-Haftpflicht

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

Startleiter-Haftpflicht

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

Flug-Unfall nur Invalidität

Deckungssumme : 5.000,- €
Umfang: Verdreifachung möglich. Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderen Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
7,40 €

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
18,60 €

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.

Schleppwinden-Haftpflicht

Zusatzdeckung inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

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

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

Deckung: weltweit Europa Deutschland Österreich

MEILENSTEIN

Foto: Oliver Teubert - Bassano



Meilen machen, das ist das Motto des neuen CAYENNE3. Dafür ist er, wie ein Wettkampfgerät der offenen Klasse, mit nur 3 Leinenebenen ausgestattet und kommt so auf einen sensationell niedrigen Gesamtwiderstand. Das unmittelbare Resultat ist ein enormes Leistungspotential, kombiniert mit sehr hoher Flugruhe. Meilen machen war auf einem LTF2 Gerät noch nie so relaxt möglich wie jetzt, denn die Stabilität des C3 ist außerordentlich hoch und die Reaktionen nach Störungen sehr moderat.

Entwickelt und gebaut aus Leidenschaft, geschaffen zum entspannten Kilometerfressen: der CAYENNE3, Vorsprung durch Innovation.



JET FLAP
TECHNOLOGY

**AUS LEIDENSCHAFT
AM FLIEGEN**

ARRIBA
JET FLAP lightweight glider - LTF 1-2

MESCAL
JET FLAP fun cruiser - LTF 1

TEQUILA
JET FLAP freerider - LTF 1-2

CHILI
JET FLAP high-end freerider - LTF 1-2

CAYENNE
JET FLAP sportster - LTF 2

POISON
JET FLAP race carver - LTF 2-3

JOIN'T
JET FLAP biplace - LTF 1-2

MOJITO.HY
JET FLAP motor- & mountain-glider - DULV/LTF

SCOTCH.HY
JET FLAP motor- & mountain-glider - DULV/LTF

VENOM
JET FLAP advanced motor-glider

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

Mehr Info unter:
www.skywalk.info

skywalk