



### Performance Center

#### Die Profi-Gleitschirmflugschulen

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

#### Hessische Gleitschirmschule Frankfurt Hot Sport Sportschulen GmbH Breslauerstraße 12

35096 Niederweimar/ Marburg Tel: 06421/12345 Fax: 06421/77455 HOT SPORT www hotsport de

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

#### Rhöner Drachen- und Gleitschirmflugschulen Wasserkuppe GmhH

St. Laurentius Straße 7 36163 Poppenhausen Tel: 06654/7548 Fax: 06654/8296

www.wasserkuppe.com info@wasserkuppe.com

#### Harzer Gleitschirmschule

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

Flugschule Siegen

Eisenhutstraße 48

Tel: 0271/382332

Fax: 0271/381506

www.flugsport.de

claus@flugsport.de

Claus Vischer

57080 Siegen





Flugschule Göppingen

www.flugschule-goeppingen.de

**Sky-Team Paragliding** 

Schwarzwaldstraße 30

Michael Wagner

76593 Gernsbach

Tel: 07224/993365

Fax: 07224/993326

www.skv-team.de

info@sky-team.de

office@flugschule-goeppingen.de

Zeppelinstraße 3

Tel: 07164/12021

Fax: 07164/12029

73105 Dürnau

Am Hofbichl 3c FLUGSCHULE 83229 Aschau Tel: 08052/9494 Fax: 08052/9495 www.flugschule-chiemsee.de flugschule.chiemsee@t-online.de

Süddeutsche Gleitschirmschule

**Paragliding Performance Center** 

Chiemsee

Am Balsberg

83246 Unterwössen

Tel: 08641/7575

Fax: 08641/61826

79115 Ort Freiburg

Tel: 0761/4766391

Fax: 0761/4562892

www.skvtec.de

info@skytec.de

www.einfachfliegen.de

info@einfachfliegen.de

### Flugschule Chiemsee GmbH

SKY-TEAM

OASE Flugschule Peter Geg GmbH



info@gleitschirm-aktuell.de

Flugzentrum Bayerwald

93086 Wörth a.d. Donau

www.Flugzentrum-Bayerwald.de

schorsch.hoecherl@t-online.de

Georg Höcherl

Schwarzer Helm 71

Tel: 09482/959525

Fax: 09482/959527

Flugschule Achensee

1. DAeC Gleitschirm-Schule Heinz Fischer GmbH Am Sandbichl 10 87669 Rieden am Forggensee Tel: 08362/37038, Fax: 08362/38873 www.gleitschirm-aktuell.de



Papillon Harald Huber rue de l'éalise F-68470 Fellering



#### Luftikus Eugens Flugschule Drachen & Gleitschirmschule Luftsportgeräte GmbH Skytec Langackerweg 7

FLUGSCHULE SIEGEN

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



#### GlideZeit Flugschule Tübingen

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

#### Flatland Paragliding

Karlstraße 6 40764 Langenfeld Tel: 02173/977703 Fax: 02173/977705 www.flatland-paragliding.de peternitsche@gmx.de

skytec

Eki Maute GmbH Talstation Karwendelbahn A-6213 Pertisau Flugschule Tel: +43/5243/20134 Fax: +43/5243/20135 www.gleitschirmschule-achensee.at office@gleitschirmschule-achensee.at Der Flugtechnikteil des Performance

Trainings findet über Wasser statt

#### Paragliding Tegernsee

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

Waltenerstraße 20

87527 Sonthofen

Tel: 08321/9970.

Fax: 08321/22970

Flugschule Martin Mergenthaler

www.flugschule-mergenthaler.de

info@flugschule-mergenthaler.de

#### Flugschule Wildschönau-Tirol A-6314 Niederau Nr. 217

Tel: +43/664/2622646 Fax: +43/5339/8668 www.paragliding.at info@paragliding.at





Sky

#### **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

#### 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

#### **Euro-Flugschule Engelberg**

Wasserfallstraße 135 CH-6390 Engelberg Tel: +41/41/6370707 Fax: +41/41/6373407 www.euroflugschule.ch info@eurofluaschule.ch Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt



Tel: +33/38982-7187 Fax: +33/38982-7187 www.papillon-web.de hari@papillon-web.de







- Wichtig neu kurz
- Regios 2009 Der DHV vor Ort
- Fliegen im Winter Monaco und Umgebung
- Brauneck Familienspaß im Isartal
- Geheimtipps abseits der bekannten Gebiete
- Freeflight 2009 Gelungener Einstand am Tegelberg
- Biwakfliegen Autor der Zeitung "Die Zeit" fliegt mit
- Unfallstatistik 2008 Drachen
- Wetter Wo geht es wann am besten?
- Fliegen in der DDR Dem Gefängnis entkommen
- **DHV-Jugend** Camps in Piedrahita und Zillertal
- Artikel schreiben Was ist zu beachten

- Von den Vereinen Nachrichten und Briefe
- DHV-XC Ein Newcomer in Fiesch Junger Wilder fliegt gegen alten Hasen Interview mit den Deutschen Meistern
- Wetthewerbe Junior Challenge GS Hochkarätiges Betreuerteam

im Streckenfliegen

**Hanggliding Challenge** Profi-Piloten formen Wettbewerbsnachwuchs

#### Drachenliaa

In 18 Etappen über 1.537 km

#### Rekordflug vom Kandel Jochen Zever fliegt 236 km

Nachrichten

Neu auf dem Markt 44

Shop 72 Testberichte

97

Impressum Versicherungsprogramm



Titel: Team5 Pilot: André Haas WICHTIG | NEU | KURZ



Wertvolle Unterstützung

#### **ADIDAS sponsort HG-Nationalteams**

Der Sportartikelhersteller wird die Drachen-Damennationalmannschaft mit Corinna Schwiegershausen auch weiterhin unterstützen. In der kommenden Saison stehen die Weltmeisterschaften am Tegelberg auf heimischem Boden an. Das gesamte Team bedankt sich bei ihrem Hauptsponsor ADIDAS für die breite Unterstützung und verspricht vollen Einsatz bei der Titelverteidigung. Ebenso bedankt sich die Herrennationalmannschaft für die Teamkleidung auf der WM 2009 in Laragne.

#### Rechtsberatung

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



#### Schleppauskünfte

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





3 Schritte, die dein Leben retten können

#### ICE

#### Kontaktperson im Notfall

Die Retter und Ambulanzfahrer haben festgestellt, dass beim Straßenunfall die meisten Verwundeten ein Mobil-Telefon bei sich haben. Bei dem Einsatz weiß man aber nicht, wer aus den langen Adresslisten zu kontaktieren ist. Ambulanzfahrer haben also vorgeschlagen, dass jeder in sein Handy-Adressbuch die im Notfall zu kontaktierende Person unter demselben Pseudonym eingibt. Das international anerkannte Pseudo ist ICE (= In Case of Emergency). Unter diesem Namen sollte man die Rufnummer der Person eintragen, welche im Notfall durch Polizei, Feuerwehr oder Erste Hilfe anzurufen ist. Sind mehrere Personen zu kontaktieren, braucht man ICE1, ICE2, ICE3, usw. Leicht, kostet nichts, kann aber viel erreichen!



Weltmeisterschaften im Drachenfliegen

#### Damen und Starrflügler am Tegelberg

Vom 8. Mai bis 22. Mai 2010 finden in Schwangau am Tegelberg die Weltmeisterschaften im Drachenfliegen statt. Ausgerichtet von der Tegelbergbahn, Benno Osowski und dem Deutschen Hängegleiterverband, werden über 100 Top-Piloten aus dem In- und Ausland erwartet. Ein hohes Maß an sportlichem Niveau garantieren die Mitglieder der Deutschen Nationalmannschaft. Das deutsche Damenteam ist Teamweltmeister, Corinna Schwiegershausen Einzel-Weltmeisterin. Auch die deutsche Starrflügler-Herren werden mit einer starken Mannschaft antreten.

#### DHV-XC

#### Neue deutsche Rekorde

Nina-Renate Brümmer aus Gaißach hat auf einem Swift, dem neuen Leicht 1-2er von Ozone, am 17. August 2009 einen Zielrückflug über 82 km an der Emberger Alm in Kärnten geflogen. Diese Rekordklasse war bei den Gleitschirm-Damen unbesetzt. Zwei Tage später flog ihr Partner Burkhard Martens mit einem Gin Boomerang am Speikboden in Südtirol ein 100 km FAI-Dreieck mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 25,8 km/h. Beide Flüge wurden als nationale Rekorde anerkannt. Infos zu Rekorden findet man unter www.dhv.de, Sport, Rekorde, Nationale Rekorde oder Internationale Rekorde.

#### Neue Lufttüchtigkeitsforderungen (LTF) für Gleitschirme

Die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS), zuständig für die Herausgabe der Nachrichten für Luftfahrer (NfL), hat mitgeteilt, dass die neuen LTF für Gleitschirme Mitte Dezember 2009 in den NFL veröffentlicht werden sollen.

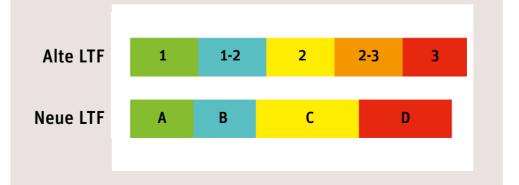
Zur Erinnerung: Wie mehrmals hier im DHV-Info berichtet, hatten sich die Teilnehmer des "Runden Tisches", bestehend aus DHV, Prüfstellen und dem Herstellerverband PMA im Frühjahr 2009 auf einen Vorschlag zur Änderung der bestehenden LBA-Prüfvorschriften (= Lufttüchtigkeitsforderungen LTF) für Gleitschirme geeinigt. Der Erarbeitung vorausgegangen war ein monatelanger Prozess von Abstimmungs- und Testflugmeetings. Im Wesentlichen aufbauend auf die Europäischen Normen EN 926-1/2, sehen die neuen LTF genauere Test- und Dokumentationsvorgaben vor, insbesondere für die Testflugmanöver seitliches Einklappen und Steilspirale. Einklapper müssen beispielsweise künftig in einem genau definierten "Messfeld" erfolgen und die Deformation durch den Einklapper muss die gesamte Flügeltiefe, bis über die Hinterkante betreffen.

Mit den neuen LTF findet ein langer Prozess seinen vorläufigen Abschluss. Ausgangspunkt waren die Erkenntnisse des DHV aus der Unfallanalyse, dass in der Praxis Einklapper, die den Gleitschirm besonders stark über die Flächentiefe - bis über die Hinterkante - deformieren, oft ein unerwartet aggressives Schirmverhalten hervorrufen. Das führte zu der Forderung, die in diesem Punkt bisher nicht eindeutigen Testvorschriften entsprechend anzupassen. Hinzu kam die Notwendigkeit, dass im Wettbewerb zwischen den mittlerweile drei LBA-anerkannten Prüfstellen genauere und kontrollierbare Test- und Dokumentationsvorgaben erforderlich sind, um die Prüfergebnisse besser vergleichbar zu machen. Mit den neuen LTF ist nun ein rechtlich verbindlicher Standard geschaffen, der den Sicherheitserkenntnissen und der Wettbewerbssituation zwischen den Prüfstellen in angemessener Weise Rechnung trägt. Leider konnte die Forderung nach verbindlicher Veröffentlichung der Testflugvideos, als wirksamste Kontrolle der ordnungsgemäßen Testarbeit der Prüfstellen, mangels rechtlicher Grundlage nicht durchgesetzt werden. Eine solche Veröffentlichung kann, wie bisher, nur mit Zustimmung des jeweiligen Herstellers des Gleitschirms erfolgen.

Die optisch augenfälligste Veränderung wird das neue Klassifizierungsschema sein. Hier findet künftig das System der Europäischen Norm Anwendung. Statt der bisherigen fünfstufigen Skala 1, 1-2, 2, 2-3 und 3 erfolgt die Klassifizierung von Gleitschirmen in die Klassen A, B, C, D. Dabei war beabsichtigt, die Tests der unteren Klassen A und B zu verschärfen. In diesem Bereich, Schulung, Anfänger, Gelegenheitspiloten und besonders sicherheitsbewusste Flieger wurde das Schutzziel als besonders hoch eingestuft. Deshalb kann ein bisheriger "High-End" 1-er künftig durchaus ein B erhalten und praktisch die ganze Palette der bisherigen "High-End" 1-2-er würde nach der neuen Bewertung mit C klassifiziert werden. Die Klasse, die dem Piloten mit viel Flugerfahrung vorbehalten ist, "C", ist deutlich breiter angelegt. Sie reicht vom bisherigen "High-End 1-2-er bis weit in die alte Klasse 2. Damit wird Piloten, die sich für einen echten Leistungsflügel interessieren, deutlich mehr Eigenverantwortung in der Beurteilung der einzelnen Testflugergebnisse auferlegt. Im Hochleistungsbereich "Klasse D", findet sich das was noch flieg-

Die folgende Grafik gibt einen ungefähren Überblick, wie die bisherigen mit den künftigen Einstufungen der Gleitschirme vergleichbar sind.

bar ist, ohne dass ein Pilot über außergewöhnliche Fähigkeiten im Beherrschen von Störungen verfügt.



#### +++ www.dhv.de +++

#### **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 Drachenund 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 Produktshow für den, der wissen will, was Neu auf dem Markt ist!

#### Travel&Training

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

#### 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.

**WICHTIG** | NEU | KURZ WICHTIG | NEU | KURZ



Sieger des letztjährigen Fotowettbewerbs: GS\_23707\_4.jpg

#### Ausschreibung Fotowettbewerb 2009

Teilnahmeberechtigt sind nur DHV-Mitglieder. Profi-Fotografen sind ausgeschlossen. Die Anzahl der digitalen und analogen Einsendungen ist pro Mitglied auf 5 Bilder beschränkt. Bei einer Auflösung von 72 Pixel/Zoll muss die Bildgröße mindestens 1MB betragen. Das Bild ist als jpg abzuspeichern. Je größer die Datei ist, desto besser. Die maximale Datenmenge sollte jedoch 10 MB pro Mail nicht überschreiten.

Die Bilder benötigen je nach Motiv folgende Bezeichnung:

Entweder

- HG Mitgliedsnummer Bildnummer
- GS Mitgliedsnummer Bildnummer
- Kombi Mitgliedsnummer Bildnummer
- Schlepp\_Mitgliedsnummer\_Bildnummer

Die Dateien dürfen nicht schreibgeschützt sein. Bitte achtet auch darauf, dass ihr die Bildrechte an den eingesandten Fotos besitzt.

Es ist sehr wichtig, dass die Bezeichnung der Bilder korrekt ist. Die Bilder werden von der E-Mail getrennt und sind nur mit der richtigen Bezeichnung zuweisbar. Ihr findet Eure Mitgliedsnummer auf Eurem Ausweis. Bilder, die nicht wie beschrieben gekennzeichnet sind, können leider nicht am Wettbewerb teilnehmen.

Die E-Mail Adresse für die Einsendung lautet wieder: foto@dhv.de

Die Postadresse lautet: DHV-Fotowettbewerb 2008, Postfach 88, 83701 Gmund

Einsendeschluss 2. Januar 2010

#### Wetternetz

Das Wetternetz ist die Zusammenstellung der Wetterstationen in deutschen Fluggeländen. In dieser Ausgabe drucken wir alle Wetterstationen auf einer Seite zum Heraustrennen ab.

Änderungen werden unter www.dhv.de/typo/Wetterstationen.504.0.html bekanntgegeben.

#### **DHV-anerkanntes Sicherheitstraining**

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

#### Hot Sport Sportschulen

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

#### Flugschule GlideZeit

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

#### Flugschule Achensee

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

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

#### Flugschule Aufwind

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

#### Martin Mergenthaler/Paragliding Academy

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

#### Flugzentrum Bayerwald/Airsthetik

Trainingsleiter Ralf Reiter Air thetik Trainingsgebiet: Gardasee/Italien www.flugzentrum-bayerwald.de schorsch.hoecherl@t-online.de www.airsthetik.at , office@airsthetik.at

#### Flugschule Hirondelle

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

#### Sky Club Austria

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

#### Habis Flugsport

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





#### Drachenflieger-Kalender

#### **Hanggliding 2010**

Der Kalender wurde mit Fotos von Freizeitfliegern und Wettbewerbspiloten aus der ganzen Welt zusammengestellt und produziert von Sander van Schaik, SvS Design, aus den Niederlanden. Jedes Foto enthält den Namen des Drachenfliegers, des Fotografen und Aufnahme-

orts. Dieses vielseitige Produkt ist praktisch für zu Hause oder den Arbeitsplatz. Er hat eine verstärkte Vorder- und Rückseite und lässt sich leicht aufhängen. Der Versand erfolgt als Paket in einer verstärkten Hartkartontasche, so dass keine Transport-

Der Kalender ist in DIN A3 Format erhältlich unter www.svsdesign.nl/webshop/ oder www.drachenfliegenlernen.de/shop

#### Gleitschirm Kalender

#### Parapente 2010

Der neue Kalender von Perfils mit hervorragenden Aufnahmen von Martin Scheel, Andreas Busslinger, Michel Ferrer und ande-



ren. In mehreren Sprachen, darunter deutsch und englisch. Format 340 x 323 mm, ausgeklappt 680 x 323 mm, 12 + 1 Monate bis Januar 2011, 14 Aufnahmen, Preis 14.80 Euro. Mehr Infos unter www.elementbuch.de

REISE ZUM HORIZONT



#### **Reise zum Horizont**

Ab sofort ist der Kinofilm "Reise zum Horizont" mit Ewa Wisnierska als DVD erhältlich. Die DVD enthält umfangreiches Bonusmaterial. Infos unter www.ewawisnierska.com. Wer den Dokumentarfilm lieber im Kino

anschauen möchte, findet aktuelle Termine und Infos unter www.reisezumhorizont.de



#### Eiszeit war gestern

Das neue Modell des beheizbaren "PILOT 1"Handschuh war auf der Free-Flight 2009 schnell ausverkauft. Der Handschuh ist den Anforderungen in der Kälte gewachsen. Nie mehr wieder frieren an Fingern und Händen. Endlich kannst du deinen Flug in der Winterthermik ausgiebig genießen. Besonders gelobt wurde der "NAVI-Pointer", der es ermöglicht seine Fluginstrumente zielsicher und punktgenau mit angezogenem Handschuh zu bedienen. Flugschulen können sich als Fly-Kooperationspartner auf der Webseite bewerben und anmelden. Mehr Infos unter www.cumulus53.eu und Tel: 06221-825953.

#### **Ginny-Online-Verwaltung**

#### **Guter Geist im Verein**

Nutzt eure Freizeit zum Fliegen, und nicht, um aufwändige Vereinsarbeiten zu erledigen. Mit Ginny Vereinsverwaltung Online minimiert ihr eure ehrenamtliche Tätigkeit auf angenehme Weise. Ginny ist online, unkompliziert, schnell, zentral und sicher.

Neben allen notwendigen und wichtigen Funktionen einer guten Vereinsverwaltung, wie z.B. Mitgliederverwaltung, Kassenbuch und Beitragseinzug, Terminkalender, Dokumente und Protokolle, umfasst Ginny zusätzlich zahlreiche praktische Tools: Jede Art der Rund-Mail durch SMS, E-Mail oder Brief sorgen für perfekte Kommunikation - für Wetterinfos, Vereinstermine und Fliegertreffpunkte. Der öffentliche Bereich für die eigene Homepage mit Terminkalender, Veranstaltungsplanung und Online-Mitgliedsantrag kann individuell mit den Vereinsfarben und den gewünschten Informationen komfortabel den Mitgliedern bereitgestellt werden. Selbstverständlich verfügt Ginny über ein präzises Sicherheitskonzept und eine mehrstufige Benutzerverwaltung. Mehr Infos unter www.wegatec.de.

#### Comeback

#### **Aerosport neuer Vertriebspartner** von AIRWAVE

Ab sofort ist Aerosport neuer Airwave-Ansprechpartner für alle Flugschulen, Händler und Piloten in Deutschland, Österreich sowie Teilen der Schweiz. Ergänzend zu den Produkten von Airwave betreut Aerosport die innovative französische Marke "Bio Air Technologies" und wird verstärkt auch im Bereich Paramotorbereich tätig werden. Derzeit befindet sich bereits die britische Motorenfirma Parajet im Programm. Aerosport bietet auch wieder professionellen Service und Checks und Reparaturen für Gleitschirme aller Marken an.

#### Update

#### ParaFlightBook 2010

Version 1.4 der universellen Pilotensoftware "ParaFlightBook" ist auf dem Markt. Die umfangreiche Liste der direkt auslesbaren Fluginstrumente umfasst neben einigen neuen Geräten jetzt auch die gängigen GPS-Geräte. Unterstützt werden praktisch alle Garmin GPS (Geko, eTrex, Summit, GPSMap etc.) mit serieller oder USB-Schnittstelle. Aus diesen werden Flüge direkt aus dem Flugspeicher ausgelesen und in für den DHV-XC/OLC gültige IGC-Dateien geschrieben. Eine intelligente Flugerkennung entfernt ungewollte Aufzeichnungen und ein komfortabler Trackeditor ermöglicht das Löschen unerwünschter Punkte vor der Übernahme.

Anzeige

Preis: 7,50 Euro

#### Vielfalt braucht eine Übersicht.

#### Mehr als 1000

- > Gleitschirme
- > Speedwings
- > Gleitschirmgurte
- Rucksackmotoren
- **Paraplanes**
- Drachen
- > Starrflügler
- > Fußstart-Segelflugzeuge
- > Drachen-Gurtzeuge
- > Motorisierte Drachen

#### Welt-Index Free Flight

eMail: Rosi@flying-pages.com

Tel.: +49 (0) 30 347 09 123, Fax.: +49 (0)30 347 09 124

www.widola.com



#### **Cross Country**

Das Design dieser Uhr ist speziell für das Streckenfliegen entwickelt. Besonders ist, dass das farblich abgestimmte Zifferblatt um 90 Grad gedreht und die Uhr mit einem 30 cm überlangen speziellen Armband ausgestattet ist, gedacht für das Tragen über dem Overall. Dadurch hat der Gleitschirmpilot die Uhr optimal während des Fluges positioniert und eine präzise und schnelle Ablesemöglichkeit. Hochwertige Materialien, Wasserdichte und ein präzises Quarzwerk sind im Preis von 89,- €enthalten. Weitere Infos unter www.avena-uhren.de

#### **Prost**

#### Wein von Fliegern für Flieger

Mit Axel Kalenborn und Peter Meters haben sich ein aktiver und ein passiver Gleitschirmflieger zusammen getan, um gemeinsam ein alt eingesessenes Weingut an der Mosel wieder zu reaktivieren. Aus dem ehrwürdigen Weingut Mertes-Schönhofen ist so

das Weingut 2Freunde geworden. Gemeinsames Ziel ist es, sich mit fröhlichen, modernen Weinen und ebensolchen Motiven vom verstaubten Image vieler Moselweine abzuheben. Herausgekommen sind sehr individuelle Flaschen mit einer witzigen Gestaltung und hervorragende Weine die sich trotzdem im mittleren bis unteren Preissegment bewegen. Wenn du also schon immer einmal einen Wein von den Weinbergen probieren wolltest, über die du an der Mosel



fliegst, dann ist das jetzt die beste Gelegenheit. Weitere Informationen unter www.2freunde.com oder akalenborn@2freunde.com.

#### Neu mit DHV-Musterprüfung

#### ICARO Oxygen M



Der Gleitschirm ICARO Oxygen M des deutschen Herstellers Fly & more GmbH, ICARO hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung 1 GH erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter www.icaro-wings.de. Testbericht auf www.dhv.de in Technik.

#### **ICARO Oxygen S**



Der Gleitschirm ICARO Oxygen S des deutschen Herstellers Fly & more GmbH, ICARO hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung 1 GH erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter www.icaro-wings.de. Testbericht auf www.dhv.de in Technik.

#### PARATECH P81 ML



Der Gleitschirm PARATECH P81 ML des schweizer Herstellers PARATECH AG hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung 2 GH erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter www.paratech.ch. Testbericht auf www.dhv.de in Technik.

#### **PARATECH P81 SM**



Der Gleitschirm PARATECH P81 SM des schweizer Herstellers PARATECH AG hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung 2 GH erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter www.paratech.ch. Testbericht auf www.dhv.de in Technik.

#### **PARATECH P81 XS**



Der Gleitschirm PARATECH P81 XS des schweizer Herstellers PARATECH AG hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung 2 GH erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter www.paratech.ch. Testbericht auf www.dhv.de in Technik.

#### PARATECH P81 L

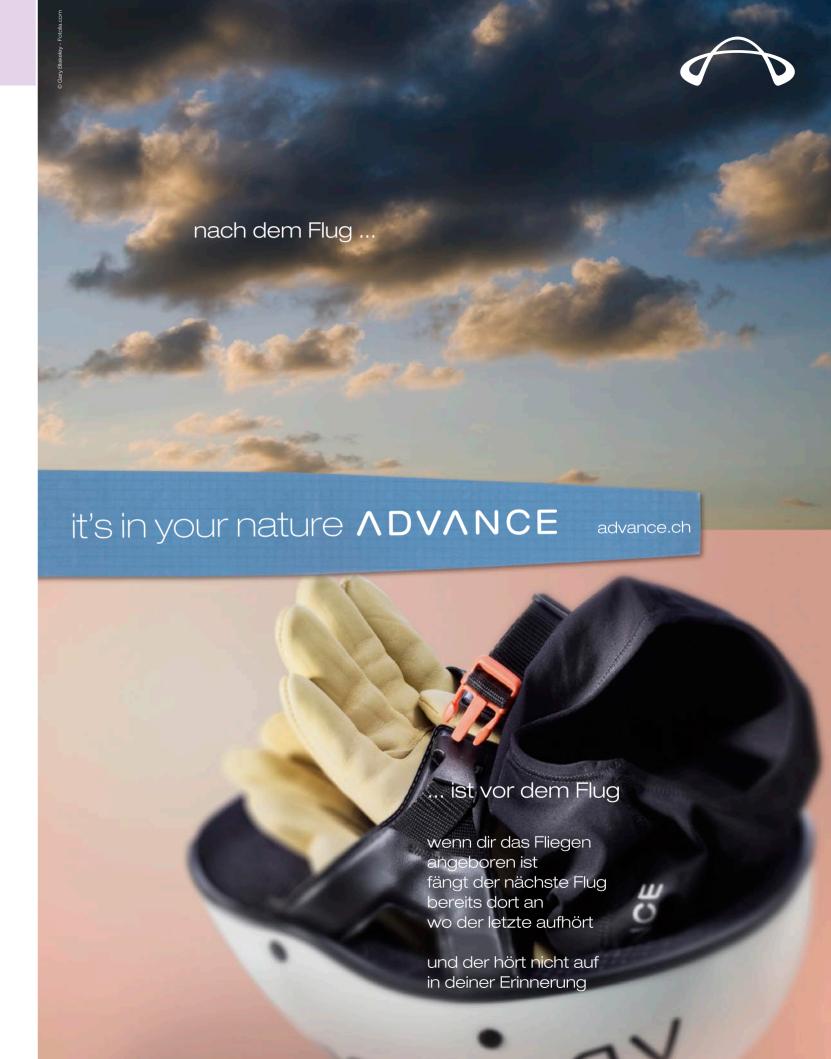


Der Gleitschirm PARATECH P81 L des schweizer Herstellers PARATECH AG hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung 2 GH erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter www.paratech.ch. Testbericht auf www.dhv.de in Technik.

Anzeige







10 DHV-info 161 www.dhv.de

# Frohe Weihnachten und Happy Landings 2010 wünscht Euch das PHV Team

Foto: Detlev Hoffmann über der Porta Westfalica



Foto: Gudrun Öchsl in Grönland



#### Volles Haus bei den Regios 2009

### DHV - Regios 2009

Der DHV ist der weltgrößte Verband für Drachen- und Gleitschirmflieger. Über 34.000 Piloten sind im DHV organisiert.

#### TEXT UND FOTOS BJÖRN KLAASSEN

ATTRAKTIVE VORTRÄGE IN GANZ DEUTSCHLAND

as macht stark und hilft unsere Interessen für den Flugsport durchzusetzen. Stark sind auch die vielen Vereine und Piloten, die sich aktiv an den demokratischen Prozessen im Verband beteiligen. Die Regios in den 5 Regionen Nord, Ost, Mitte, Südwest und Südost

sind Teil des DHV. Sie beginnen stets mit einem attraktiven Vortragsteil.

#### **Filme und Videos**

Der ehrenamtliche DHV Vorsitzende, von Beruf Filmemacher, Charlie Jöst, hatte extra für die Regios ein buntes Kaleidoskop mit Filmen zusammengestellt. Um den E-Antrieb ging es im ersten Beitrag. Der DHV hatte im Frühjahr beim Bundesministerium für Verkehr den E-Antrieb als dritte Startart mit Einbindung in den motorlosen Drachen- und Gleitschirmbetrieb

Umweltfreundlich und leise können inzwischen E-Antriebe für den Aufstieg genutzt werden. So wird nach wenigen Minuten der Aufwind erreicht. Der Propeller faltet sich zusammen und los geht's mit dem Thermikflug. Charlie Jöst

beantragt. Hierfür hatte Charlie Jöst eine Video-

dokumentation erstellt, um den Behördenvertre-

tern den E-Lift von Toni Roth vorzustellen.

zeigte danach beeindruckende Bilder von der King Ludwig Open (HG) am Tegelberg und der German Open in Lienz (GS). Besonders gelungen sind die Bilder des neuen Thermikfilms. Im Drachenteil vermittelt der sympathische Weltmeister Alex Ploner aus Südtirol das Fliegen in

"Rushhour Dream" ist das Werk von Kerim Jaspersen und Christian Menn. Exklusiv wurde der in St. Hilaire preisgekrönte Videofilm bei den

der Thermik. Der Film erscheint 2010.

DHV Regios vorgeführt. Ein toller 5 Minuten Kurzstreifen mit witziger Story. Jemand träumt vom Fliegen und hebt zwischen Straßenbahn und Büro mit dem Gleitschirm ab.

#### XC – Fliegen in den Regionen

Es ist einfach unglaublich, wie weit wir inzwischen mit Gleitschirmen und Drachen fliegen, völlig unabhängig von hohen Bergen. Der DHV hatte für jede Regio XC Spezialisten für Vorträge gewonnen. Eindrucksvoll schilderte Bernd Otterpohl in der Region Nord Flüge mit dem Drachen. Seine faszinierenden Flüge aus der Winde heraus sind legendär; sie enden häufig am Nordseestrand. Weiter geht's nicht mehr. Detailliert erforschte Dieter Münchmayer die Streckenflüge der Region Ost. Er verglich Thermikkarten und die erflogenen Strecken aus dem



Bernd Otterpohl



Dieter Münchmeyer erläutert die Thermikkarte in Brandenburg



**Peter Ertle** 



Thorsten Hahne

16 DHV-info 161 DHV-info 161 17 www.dhv.de www.dhv.de



Konrad Görg: Streckenfliegen in der Region



Das DHV Technikreferat forscht an Messverfahren zur Aufzeichnung der Schirmdynamik



Rettungsgerät richtig werfen (Sicherheitsreferent Karl Slezak)

DHV - XC. Die Streckenflugmöglichkeiten im Osten mit guter Thermikqualität sind in jedem Fall beeindruckend. Referent Peter Ertle aus dem Südwesten der Republik belohnte die Zuhörer mit einem schwäbisch authentischen Bericht, beginnend mit den Startplätzen an der Ostalb ("Des isch a Spitzenweschthang"), unglaublichen Luftbildern ("Ulmer Münschter von oben") und dem Drumrum an den Landeplätzen. Ausnahmepilot Thorsten Hahne stellte seinen Hausberg Hochfelln am Chiemsee in der Region Südost vor. Von hier aus hat Thorsten immer wieder spektakuläre Dreiecke in die Alpen hinein geflogen. Mit Luftbildern nahm er das Publikum mit auf die Luftreise vom Hochfelln ins Pinzgau und zurück an den Chiemsee. "Was für ein Erlebnis. nach über 8 Stunden wieder vor der Haustüre zu landen" - und jeder konnte es nachvollziehen. In der Region Mitte berichtete Konrad Görg von Flügen im Mittelgebirge. Hier ist es teilweise anspruchsvoll, Kontrollzonen und gesperrte Lufträume zu umfliegen und gleichzeitig die Thermik zu zentrieren. Als Konstrukteur und leidenschaftlicher XC Pilot animierte er die Piloten es nachzumachen. Die Strecken können sich sehen lassen und belohnen mit fantastischen Ausblicken. Fazit: Streckenfliegen ist in ganz Deutschland möglich und begeistert immer mehr Piloten. Allein in den DHV -XC wurden 2009 rund 50.000 Flüge eingereicht.

#### DHV - Technik

Referatsleiter Hannes Weininger berichtete über Neuerungen in der DHV Technik. Neben dem Testalltag und den Musterprüfungen leistet das Technikreferat Forschungsarbeit und Beiträge für die Pilotensicherheit. Aufgrund der Einführung und Harmonisierung der neuen Lufttüchtigkeitsforderungen (LTF) wird es demnächst zur Umbenennung der Geräteklassen bei den Gleitschirmen kommen. Das bekannte 5 Stufen Modell wird ersetzt durch neue Klassen (EN A-D). Beispielsweise wird die heutige 1-2 er Klasse im oberen Bereich gekappt. Highend 1-2 er sind in Zukunft Geräte der Klasse C. Derzeit forscht die Technik mit Sensoren in der Kappe und am Pilot an der Aufzeichnung der Nickwinkel, um die Dynamik von Gleitschirmen nachvollziehbar darzustellen.

#### Start- und Landetraining für Drachenfliegen

Der Klassiker: Zeitprobleme und immer weniger Starts mit dem Drachen verunsichern den Piloten. Mit "Augen zu und durch" wird's in jedem Fall nicht besser. Da hilft nur ein Start- und Landetraining. Dirk Soboll ist Drachenfluglehrer und berichtete mit Videos und Bildern in allen 5 Regionen über die Seminare. Mit Hilfe der Videoananlyse werden Fehler analysiert. Danach kann ausführlich an Start- und Landetechniken gefeilt werden. Der Erfolg ist sichtbar. Unbedingt empfehlenswert.

#### Sicherheit beim Gleitschirm- und Drachenfliegen

Unfälle beim Drachen-und Gleitschirmfliegen

sind die "bitteren Pillen" unseres Sports. Karl Slezak ist beim DHV verantwortlich für das Referat Sicherheit. Mit seinen Vorträgen schafft er es immer wieder, die Piloten zu sensibilisieren. Das gelang ihm auch wieder auf den Regios mit dem zentralen Thema "Kollisionen beim Gleitschirmfliegen". Mit mehreren Beispielen belegte Karl, wie schnell sich gefährliche Situationen beim Soaren in bedrohliche Zustände entwickeln. Besonders anschaulich rekonstruierte er einen Unfall in England. Offenbar ist das Gefahrenbewusstsein bei manchen Piloten in soften Bedingungen nicht ausreichend ausgeprägt. Fatal: Die lebensbedrohliche Situation wird nach einer Kollision nicht richtig erkannt und zu spät die Rettung geworfen. Karl Slezak empfiehlt: "Abstand halten und die Mitflieger genau beobachten!" Nach wie vor passiert es jedes Jahr wieder: Drachenflieger vergessen die Beinschlaufen zuzumachen. Er fordert daher eine neue Kultur des Hinschauens unter den Fliegerkollegen. Ein weiteres Problem stellt die Auslösung von Rettungsgeräten beim Gleitschirmfliegen dar. In verschiedenen Fällen kam es zum Verfangen des Rettungsschirms in den Leinen und der Kappe. Entscheidend ist vor allem die Auslösung in Richtung der Zentrifugalkraft. Beispiel: Spiralsturz nach links erfordert das Werfen nach rechts. Dies kann mit einer G-Machine einwandfrei geübt werden. Dabei handelt es sich um nicht anderes als eine Art Kettenkarussell. Die Piloten können darin das Werfen des Retters üben. Nebenbei hat dies durchaus auch eine lustige Komponente.

#### Die 5 Regios

Der spektakulärste Ort der Regios war zweifellos der Norden. Die beiden Vereine GSC - und DFC Weser hatten erneut die "Bremenhalle" am Flughafen Bremen organisiert. Eine Lokalität mit Blick auf das Vorfeld und die Startbahn. Die Junkers W 33, die 1928 sensationell der Atlantik nach Amerika in Ost-West Richtung überflog,



Diskussion unter dem Doppeldecker - Vorständetreffen in der Region Nord



Dirk Soboll



Klaus Kienzle, neuer Regionalbeirat Südwest



Gerhard Peter, neuer Regionalbeirat Südost

parkt mitten im Saal. In guter Tradition trafen sich die Vereinsvorstände in allen Regionen im Vorfeld der Regios, um sich mit den Verantwortlichen des DHV auszutauschen. Weiter ging es mit der Regio Ost. Der Cottbuser Drachen- und Gleitschirmfliegerclub lud alle Piloten an die Neiße, unweit der polnischen Grenze. Die Cottbuser sind ein rühriger Club. Auf einem ehemaligen Flugplatz schleppen die aktiven Piloten mit viel Engagement. Just zur Regio war auch ein Filmteam des MDR vor Ort, um einen kleinen Trailer mit Drachenflug für das aktuelle Sonntagswetter zu filmen. Dieter Münchmeyer wurde erneut für 2 weitere Jahre im Amt als Regionalbeirat Ost bestätigt.

Der DFC Spaichingen war Ausrichter im Südwesten. Im Laufe des Tages lichtete sich das trübe Wetter und belohnte mit einem herbstlichen

Blick auf die Flugberge der Schwäbischen Alb. Der DFC mit seinem Hausberg "Dreifaltigkeitsberg" bietet als einer der wenigen Vereine in Eigenregie Ausbildung für junge Piloten an. Als neuer Regionalbeirat Südwest wurde Klaus Kienzle gewählt.

Die Regio Südost tagte in der Flugwerft Oberschleißheim. Für alle Flugbegeisterten war diese Lokalität ein Highlight. Der langjährige Regionalbeirat Noldi Schmid gab das Amt ab. Neu gewählt wurde Gerhard Peter. Richtig spannend war die Delegiertenwahl im Südosten. Noch nie gab es so viele Bewerber wie dieses Jahr in Bayern. 97 Kandidaten bewarben sich um 52 Plätze.

Zuletzt war die Regio Mitte im Saarland beim Verein Gleitschirmflieger Saar-Pfalz zu Gast. Souverän hatte der kleine Verein selbst das Catering organisiert. Erst vor Kurzem wurde im Saar-

land die Bergehalde Ensdorf zugelassen. Dort ist Hangstart an einer Abraumhalde möglich - mit Thermikanschluss. Björn Klaassen berichtete in der Region Mitte über die aktuellen Luftraum-Planungen der DFS mit einer TMZ im Raum Saarbrücken. Bei den Verhandlungen wurde eine wesentliche Verkleinerung der TMZ zugunsten des Luftsports erreicht. Das Interesse an den Regios ist groß. Die Versammlungen, bei denen die Delegierten für die Jahrestagung gewählt werden, bieten den direkten Kontakt zwischen Piloten, dem DHV und den Ansprechpartnern aus allen Referaten. 2010 finden die Regios in Bremen (Nord), Dresden (Ost), Bad Mergentheim (Südwest), Bamberg (Südost) und in Neukirchen Vluvn bei Duisburg (Mitte) statt. Die Einladung erfolgt rechtzeitig im DHV Info.

Monaco

### Gleitschirmfliegen im Winter

Die Reichen und Schönen haben das angenehme Klima der Côte d'Azur schon seit langem für sich entdeckt. Auch für Gleitschirmflieger ist die Gegend rund um Monaco mit seinem Hinterland ein Paradies, vor allem im Winter.

#### **TEXT UND FOTOS** YVONNE DATHE

ährend die kalte Jahreszeit Deutschland fest im Griff hat, sind Temperaturen um die 20 Grad und Sonnenschein keine Seltenheit. Für jedes Leistungsniveau gibt es ein geeignetes Fluggebiet. Mit dem Auto kannst du von München aus in ungefähr acht Stunden im Schlaraffenland der Flieger sein.

#### Monaco

Das Fürstentum liegt an der französischen Mittelmeerküste. Zwischen Nizza (im Westen) und der italienisch-französischen Grenze (im Osten). Die gesamte Küstenlänge liegt am Rande der Seealpen. Der Mont Gros, oberhalb von Monte Carlo, bietet gerade im Winter ideale Flugbedingungen. Der allgemeine Tourismus ist zu dieser Zeit gering, daher dürfen Gleitschirmflieger in dieser Zeit am Strand landen und den einmaligen Ausblick über das Fürstentum Monaco genießen. Während die Reichen und Schönen Golf spielen, shoppen oder sich auf ihren Yachten vergnügen, können wir über sie und die unglaublich schöne Landschaft hinweg fliegen. Dies hat sich mittlerweile auch in der Fliegerszene herum gesprochen, so dass besonders an den Wochenenden viel Flugbetrieb herrscht. Wertgegenstände sollten nicht im Auto gelassen werden, da Einbrüche keine Seltenheit sind.

Die ersten Thermiken bilden sich an den von der Sonne beschienenen Felsen bereits kurz nach Sonnenaufgang. Diese werden vom Seewind überlagert und laden zu einem ruhigen Flug am Meer ein. Besonders nah am Hang bilden sich gute Aufwinde, die auch für Anfänger zum Soaren geeignet sind und viel Spaß versprechen. Bei den Felswänden ist allerdings Obacht geboten. Hier ist es oft ruppig und es können gefährliche Turbulenzen entstehen. Wenn man zum ersten Mal hier ist, fragt man am besten vor Ort noch einmal einen einheimischen Piloten, die hier recht aufgeschlossen sind. Gegen Mittag nimmt die Thermik auch im Winter immer mehr zu, so dass hier ideale Bedingungen für kleinere Streckenflüge herrschen. Die Überflugverbotszonen über dem Stadtgebiet Monte Carlo, den Antennen hinter dem Startgelände, dem Militärgebiet nördlich vom Startplatz und das Grundstück des Fürsten von Monaco neben der Höhenstraße sollten unbedingt beachtet werden. Unter Einhaltung der Lufträume kann nach Norden in die Seealpen oder nach Westen in Richtung Eze geflogen werden. In Eze selbst darf nicht mehr geflogen werden, da hier eine Flugverbotszone liegt (Flughafen Nizza), also unbedingt einen kurzen Blick auf die ICAO-Karte werfen. Wer einen Flug nach Norden plant, sollte zusätzlich vorher eine topografische Karte studieren, da hier zahlreiche Täler mit nur sehr eingeschränkten Landemöglichkeiten auf den Piloten warten. Ausreichende Höhe ist hier unver-

Das Fliegen am Meer ist gerade wegen des laminar angeströmten Windes besonders schön und ruhig. Trotzdem sollte die Meeresoberfläche ständig beobachtet werden, da sich die Windverhältnisse schlagartig ändern können. Sobald kleinere Schaumkronen zu erkennen sind, darf nicht mehr gestartet werden. Falls ihr bereits in der Luft seid, sofort landen gehen. Besonders gefährlich können starke Winde aus Nord und Nord-Ost sein. Aber auch alle anderen Windrichtungen fallen sehr stark aus und dürfen nicht unterschätzt werden. Gegen Abend nicht zu weit übers Meer fliegen, da innerhalb kürzester Zeit der Landwind einsetzt und es dann schwer ist, wieder zurück zum Strand zu kommen.

Der Hauptstartplatz liegt auf dem Mont Gros. Startrichtungen sind Süd-West, Süd, Süd-Ost, Ost sowie Nord-Ost. Bei Nordwind liegt das Startgelände im Lee von Mont Angel. Der Startplatz ist von Roquebrune aus bequem mit einem Shuttle (Abfahrt an der Bahnbrücke gegenüber dem Landeplatz) zu erreichen, er ist mit 1 Euro ein echtes Schnäppchen. Da nur begrenzt Parkplätze zur Verfügung stehen, sollte er auch in Anspruch genommen werden. Falls einer doch mit dem Auto fahren möchte, muss er über La Turbie fahren. Von hieraus führt eine Abzweigung nach Peille zum Startplatz. Sportliche Piloten können auch zu Fuß über eine charmante Treppe und einen Fußweg nach oben gelangen. Ein weiterer Startplatz liegt etwa 50 m weiter (über einen Grashügel), welcher bei SO-Wind gut geeignet ist. Der Hauptstartplatz ist mit Matten ausgelegt und gleicht einem Minigolfgelände. Das Startgelände hat ein optimales Gefälle und keinerlei Hügel oder Unebenheiten. Also ideal für Anfänger und Profis. Die Höhendifferenz sind 686 m bis zum Landestrand Golf Bleu,

www dhy de

der erst in der Luft sichtbar wird. Dies ist der einzige offizielle Landeplatz vom Mont Gros. Er ist relativ schmal, aber ungefähr 300 m lang. Im Endanflug kann es, wenn mehrere Piloten gleichzeitig einlanden möchten, schnell eng werden. Vom Bahnhof in Roquebrune ist der Strand in 5 Gehminuten zu erreichen.

--> Infos: www.roquebrunailes.com www.visitmonaco.com

#### Sospe

Etwa 40 Minuten von Monaco entfernt liegt Sospel, eine mittelalterliche Stadt. Über den Fluss Bévéra führt das Wahrzeichen der Stadt, eine Brücke aus dem 11. Jahrhundert. Sospel liegt in einer traumhaft schönen Gegend und grenzt an den Nationalpark Mercantour (dieser muss mit 1.000 m Höhendifferenz überflogen werden). Gerade, wenn an der Küste der Wind zu stark ist, ist Sospel eine echte Alternative. Der unterste Startplatz Mount Agaisen ist Süd-Ost bis Süd-West ausgerichtet und bietet ab Mittag zuverlässig Thermik. Um zum Startplatz zu gelangen, fährt man von Menton aus stadteinwärts an der besagten Brücke vorbei, dann über die nächste Brücke den Berg hinauf, vor der Schule links abbiegen und der Straße folgen. Nach etwa 5 km erreicht man über eine zum Teil holprige Straße den Startplatz. Dieser wiederum ist vom örtlichen Club, wie fast alle Startplätze in Frankreich, sehr gepflegt. Die ausgelegten Matten bieten optimale Startbedingungen. Das weitläufige Startgelände bietet außerdem ideale Bedingungen zum Toplanden, was auf Grund der beschwerlichen Auffahrt nicht ganz ungünstig ist. Von Sospel aus gibt es aber auch die Möglichkeit über einen recht zugewachsen Fußweg in ca. 45 Minuten nach oben zu wandern. Die gute Thermik ermöglicht bereits von diesem eher niedrigen Gelände (750 m) hohe und weite Flüge. Bei Startplatzüberhöhung hat man einen grandiosen Ausblick über das Bévéra Tal. Geht es noch ein wenig höher, sieht man im Osten bis nach Italien und im Süden bis ans Mittelmeer. Weiter oben am Berg gibt es einen weiteren Startplatz Lavina (Nord-West bis Süd-Ost). Auch dieses Gelände ist dank der Wiesen für Anfänger geeignet. Bei starkem Talwind sollte dieser Startplatz allerdings gemieden werden, da man dann nur schwer über die vorgelagerte Kante kommt. Ein Notlandeplatz ist La Friguiera. Nur für geübte Piloten gibt es noch den höchst gelegenen Startplatz Mont Gros (Süd-Ost bis Süd). Frühes Aufdrehen und ein paar Kilometer weit fliegen ist von hieraus gut mög-



20 DHV-info 161









lich. Wegen den vielen Tälern, Bäumen, Stromleitungen und nicht zuletzt dem angrenzenden Nationalpark muss unbedingt auf genügend Höhe geachtet werden, um stressfrei auf XC-km-Jagd zu gehen. Aber auch hier muss unbedingt der Luftraum vom Flughafen Nizza beachtet werden. Über dem Nationalpark ist eine Höhe von 1.000 m vorgeschrieben, außerdem darf im Gebiet von Sospel nicht höher als 1.980 m geflogen werden. Der Landeplatz liegt östlich von Sospel auf einer großen Wiese, sehr leicht durch einen auf der Weide stehenden Turm mit Windfahne zu erkennen. Die Position wird südlich über den Bahngleisen geflogen, egal ob Ostoder Westwind herrscht.

--> Infos: www.sospelparapente.fr.st www.sospel-tourisme.com

#### Gourdon

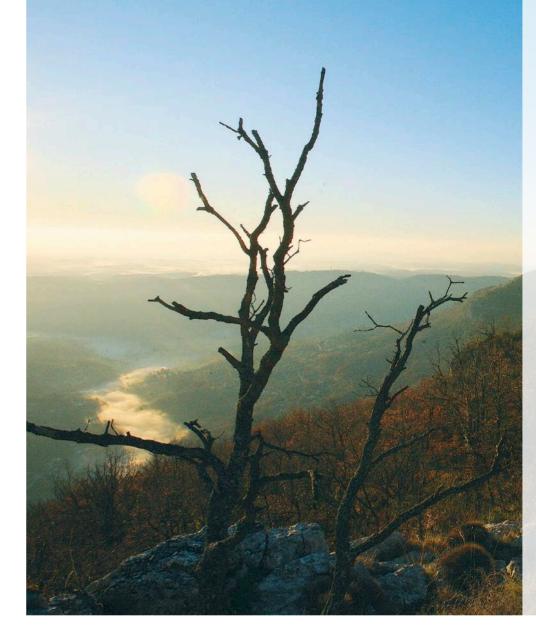
Nur wenige Kilometer weiter, im Hinterland von Nizza, liegt Gourdon, "Die Quelle des Parfüms". Gourdon ist durch sein aus dem 13. Jahrhundert stammendes Château auf einem Felsvorsprung bekannt. In dem malerischen Château gibt es Shops rund um das Thema Parfüm. Beim Schlendern begleitet einen der Duft von Lavendel und anderen aromatischen Pflanzen. Wer möchte, kann sich hier sein eigenes Parfüm mischen lassen. Von hie hat man einen grandiosen Blick über die Mittelmeerküste von Nizza bis Cannes.

Hinter dem Château breitet sich ein Plateau aus. Die Kante über der Schlucht des Loup wird von der Meeresbrise ideal angeströmt. Vor dem Plateau sind schöne Aufwinde, die zum Soaren einladen. Ab Mittag ist der sanfte Wind vom Meer oft von Wolken begleitet, die dann den

Startplatz bedecken. Daher lieber vormittags in Gourdon fliegen. Vom obersten Startplatz L'Embarnier aus wird mit ein wenig Aufwind über das verträumte Château geflogen. An der Kante bei Gourdon hat man weitere 600 m Höhe unter sich. Selbst im Winter kann hier mit sehr hoher Basis geflogen werden. Aber auch hier gilt die TMA vom Flughafen Nizza. Oberste Flughöhe ist wieder nur 1.980 m. Ein Landeplatz befindet sich hinter dem Château noch auf dem Plateau oder im Tal, östlich vom Fluss. Dank des am Plateau aufsteigenden Windes sind auch im Winter XC-Flüge möglich. Meistens wird nach Süd-Osten dem Loup entlang geflogen, welcher sich malerisch in einer Schlucht durch die südfranzösische Landschaft bis zum Mittelmeer schlängelt.

1fos:

www.gourdon-france.com/fr/decouvrir.html



#### Gréolières

Nur wenige Kilometer (ca. 20 km) von Gourdon entfernt liegt das kleine provinzialische Dorf Gréolières. Bereits der Weg dorthin begeistert. Entlang der Strecke sind Wasserfälle, enge Schluchten und dunkle Tunnel. Ruhig liegt Gréolières inmitten der südfranzösischen Berglandschaft. Briten, Holländer, aber auch Deutsche haben diesen Ort als Ferienwohnsitz entdeckt. Trotzdem ist der Tourismus nicht so stark ausgeprägt. Hier sind beinahe immer gute Flugbedingungen. Die Meeresbrise wird durch die Berge perfekt an den Hang getrieben. Sowohl der Mistral als auch die Meeresluft begleitende Wolken haben dank der umliegenden Berge kaum eine Chance bis hierher durch zu kommen. Gréoliéres ist viel weniger besucht, als die übrigen Fluggebiete an der Côte d'Azur. Grund dafür ist

sicherlich der schwierige Aufstieg zu den Startplätzen. An den Wochenenden fährt gelegentlich ein Shuttle des Clubs. Treffpunkt ist gleich nach der Ortseinfahrt auf der linken Seite am Landeplatz. Gegen etwas Entgelt nimmt einen die Flugschule oder der Club gerne mit. Mit einem Allrad geht es über einen holprigen Feldweg nach oben. Es gibt auf 400 m, 600 m und 800 m über Gréoliéres die Möglichkeit zum Starten. Der oberste Startplatz liegt auf dem Kamm und ist nur über eine Straße um den Berg herum zu erreichen. Um bis zu den Felswänden aufzudrehen, reicht meist schon der unterste Startplatz, der in ca. 30 Minuten zu Fuß zu erreichen ist. Von hieraus steht einem der gesamte Kamm nach Ost und West offen. Allerdings gibt es auch hier nur wenig Landemöglichkeiten, daher unbedingt auf genügend Höhe achten. Der Ausblick

über die Alpen und die provenzialischen Dörfer ist auf jeden Fall den Fußmarsch wert. Der Landeplatz von Gréolières liegt, wie bereits oben erwähnt, direkt am Ortseingang auf der linken Seite. Er ist riesig und auch für Anfänger gut geeignet. Aufpassen muss man hier lediglich auf den Wind, der von dem hinter dem Landefeld abfallenden Tal aufsteigt und hier unter Umständen kräftiger ausfallen kann.

--> Infos: www.parapente-fr.com/cumulus/

#### Alternativen

Die Seealpen sind auch ideal für sonstige Bergsportaktivitäten. Im Hinterland von Monaco gibt es vier Klettergebiete. Sowohl Genusskletterer als auch Freunde von steilen Grotten kommen hier auf ihre Kosten. In La Tourbie befinden sich für jede Art von Kletterern zahlreiche einfache und gut gesicherte Routen. Ebenfalls gut zum Klettern geeignet ist der Stadtteil La Trinité in Nizza. Hier gibt es eine große Felswand mit etwa 30 Routen für Genusskletterer. Zwischen Menton und Sospel gibt es nach einer alten Bahnbrücke auf der rechten Seite eine weitere Felswand, die zum Klettern am Nachmittag einlädt.

Um Sospel laden 330 km auf markierten Wanderwegen zum Mountainbiken ein. Es gibt vier Schwierigkeitsgrade (grün, braun, rot und schwarz). Außerdem gibt es natürlich noch die Möglichkeit den Hafen von Nizza oder das Casino in Monaco zu besuchen. Monte-Carlo sollte sich kein Besucher entgehen lassen. Es ist schon beeindruckend, was sich alles auf diesem kleinen Flecken Erde befindet. Sehenswert ist auch das Picasso-Museum in Antibes. Des weiteren gibt es Möglichkeiten für Canyoning, Reiten, Wandern, Schwimmen, Surfen, Angeln uvm.. Die Côte d'Azur bietet für jeden etwas. Nicht umsonst leben hier die Reichen und Schönen.

--> Infos: www.sospel-tourisme.com www.visitmonaco.com www.nicetourisme.com/ www.gourdon-france.com www.greolieres.fr/

#### Weitere Fluggebiete in der Nähe:

**Thorenc:** von Gréolières aus noch etwa 20 Minuten Fahrt, schöne Gegend, fast wie in den Alpen

**Kennedy**: Sanfte Hügel und schroffe Felsen, schöner Meeresblick, aber leider ist ein Flug zum Meer dank des Flughafens Nizza nicht möglich. **Ospedaletti** (auf der italienischen Seite) 

✓



Wer hat noch nie von Lenggries gehört, DEM Skidorf Deutschlands? OK, die Erfolge von Ertl, Gerg und Co. liegen schon ein paar Jahre zurück. Jetzt musste sich das idyllische Bergdorf was einfallen lassen, um freizeit-, sport- und actionbegeisterten Familien etwas bieten zu können.

#### **TEXT UND FOTOS** KLAUS TRETTER

ein Strecken-, Wettkampf- oder Acropilot braucht eine Freizeitarena, doch wenn man etwas genauer hinsieht, stellt man fest, dass die meisten Piloten in Deutschland im richtigen Leben ganz normale Menschen sind. Sie gehen tagtäglich zur Arbeit, müssen mit ihrem Urlaub haushalten und haben meist Frau und Kind. Da liegt es doch nahe, den Familienurlaub so zu legen, dass man(n) auch zum Fliegen kommt. Aber was ist in den meisten Top-Fluggebieten noch geboten – oft nicht sehr viel. Anders in Lenggries. Der Isarwinkler Hausberg bietet eine Menge Freizeitmöglichkeiten.

Doch erst mal zum Fliegen. Im Frühjahr und Sommer hat das Brauneck vier Startplätze für die Windrichtungen Süd, Nord und Ost. Vom gemütlichen Abendsoaring bis hin zu großen Streckenflügen ist alles drin. Es wurden vom Brauneck aus schon beachtliche Stecken rund ums Karwendel geflogen. Das 120 km große Karwendeldreieck gibt im DHV-XC gute Punkte, da es die FAI-Norm erfüllt. Auch einen Wettkampf, die Internationalen Bavarian Open, hat der heimische Gleitschirmclub 2009 mit großem Erfolg auf die Beine gestellt.

Jetzt zu den Freizeitalternativen. Anders als in vielen Skigebieten läuft in Lenggries auch im Sommer der Schlepplift im Tal, um die Downhiller im Bikepark Lenggries zum nächsten »Run« zu befördern. Angstfreie Radler können sich ein Downhillbike leihen und die Strecke immer wieder

abfahren. Für die weniger Actionhungrigen ist direkt daneben die Bullcartstrecke. Was sind Bullcarts? Es sind TÜV-geprüfte Dreiräder mit einem enorm tiefen Schwerpunkt und Scheibenbremsen. Mit diesen Spaßmaschinen lässt man sich den Berg raufziehen, um dann über Steilkurven herunterzubrausen. Führerschein benötigt man dazu keinen. In einer guten halben Stunde Fußmarsch oder 5 Minuten mit dem Auto steht am Jaudenhang eine Sommerrodelbahn zur Verfügung. Lohnenswert ist auch ein Ausflug auf die Reiseralm. Nach einer kurzen Bergwanderung (ca. 30 Minuten Fußmarsch) kann man dort ein Wildgehege besichtigen und anschließend bei einer zünftigen Brotzeit die Idylle des Isartals auf sich wirken lassen. Wer seltene Tiere ohne große Anstrengung beobachten will, der kann eine beeindruckende Show im Falknerhof beim "Vogel Jakob" anse-

Bei dem großen Unterhaltungsangebot bekommt man schnell Hunger. Um sich zu stärken, stehen zwei Wirtshäuser direkt am Fuße des beliebten Voralpenbergs parat. Zur Rechten das Jägerstüberl, mit seinen kroatischen Köstlichkeiten und zur linken die "Alte Mulistation". Letzteres hat neben echt bayerischen Spezialitäten wie Steckerlfisch und Schweinshaxn auch einen eigenen Kinderspielplatz zu bieten. Die "Muli", wie sie von den einheimischen Piloten genannt wird, ist die Fliegerkneipe schlechthin. Nicht nur aus dem Grund, dass die beiden Cheffinnen selbst durch die Lüfte





Starten mit Blick aufs Karwendel

m Tal arün, oben Schnee

segeln. Frisch gestärkt kann man sich nun in luftige Höhen begeben. Jedoch nicht zum Fliegen, nein, gleich mit der ganzen Familie. Spätestens im Hochseilgarten Isarwinkel kommt jeder auf seine Kosten. Die selbstentworfene und einzigartige Konstruktion aus Holz besticht durch ihre 90 verschiedenen Stationen. Hier ist für jeden etwas geboten, vom blutigen Anfänger bis hin zum passionierten Klettersteigler. Die geschulte Mannschaft des Herzstücks der Freizeitarena besteht aus motivierten, jungen Trainern, die selbst oft genug mit dem Gleitschirm zur Arbeit kommen. Wer lieber die nicht so kräftezehrende Variante des Hochseilgartens erleben will, kann mit dem 800 m langen "Flying Fox" gen Tal brausen.

Wessen Partner ist es nicht leid, den ewigen Fliegergesprächen zu lauschen, ohne eigentlich ein Wort zu verstehen. Wer einmal mitfliegen möchte, sollte einfach an der Flugschule Adventure-Sports einen Tandemflug

Auch im Winter gibt es am Brauneck viel zu erleben. Gerade als Gelegenheitsflieger schätzt man die thermikärmere Zeit. In komplett ruhiger, kalter Luft über verschneite Wiesen und Wälder gleiten, ganz geräuschlos. Und danach ab auf die Piste. Egal ob mit Ski, Board, Touren- oder Langlaufski ausgerüstet – das Brauneck hat für jeden das Richtige parat. Vom Tiefschneehang über Funpark bis hin zu perfekt präparierten Pisten, ein wahres Wintersporteldorado ist Lenggries. Wer im Winter die unberührte Landschaft des Isartals erkunden möchte, ist mit einer Schneeschuhwanderung oder einer Pferdeschlittenfahrt bestens bedient. Und wenn doch etwas Freizeitstress aufkommt und die Stunden für einen Tag mal wieder nicht reichen, kann man sich noch nachts auf der Flutlichtlanglaufstrecke oder beim gemütlichen Abendskilauf austoben. Für Kenner: Am 1.556 m hohen Brauneck kann man zwischen 20 Liftanlagen und 34 Kilometer Abfahrten wählen. Außerdem ist es gut möglich, dass man bei einem gemütlichen Einkehrschwung auf Ertl und Gerg trifft.

Im Winter herrschen sehr oft leichte Südlagen am Brauneck, die einen Flug mit spektakulärer Sicht in die verschneiten Berge erlauben. Für perfekte Startbedingungen haben sich die Mitglieder der Lenggrieser Gleitschirmflieger eingesetzt, so dass im Winter mit der Pistenraupe der Startplatz gewalzt wird.

#### Startplätze am Brauneck

Nordstartplatz: 50 m vom Gipfel entfernt für Gleitschirme, Drachenrampe direkt am Gipfelkreuz, Wiesenstartplatz, Achtung bei leichten Westlagen, da hier der Wind schräg reindrehen kann, Lee!

Südstartplatz: direkt gegenüber dem Nordstartplatz für Gleit-schirme und Drachen (Rampe vorhanden), großer und einfach Wiesenstartplatz. Achtung: Richtung Osten Materialseilbahn







Freizeitmöglichkeiten am <u>Brauneck</u> www.hochseilgarten-isarwinkel.de www.freizeitarena-brauneck.de

24 DHV-info 161 DHV-info 161 **25** www.dhv.de

TENACINGO UND IXTÁPAN DE LA SAL

## Zwei Fluggebiete abseits der Touristenroute

#### **TEXT UND FOTOS BARBARA KINDERMANN**

Wenn unter Fliegern von Mexiko die Rede ist, sprechen in der Regel alle vom Valle de Bravo, ein etwa 150 km westlich von Mexiko-City gelegenes Fluggebiet und angeblich der Spot in Mexiko zum Fliegen.

ass es in dem Ort selbst mitunter sehr voll und dementsprechend laut ist und zusätzlich noch fürchterlich nach Abgasen stinkt, erwähnen die wenigsten; klar, man kann hier wirklich gut fliegen.

Bewegt man sich allerdings nur ein wenig abseits der touristisch bekannten Routen, erlebt man ein ganz anderes Mexiko und kommt fliegerisch trotzdem voll auf seine Kosten, wenn nicht gar ein wenig mehr. Beginnen wir unsere Reise in Tenancingo 80 km südöstlich von Mexiko-City, so treffen wir auf eine typisch mexikanische Kleinstadt ohne großartige Pyramiden und mit nur wenig touristischen Attraktionen. Nördlich der Stadt steht auf einem 200 m hohen Hügel die 21 Meter hohe Christus-Statue, zu der angeblich 1000 Treppen von der Stadt aus hinauf führen. Südlich der Stadt befindet sich ein altes Kloster namens "Al Santo Desierto del Carmen", von wo aus man einen tollen Blick ins gesamte Tal hat. Tenancingo selber ist bekannt als die Blumenstadt; mitten im Stadtzentrum befindet sich einer der größten Blumenmärkte in Mexiko, von hier aus werden Blumen aller Art in die ganze Welt verschickt. Und soweit das Auge reicht sieht man um die Stadt herum fast nur Blumenfelder und Gewächshäuser.

Zu unserem Glück treffen wir - dank einer Handynummer, die wir zufällig bekommen hatten - gleich zu Beginn auf Daniel Miller, ein in Tenancingo lebender amerikanischer Tandempilot und Guide. Völlig selbstverständlich holt er uns früh morgens vom Taxistand ab, bringt uns zu einem super netten Hotel (siehe Kasten) und fährt dann weiter mit uns zum Fliegertreffpunkt.

Heute ist ein großes Fliegerevent in Tenancin-

go: Daniel Pedraza, mexikanischer Pilot, Guide und Besitzer des Startplatzes "La Malinche", hat alle Flieger eingeladen, das noch junge und wenig bekannte Fluggebiet kennen zu lernen und die diesjährige Flugsaison zu eröffnen. Vom Treffpunkt aus laufen wir ca. 15 Minuten einen recht holprigen Weg zu Fuß, während unsere Packsäcke von Daniel Pedraza mit dem Jeep bis zum SP gebracht werden. Am SP selbst erwarten uns viele Flieger, ein riesiger Stand von den Fliegerfrauen mit lauter Leckereien, ein Schamane, der Bürgermeister und weitere wichtige Honoratioren der Stadt sowie das Fernsehen. Neben all dem Trubel sehen wir aber auch ein tolles Fluggelände, das in alle Himmelsrichtungen Möglichkeiten zum Streckenfliegen bietet. Und nach einigen Reden und einer beeindruckenden Startplatz-Zeremonie von dem Schamanen geht es dann auch gleich los.

Die ersten Flieger können sich bereits um 11.30 Uhr halten und so wird es langsam hektisch am Start. Trotz der vielen Piloten aus unterschiedlichen Ländern kommt es nicht zum Stress, alle helfen einander und jeder kann in Ruhe starten. Um die Mittagszeit wird das Starten hier allerdings recht anspruchsvoll, da sich die Thermik direkt vor dem Start ablöst. Die Thermik ist kräftig - 6 m/s Steigen sind keine Ausnahme – aber

nicht wirklich turbulent, so dass wir schnell Höhe machen können. Der lang gezogene Berg verträgt viele Piloten, die Rippe ist beinah 6 km lang und die Aussicht ist großartig. Und gleich beim ersten Flug fliegen wir über 3.000 m, für Mexiko zwar nichts besonderes, wir freuen uns trotzdem und genießen den Flug. Cornelius erkundet erst mal die gesamte Rippe, um dann aber doch irgendwann mit mir Richtung Tenancingo zu fliegen. Der Landeplatz in Tenancingo ist aus der Luft gut erkennbar, eine riesengroße Fläche am Stadtrand direkt an der Hauptstraße. Mit 300 m Startüberhöhung sollte man ihn in der Regel erreichen, da einen die Thermik eh in diese Richtung versetzt und man Rückenwindunterstützung hat. Auf jeden Fall empfiehlt es sich, sich im Vorfeld von einem der beiden Daniels (siehe Kasten) in das Fluggebiet gründlich einweisen zu lassen. Nach der Landung werden wir

Startplatz "Rampa de Vuelo Tuxpan"

natürlich nochmals zum Start gebracht. Dort erwarten uns leckerste Tacos und so können wir - frisch gestärkt - noch einen netten kleinen Flug am Nachmittag machen. Direkt am Landeplatz ist eines der besten Fischrestaurants vor Ort, wo wir den Tag ausklingen lassen.

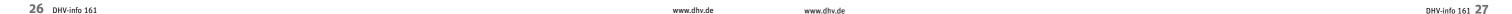
Am nächsten Tag sind die netten Fliegerfrauen mit ihren Leckereien zwar nicht mehr am SP, es wird dennoch wieder viel geflogen. Die Höhe reicht gut aus, die monumentale Christus-Statue zu überfliegen.

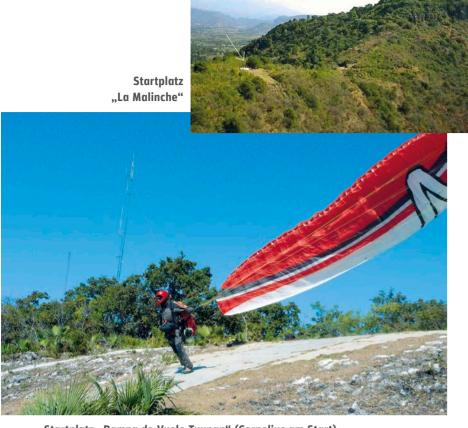
Die nächsten drei Tagen sind nur noch Cornelius, ich und mitunter auch Daniel Miller am Fliegen; unter der Woche ist hier wenig los. Erst am Wochenende kommen Piloten aus der Umgebung oder aus Mexiko-City nach Tenancingo zum Fliegen. Dann geht es für uns weiter nach Ixtápan de la Sal.

Luftline ist Ixtápan de la Sal nur ein Katzen-

sprung von Tenancingo entfernt, mit dem Bus dauert es allerdings 1 ½ Stunden, da man einen riesigen Canyon umfahren muss. Ixtápan de la Sal hat touristisch wesentlich mehr zu bieten: Hier gibt es einen gigantischen Agua-Park, eine Wellness-Oase, Thermalquellen, einen Golfplatz und in der näheren Umgebung riesige für Besucher zugängliche Grotten und sogar einen Safari-Zoo. Der schöne Zocálo inmitten der Stadt lädt zum Verweilen ein und leckere Restaurants, nette Bars und Discos sorgen abends für interessante Abwechslung. Trotz der ganzen Attraktionen bleibt Ixtápan in den einschlägigen Reiseführern immer unerwähnt, in die Stadt kommen ausschließlich mexikanische Touristen.

Héctor und Felipe sind die beiden ortsansässigen Piloten, die wir in Tenancingo kennengelernt haben und die uns ins Fluggebiet einweisen. Der Vater von Héctor besitzt ein schönes Hotel (siehe Kasten), in dem wir günstig unterkommen und gut frühstücken. Danach geht es zu viert zum Startplatz "Panteon de St. Miguel", der ungefähr 8 km von Ixtápan entfernt und mit dem Taxi erreichbar ist. Leider ist dort totale Flaute angesagt, kein Lüftchen regt sich, die Luft ist diesig, eben total stabil wie wir alle denken. Nach einer Stunde warten und immer noch kaum Wind wagt es Héctor dann doch. Und siehe da, es geht und sogar gar nicht schlecht. Héctor fliegt, sobald er ausreichend Höhe hat, direkt nach Ixtápan, da er noch arbeiten muss. Cornelius und ich machen uns auch fertig. Die Thermik ist eher ruppig, mich beamt es mit über 7 m/s hoch. Die Aussicht dagegen ist gigantisch, wir





FLUGGEBIETE | MEXICO

Startplatz "Rampa de Vuelo Tuxpan" (Cornelius am Start)



Startplatz "Panteon St. Miquel"

können den Vulcan von Toluca sehen und - was eher selten ist - sogar die beiden bekanntesten Vulcane Mexikos: den Popocatépetl (5.452 m und den Iztacchihuatl (5.286 m). Cornelius fliegt nach über einer Stunde ebenfalls nach Ixtápan, ich lasse es ruhiger angehen und lande in der Nähe der Hauptstraße. Hier hat es viele große Flächen, auf denen es sich gut landen lässt, wenn man die Hochspannungsleitungen im Auge behält. Felipe holt mich ab und in der Stadt treffen wir auch gleich die anderen beiden wieder.

Ein paar Tage und einige schöne Flüge später organisieren wir mit Felipe einen Tag vor unserer Abfahrt nach Deutschland noch eine Ausfahrt nach Iguala: eine Stadt, direkt an einem riesigen See gelegen. Um zum Startplatz "Rampa de Vuelo Tuxpan" zu kommen, benötigt man auf jeden

Fall einen Fahrer, da keine Taxis hochfahren fahren bzw. die Strecke zu weit zum Laufen ist. Die 2stündige Fahrt von Ixtápan aus stellt sich schnell als lohnend heraus. Uns erwartet ein beeindruckender Berg mit 850 m Höhenunterschied (Skorpione und Schlangen sollen sich hier tummeln), eine tolle Aussicht auf die gesamte Stadt mit dem See und einem gut angelegtem SP mit betonierte Startrampe. In Iguala fanden bereits mehrere Wettkämpfe statt, da das Gelände gut zum Streckenfliegen geeignet ist. Ein kleiner Wehrmutstropfen bleibt für uns: Es ist wieder ziemlich windstill, als wir ankommen. In Mexiko scheint dies kein größeres Problem zu sein. Und so sind wir schon bald in der Luft und genießen die grandiose Aussicht, die trotz diesiger Luft kräftige Thermik und das Fliegen mit den Zopiloten (einheimische Greifvögel). Ich lande wieder neben der Hauptstraße, hier reiht sich ein Feld ans nächste, so das ich die Qual der Wahl habe. Cornelius, der ein Stück Richtung Ixtápan fliegt, sammeln wir unterwegs wieder ein. Spät am Abend erreichen wir ausgehungert Ixtápan und gehen ein letztes Mal wehmütig Tacos essen (siehe Kasten). Leider lässt sich unser Rückflug nach Deutschland nicht verschieben. Aber wir kommen wieder, auf jeden Fall!

#### **Mexiko-Infos allgemein**

Anreise: Hin- und Rückflug nach Mexiko-Stadt von Frankfurt(M) ab 850,- €.

Von dort am besten mit dem Bus Richtung Taxco. Mietwagen sind teuer (ca. 50,- € pro Tag) und nicht nötig, da das Bussystem prima funfktioniert.

Zum Fliegen ist die beste Reisezeit von November bis Ende Januar.

Unterkunft: Hotel "Tres Naciones" in Tenancingo, Calle Cedros No. 203, tel (01714)1423275, DZ ab 12.- € mit Bad/WC für 2 Personen. Hotel "Los Soles" in Ixtápan de la Sal, Av. Juarez no. 19, tel (01721)1431451, Héctor, der Sohn des Besitzers, ist selber Flieger und Guide, DZ ab 17,- € mit Bad/WC für 2 Personen.

#### Flieger-Guide und Ansprechpartner:

Tenancingo: Daniel Pedraza (Guide, Pilot und Besitzer vom Startplatz La Malinche), spricht zwar nur spanisch, ist aber gastfreundlich und hilfsbereit, Mail: Dani\_210186@yahoo.com. Daniel Miller (Guide und Tandempilot), in Mexiko lebender Amerikaner, spricht englisch und spanisch, auch sehr hilfsbereit. E-Mail: sales@sumocobre.com, www.vuelaparapente.com.mx. Ixtápan de la Sal: Felipe Sotelo Diaz (Guide und Pilot), sprich sehr gut englisch, organisiert gerne auch Touren für Nichtflieger, E-Mail: cabanavip@yahoo.com. Héctor (Guide und Tandempilot), E-Mail: el5thsol@hotmail.com, tel: 01 721 14 3 14 51 bzw. 01 721 14 3 00 97. Mexiko-Guide. Fluglehrer und Kenner von den besten Spots in Mexiko ist Marco A. Guillermo B., er bietet Touren von Mexiko-City aus an, spricht französisch und spanisch,

E-Mail: marcocazadores@prodigy.net.mx, www.parapente.com.mx.

#### Verpflegung:

In Tenancingo gibt es direkt am Landeplatz ein tolles Fischrestaurant, ansonsten ist ein bekannter Fliegertreff das Hotel/Restaurant Nipagui an der Straße Richtung Startplatz gelegen. Frühstücken kann man gut in der Nähe vom Blumenmarkt, dort sind mehrere Restaurants. In Ixtápan kann man im Hotel los Soles gut frühstücken und Essen. Ein besonderer Tipp ist das Taco-Restaurant vor Ort "El Rincon de Puga" in der Straße Sr. Armando Puga Ramirez.



#### Fluggebiete

La Malinche bei Tenancingo Windrichtung Süd, Höhe 2.270 m (ca. 230 m Höhenunterschied zum offiziellen LP), teilweise mit Gras bewachsener SP. Um die Mittagsze viel Wind, kräftige thermische Ablösungen und mitunter schwierige Starthedinaungen, nachmittags einfacher. Idealer Ausgangspunkt fü streckenfluge in alle Himmelsrichtungen. Großzugige Notlandemog-ichkeit direkt unterhalb des SP, einziger Nachteil: Landungen sind nit einer kleinen Wanderung in nächste Dorf verbunden, wo man mit inter etwas länger auf einTaxi warten muss. Offizieller LP, großfläch ind gut anzufliegen, an der Hauptstraße von Tenancingo.

Ablosungen, kleiner Notlandeplatz unternalb vom SP, ansonsten wir in der Nähe der Hauptstraße gelandet (hier gibt es viele Landemög-lichkeiten, auf Hochspannungsleitungen achten). Streckenflüge sinc möglich, ein kleiner geht bis in die 8 km entfernte Stadt, gelandet wird in der Nähe vom Golfplatz.

Anzeige



28 DHV-info 161 www.dhv.de





v.l. Wolfi Lang und Muri Maurer Die drei von Skywalk: Jürgen Kraus,



Arne Wehrlin, Manfred Kistler



Dani Loritz und Andre Haas von Team 5



Wolfgang und Vera Kaiser von Fly and More



Team U-Turn, mitte li. Ernst Stobl, daneben Chef Thomas Vosseler

FREE FLIGHT 2009

### Das Glück ist mit den Tüchtigen

#### **TEXT UND FOTOS** BENEDIKT LIEBERMEISTER

Die Messe am Tegelberg hatte einen guten Einstand. Strahlendes Herbstwetter ermöglichte drei Tage Flugbetrieb.

ie Free-Flight im neuen Gewand? Nicht ganz! Aber Einiges war schon anders am Tegelberg. Ein Hauch von St. Hilaire umgab die Zeltstadt unterhalb der Königsschlösser Neuschwansteins. Organisator Benno Osowski hat richtig Gas gegeben. Innerhalb eines halben Jahres schuf er gute Rahmenbedingungen und schwor Bürgermeister, Gemeinde und sogar den Landrat auf die Free-Flight 2009 am Tegelberg ein. Es hat sich gelohnt. "Wir haben insgesamt zwischen 13.000 und 14.000 Zuschauer zu verzeichnen. Davon waren 5.000 Besucher auf der Messe. Ich bin mit dem Ergebnis hochzufrieden", stellt Osowski fest.

Der Freitag begann verhalten, das Wetter war eher bescheiden. Eine gute Gelegenheit sich in den Zelten mit den Neuheiten für 2010 vertraut zu machen. Doch bereits am Nachmittag lichteten sich die Wolken und der Flug- und Testbetrieb kam in Gang. Leider sind die Startmöglichkeiten am Tegelberg begrenzt und es war schon etwas Geduld nötig, um in die Luft zu kommen. Doch der Flug in einem märchenhaften Panorama, ruhige Herbstthermik und der kurze Weg vom Landeplatz zum Ausstellungsgelände entschädigten reichlich.



UP ist breit aufgestellt und blickt zuversichtlich ins Jahr 2010



Das Team von Swing ist stolz auf den neuen Astral 6

**30** DHV-info 161 DHV-info 161 **31**  FREEFLIGHT 2009 | ÜBERBLICK



Team Aixs Paragliders



Martin Mergenthaler von der gleichnamigen Flugschule



"Thermikwolke" Burkhard Martens stellt die neue Fluggebiete DVD vor



Unermüdlich und immer fröhlich: die Damen vom DHV



Der ehemalige DHV-Sportvorstand Axel Stuckenberger im Simulator



Michaela Veith und Hans Keim vertreiben Sup Air in Deutschland



ner für Ozone in Deutschland



Konny Konrad ist Ansprechpart- Der Gin-Vertrieb in Deutschland und Österreich



Christoph Weber (Turnpoint) mit Ondrej Dupal (Gradient)



li. Felix Rühle, Chef AIR, und Tim Grabowski re



**Wings of Change** 



v.l. Christoph Kratzner mit dem Team von Seedwings



**SOL** aus Brasilien



Judith Zweifel testet das Axess 2 Air von Advance Prominenz am DHV-Stand



Samstag und Sonntag zeigte sich das Allgäu von seiner schönsten Seite. Der Besucher stand vor der Oual der Wahl: An den Ständen mit den Experten sprechen, sich umgehend die "XC-Wunderwaffe2010" ausleihen und Probe fliegen. Oder der Elite des Gleitschirm- und Drachensports bei ihren Vorführungen im Außengelände zusehen. Oder sich im Gleitschirmsimulator und mit den erstklassigen Vorträgen im Eventzelt fortbilden.

Das Außen-Flugprogramm bot Einiges: Gleitschirmweltmeister Andi Aebi, Red-Bull-X-Alps Gewinner und den mehrmaligen Gesamt-World-Cup Sieger Chrigel Maurer, Acro-Weltmeisterin Judith Zweifel, Moto-Acroprofi Anselm Rauh, Base-Jumps, E-Lift mit dem Atos VR und vieles mehr.

Indoor gab "Bestseller-Autor" Burkhart Martens Tipps zum Thermik- und Streckenfliegen". Kerim Jaspersen stellte seinen Kurzfilm "Rush Hour Dream" vor. Mentales Training erläuterte Thomas Schlechter und Fliegerarzt Dr. Christian Laubender beschrieb die Auswirkungen von Kälte auf Piloten.

Der Renner war der Gleitschirm-Simulator am DHV-Stand. Luft- und Raumfahrtingenieur Uli Rüger konnte sich vor Nachfrage kaum retten.

Mit der Rekordzahl von 75 Trainings-Einheiten an den drei Messetagen war der Simulator pausenlos im Einsatz. Sogar Acropiloten und Hans Walcher (Deutscher Streckenflugmeister in der Sportklasse) testeten ihr virtuelles Flugkönnen. Großes Lob für den unermüdlichen Tüftler und den DHV, der diese innovative Lehrmethode angeschoben hat.

Testival – endlich auch für Drachen. Bekannte HG-Firmen stellten ihre aktuellen Intermediates zum Probeflug zur Verfügung. Da waren Airborne Sting 154, 168, Bautek Kite, Finsterwalder Funfex, Icaro Orbiter in s, m, l, und Seedwings Space 14, 16. Dirk Soboll leitete das Testival am Tegelberg. Das Feedback der Piloten am Samstag und Sonntag war groß. Die Intermediate-Drachen waren permanent in der Luft. Dirk und Leo halfen geduldig bei Auf- und Abbauen, betreuten die Piloten auf Wunsch auch per Funk am Start und bei der Landung. Auf jeden Fall soll dieses Testival nächstes Mal wieder stattfinden, wünschen sich die Drachenpiloten. Am besten mit mehr verschiedenen Intermediate-Geräten. Hier sind die Hersteller gefragt.

Die Ausstellungshallen waren gut gefüllt, neben dem DHV waren alle bekannten Gleitschirmund Drachenhersteller, Flugzubehörfirmen sowie verschiedene Flugschulen vertreten.



**Urlaubsfeeling. Hannes Papesh** von Nova



Primoz Gricar vertritt Aeros in **Deutschland** 



**Kurt Vorraber belebt Aerosport** 

**32** DHV-info 161 DHV-info 161 **33** www.dhv.de

#### FREEFLIGHT 2009 | ÜBERBLICK







Uwe Renschler entwickelt sein CoMo immer weiter



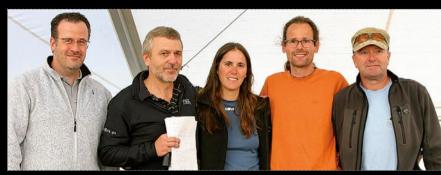
li. Martin Schwarz führt den Flight Club Lenggries



Susanne und Stefan Zorn von der Flugschule Blue Sky



Team Dudek Paragliders aus Polen



DHV-Sportvorstand Axel Stuckenberger und Ligachef Dieter Münchmeyer ehren die Sieger des German Cups 2009



Cumulus 53 - heizbare Weste und Handschuh



Bräuniger bringt ein technologisch hochwertiges Vario für wenig Geld







Ungebrochen ist der Trend zu leichten Ausrüstung. Neben reinen Bergsteiger-Schirmen werden vor allem 1-2er in "Light"- Versionen angeboten. Fast jede Firma hat ein Wendegurtzeug im Programm, sehr praktisch und unschlagbar im Gewicht. Der Drachenmarkt ist klein, aber oho! Der E-Lift-Antrieb beim Atos eröffnet neue Perspektiven. Jetzt

Advance baut bewusst kein Wendegurtzeug. Die Konstruktion Rucksack = Airbag birgt auch Nachteile. Ein Loch im Rucksack bedeutet ein Loch im Airbag. Das Axess 2 Air ist ein leichtes Kompaktgurtzeug mit Luftairbag, der auf dem Thermarest.-Prinzip basiert. Das Gurtzeug lässt sich im Rucksack sehr gut verstauen. Unmittelbar nach dem Auspacken nimmt es automatisch seine Form und das volle Volumen an. Der Pilot ist bereits beim Start geschützt. Das Gurtzeug wiegt 3,5 Kilo. Im Frühjahr soll der Omega 8 kommen.

Skywalk hat dieses Jahr im DHV-XC abgeräumt. Platz 1-3 in der Sportklasse gehörte dem Cayenne 3, dem aktuellen 2er. Erste Prototypen des Chili 2 (1-2) flogen schon auf der Free-Flight. Mit Streckung 5.65 soll er bei höherer Roll-Dämpfung im Trimmspeed annähernd in den Leistungbereich des C3 vorstoßen. 2010 bringt der Chiemgauer Hersteller den Tandem Joint 2.

Der Astral 6 steht kurz vor der Zulassung. Swing hat damit die höchste Streckung in der 2er Klasse. Möglich durch High Arc Technology (hohe Streckung bei starker Kappenkrümmung). Die Jagd auf den Seriensieger Cayenne 3 ist eröffnet! Hohen Tragekomfort bietet das Connect Reverse. Das integrierte Tragesystem stammt vom Alpinrucksack-Spe-

UP entwickelte mit dem Trango Xlight einen Leichtschirm für die Offe-

ne Klasse. Der Name Trango ist dabei etwas irreführend, in der Konstruktion entspricht der Schirm eher dem Edge. LTF 2-3 wird der Trango XC haben, der die bewährte Hochleister-Reihe weiterführt.

Mit PPN+, der Präzions-Profil-Nase, ist der Infinity 3 (1-2) von **U-Turn** ausgerüstet. Knick-unempfindliche Kunststoff-Stäbchen mittig über die Zellöffnung angebracht, sollen die Stabilität der Profilnase erhöhen und die Strömung optimieren. Airwulf heißt der neue 2er.

Der Ion (1-2) löst den Rookie ab. Nova will die Linie eines sehr sicheren Schirms mit gutem Handling und Leistung fortsetzen. Auf Perfomance im 1-2er Segment getrimmt ist das "Mountain & Travel" -Gerät Orvx. Eine Light-Version des Mentors mit 25% weniger Gewicht. Die Leichtbauweise soll das Extremflugverhalten verbessern und und einen Tick mehr Leistung bringen.

Charly-Produkte präsentiert im Mega-Truck das Titan 3, eine komplette Überarbeitung des vollverkleideten GS-Gurtzeugs Titan 2.

Mit dem Oxygen (1) geht man bei Icaro auf den Berg. Alle Gurtzeuge können mit einem kompatiblen Beinsack ausgerüstet werden. Der Drachen-Intermediate Orbiter kommt im neuen Design und wiegt unter 30 kg. Unter 2 Versionen wählen kann der Pilot beim HG-Gurt Tenax 3 – klassisch und Inside Trimm System.

Elllus 3 (1-2) ist der Leistungs-Internediate von Sol mit der größten Streckung seiner Klasse. Neu ist das Gurtzeug Spring in zwei Varianten, nur Schaumprotektor oder Schaum und Airbag.

Steuerbar ist die neue Rettung Orange ST von Team 5, konstruiert nach dem Rogallo-Prinzip. Der 2er Red wird in Kürze in allen Größen zugelassen sein. "Wir haben eine eigene Produktion in Kroatien aufgebaut", freut sich Konstrukteur Dani Loritz. "Die Fertigung von Prototy-

34 DHV-info 161 DHV-info 161 **35**  FREEFLIGHT 2009 | ÜBERBLICK

FREEFLIGHT 2009 | ÜBERBLICK

pen läuft jetzt viel schneller".

**Turnpoint** vertreibt **Gradient** und **Niviuk**. Aspen 3 ist die neue XC-Maschine, Golden 3 der 1-2er im mittleren Segment (Gradient). Niviuk hat den Artik 2 als Leistungszweier, der Hook 2 kommt als 1-2er. Mit integriertem RG-Container ist das GZ Voyager plus von Woody Valley erhältlich. Die Retttung InCase 3.0 ist eine eigene Entwicklung der Firma Turnpoint mit sehr schneller Öffnungszeit.

A I R zieht um! Ins Allgäu nach Buching. "Ich wollte immer schon in die Berge", sagt Chef Felix Rühle. Zu Füßen des Buchenbergs wird er eine Produktions- und Entwicklungsstätte mit Test-Zentrum aufbauen. Das Flagschiff ist der Atos VRQ mit verbesserter Leistung und agilerem Handling. Der E-Lift wird in Zusammenarbeit mit Toni Roth weiterentwickelt.

Einen eigenen 1-2er leistet sich **Skyline**. Konstrukteur Matthias Klinger setzt beim Falcon die Priorität auf Sicherheit und Leistung. Im eigen Haus näht Wolfgang Genghammer die exklusiven Drachen-Gurtzeuge. Der Anfänger-Drachen Malibu kann auch als kleiner Tandem genutzt werden. Code Zero ist das neue Segelmaterial von **Moyes**. Soll halt-, belastbarer und besser zum Zusammenlegen sein.

Mehr Leistung durch größere Streckung ermöglicht das Leitwerk des Combat 13.2.09. Der Hochleister der Drachenschmiede **Aeros** soll im Flugverhalten annährend einem Intermediate gleichen.

Führend im HG-Intermediate-Segment ist **Seedwings**. Space 14 und 16 heißen die "Rund um sorglos"-Drachen der Zillertaler Firma.

Gin hat ein neues Vertriebssystem über ausgewählte Schulen in D und Ö. Der neue Performance 1-2er Sprint ist auch in einer Leichtversion erhältlich (Sprint Lite). Mit Spannung erwartet: der Boomerang 7. Light auch bei Ozone, der Swift (1-2) ist ein abgespeckter Rush 2. In Arbeit der Delta (2). Für Furore beim World Cup Finale sorgte der Baby Hpp, eine Wettbewerbsstudie mit nur zwei Leinenebenen. Breit aufgestellt ist Paratech. Mit dem 2er P81, dem 1-2er P45 und dem Tandem Pbi6 (1-2) in zwei Größen (38 + 42).

Dünn und drahtig ist Markus Gründhammer geworden. "Ich war einfach zu fett. Jetzt habe ich 22 Kilo abgenommen und wieder einen Haufen Energie für Sport und mein Geschäft", zieht der **Wings of Change** Boss Bilanz. Neu sind der 1er Edonis und der 2er X-Fighter.

Im Frühjahr hat **AirCross** den Basis-Intermediate U-Fly im Programm. Der Hochleister U-Sport ist jetzt in 4 Größen erhältlich.

Die Deutsche Vertretung für **Sup Air** und **Flytec** Varios sitzt jetzt in Frasdorf am Laiming 3. In Kürze wird ein Shop eröffnet. In Planung ist ein neues Leichtgurtzeug. Acro ist das Gurtzeug für Akrofliegen von **Avu-Sport**. Mit 2 Rettungen, wahlweise Rogallo und RCS-System (Auslöse durch Feder). Abgespeckt wurde der Liegegurt, das Tanto wiegt nur 5 kg.

**Independence** hat den High-End 1-2er Garuda. Außerdem hat die Firma ein kompatibles System für das Herausziehen der Rettung aus den Gurtzeugcontainern entwickelt. Vor allem bei Tube-Containern eine Erleichterung.

Aerosport.at verkauft Airwave in D und Ö. Wave heißt der neue 1-2er, Tandem ist Tandem mit positv und negativ Trimmern. Ein Tandem Light ist in der Planung. Außerdem hat Kurt Vorraber die Produkte von Bio-Air-Technology im Programm. LTF 1-2 hat der Tandem Condor. Ziel der Entwicklung der Firma Firebird war ein Doppelsitzer der oberen Leistungsklasse. Interessant ist das Wendegurtzeug für Pilot und Passagier. Kleine Gruppen sind beim Windenschlepp mit der neuen, kompakten Abrollwinde von Skyward gut bedient. Die Intermediates Reve und Reve-XC (1-2) sind für einen breiten Pilotenkreis vorgesehen.

**Sky Paragliders** machen LTF, der 1er Anakis hat bereits die Zulassung. Vertrieb: **Flight Club Lenggries. Plastec Sports** ist der Importeur für **Axis-Schirme**,



Stilvoller Rahmen, im Hintergrund Schloss Neuschwanstein



Bernhard Greindl mit dem ersten 1-2 von Skyline



Skytraxx erweitert ständig die Funktion des gleichnamigen Varios



Kontest vertreibt AirCross, in der Mitte Chef Konrad Göra



Publikumsliebling: der Adler von Ozone



Thermik-Magazin, mit Herausgeber Norbert Aprissnig (Mitte)



v.l. Robby Bayerl und Willi Tacke von Flügel der Welt



Ava-Sport setzt beim Akro-Fliegen auf zwei Rettungen



Stefan Kurrle führt das kompatible System für die Rettungauslösung vor

LTF ist geplant. Aus Polen kommen **Dudek Paragliders**, Vertrieb in D wird aufgebaut. Neuheiten beim Zubehör: IQ Basis mit GPS von **Bräuniger**, ein technologisch hochwertiges Vario für den kleinen Geldbeutel. **Renschler** hat fürs CoMo Naviagtionsoftware zum Download. **Skytraxx** erweitert ständig die Funktionen. "**Thermikwolke**" Burkhard Martens bringt einen Fluggebietsführer auf DVD mit 10 min Filmaufnahmen pro Fluggebiet. **Cumulus 53** vertreibt beheizbare Handschuhe und Westen.

Folgende Schulen waren vertreten: Westullgüuer Flugschule, Blue Sky, Skyclub Austria, Flugschule Tegelberg und Flugschule Mergenthaler.

#### Wie geht's weiter mit der Free Flight am Tegelberg?

Hans Bausenwein, Geschäftsführer der PMA (Paraglider Manufacturers Association), wartet noch auf ein umfassendes Feedback aller Mitglieder. Sein Eindruck war, dass aufgrund der terminlichen Nähe zu St. Hilaire die internationale Resonanz nicht so groß war wie in Garmisch. Zur Diskussion steht vor allem der Zeitpunkt. "Zurück zu einem Termin früh im Jahr oder wieder knapp nach St. Hilaire? Free Flight Tegelberg im Schneematsch im April ist auch nicht das Gelbe vom Ei. Die Idee einer Rückkehr zur Aero in Friedrichshafen polarisiert sehr stark, da gibt es wenige starke Befürworter und einige ernsthafte Gegner."

Zur Thermik 2010 ein definitives Nein. Nächstes Jahr plant die PMA im Robinson Club/Ampflwang/Österreich das International Paragliding Experts Symposium (I-PES von 11.-14.11.10) mit einem publikumsoffenen Messe-Sonntag auf 2500 m² Ausstellungsfläche.





# Eins, zwei, drei – losrennen!

Biwakflieger wandern die Berge hoch, heben mit dem Gleitschirm ab und schlafen im Freien. Worldcup-Sieger Olly Rössel hat Zeit-Autor Marc Bielefeld zum Tandemflug über die Alpen mitgenommen.



Blick in die Dolomiten

#### **Making Off**

Vor einiger Zeit informierte das PR-Referat des DHV ausgewählte Journalisten über das Comeback des "Walk an Fly". Marc Bielefeld, freier Autor bei der Zeitung "Die Zeit", ließ der Gedanke nicht mehr los. Mit dem Fluggerät auf dem Rücken wandernd und fliegend durch die Alpen reisen. Im Frühjahr hakte er nach, ob dies auch für ihn als Gast mit einem Tandem möglich wäre. Kein Problem, beschied ihm PR Referent Benedikt Liebermeister. Olly Rössel sagte begeistert als Tandempilot zu und arbeitete mögliche Reiserouten aus. Benedikt und Fliegerfreund Boris Kalter waren als Fotografen mit von der Partie. Unterstützt wurde das Unternehmen vom DHV, UP, Hanwag, Renschler und Fliegfix (Genz Sportgeräte). Das Ergebnis war ein wunderbarer Artikel über eine der schönsten Formen des Gleitschirmfliegens in der auflagenstärksten Wochenzeitung Deutschlands.

lly Rössel guckt mal wieder in die Luft. Liest in den Wolken, studiert den Himmel. Er sitzt auf einer Alm, zweitausend Meter über dem Hochpustertal, und starrt durch seine verspiegelte Brille nach oben. Über den Bergen ziehen zwei Steinadler ihre Kreise. "Wir müssen warten", sagt Olly nach einer Weile. "Wenn die Adler zu oft mit den Flügeln schlagen, stimmt die Thermik noch nicht." Olly zieht sein T-Shirt aus, legt sich ins Gras.

Am frühen Morgen waren wir nach Osttirol aufgebrochen, normalerweise Ziel für Skifahrer und Wanderer. Olly und zwei Freunde haben die Autos geparkt, danach die Seilbahn in Sillian genommen. Es folgten zwei Stunden Marsch weiter bergauf, erst über markierte Pfade, dann querfeldein, bis sie einen steilen und exponierten Hang gefunden haben, einen ohne Steine, grasende Kühe und sonstige Hindernisse. Es ist ein schöner Tag, warm und klar, und wie wir nun so neben unseren großen Rucksäcken im Gras liegen, könnte man uns für erschöpfte Wanderer halten.

Doch steckt in unseren Rucksäcken kein normales Marschgepäck. Auch sind diese Rucksäcke im Grunde gar keine Rucksäcke. Zwei, drei Handgriffe, und die tragbaren Nyloncontainer werden zu den kleinsten Fluggeräten der Welt. Zu Gleitschirmen. Manche Schirme wiegen heute samt Gurtzeug nur noch fünf, sechs Kilo. Versierte Flieger wie Olly, Gesamtsieger im Worldcup, viermal Deutscher Meister, schnallen sich ihr eigenes Flugzeug einfach auf den Rücken und queren die Berge – mal fliegend, mal wandernd. Biwakfliegen, auch Walk and Fly genannt, ist die wohl ungewöhnlichste Art, die Alpen zu bereisen. Und neuerdings können unter großen Tandemschirmen sogar Gäste mitfliegen. Auch Olly nimmt gelegentlich Passagiere mit. Wenn er nicht gerade Wettkämpfe fliegt.

Wir haben Schlafsäcke dabei, Zahnbürsten, Karten, Regenzeug und etwas Essen. Olly, 40, plant, eine schöne Strecke zu fliegen, zwei, drei Tage, bis nach Matrei, zum Großglockner, oder nach Osten bis Kärnten. Manche sind schon 200 Kilometer am Tag geflogen, haben in einer guten Woche die gesamten Alpen gequert, von Salzburg bis Monaco. Allerdings hängt jeder Flug stark von der Thermik ab. Stimmen die durch steigende Warmluft enstehenden Aufwinde nicht, müssen wir ins Tal hinabgleiten, irgendwo auf einer Wiese landen, die nächsten Etappen notfalls laufen, trampen oder per Bus und Bahn zurücklegen.

Es ist mittags, als sich Olly aus dem Gras erhebt. Ein letzter Blick in die Wolken, dann sagt

www.dhv.de



BIWAKFLIEGEN | REPORTAGE



Soaren am Zettersfeld (Lienz)



er: "Es sieht jetzt gut aus, wir sollten uns fertig machen." Er und seine zwei Flugfreunde legen die Schirme auf der Wiese aus. Ben Liebermeister, 47, sehnig, schlank, arbeitet beim Deutschen Hängegleiterverband, fliegt seit 17 Jahren, nebenbei springt er Fallschirm. Kaum einer seiner Sätze handelt nicht von irgendeiner Form, durch den Himmel zu rasen. Boris Kalter, 32, ist Zimmermann, doch keineswegs minder begeistert. Auch den Sportverrückten mit der orangen Sonnenbrille hat der alte uralte Menschheitsttraum erfasst: Wann immer er kann, lässt er Hobelbank Hobelbank sein und hebt ab.

Die drei sortieren die Leinen und legen das Gurtzeug an. Das Prozedere dauert gerade mal fünf Minuten. Dann winkt mich Olly heran – in einem Extrasitz werde ich ihm vor den Bauch geschnallt. Seine Erklärung des Startmanövers ist knapp und deutlich. "Ich zähle bis drei, dann rennst du los, volle Kraft den Hang runter!" Er prüft noch einmal die zwei Karabiner, an denen ich mit ihm verbunden bin.

Der Hang führt steil hinab, dreißig Meter, bis hinter der Abbruchkante die Leere klafft. Über tausend Meter bis runter ins Tal. Der Ort Sillian sieht von hier oben aus wie ein Klecks in saftig grüner Landschaft. Ein leichter, warmer Wind weht den Hang hinauf, Kuhglocken bimmeln im Alpinidyll, dann kommt das Kommando: losrennen!

Als sich der riesige Schirm durch den Vor-



Olly Rössel mit dem Zeit-Autor in der Luft

wärtsruck hinter uns aufbläht, wird der Lauf nach ein, zwei Metern jäh gebremst. Als wolle eine lautlose Macht einen darin hindern, den Berg hinunter zu gallopieren. Der Schirm richtet sich jedoch weiter auf, wie ein steigender Riesendrachen, er steht, schwebt jetzt über unseren Köpfen. Das Laufen gelingt wieder, weiter, immer schneller auf die Kante zu, doch nach wenigen Metern strampele ich bereits in der Luft. Der Schirm enthebt uns der Erde, geräuschlos und sanft, es ist wie ein federleichter Hopser in die Schwerelosigkeit.

Die Kühe werden kleiner, ein Bauer winkt von unten herauf. Der Schirm zieht noch knapp über einer Almhütte vorbei, gleitet dann weit hinaus ins Panorama. Tief unten das Tal, die Häuser, die Kirchen, die Straßen.

Es sitzt sich gemütlich da oben im Himmel. Ein wenig wie in einem schmalen Nylonklappsessel zum Grillen. Ab und an schaukelt es etwas, lupft uns nach oben. Dann wieder sinkt der Schirm behutsam ab, gelegentlich sackt der Magen durch.

Von hinten schickt einen Olly einen Fluch in den Wind. Die Thermik scheint nicht zu stimmen. Wir sinken, "saufen ab", wie Gleitschirmflieger das nennen. Schräg fliegen wir die Hänge hinab, teilweise so nah an den Kieferwipfeln vorbei, dass man mit den Füßen nach ihnen treten könnte. Der erste Flug wird ein kurzer Flug. Butterweiche Landung zwanzig Minuten später auf einer Wiese neben dem Bahnhof von Sillian.

Auch Ben und Boris erwischen keinen Aufwind, sie landen ebenfalls.

Was tun? Die drei telefonieren, holen Wetterinfos ein. Dann treffen sie eine Entscheidung, die Köpfe zum Himmel gedreht. "Lass uns den Zug gen Osten nehmen, ins nächste Fluggebiet, da muss die Thermik doch besser sein!" Wir quetschen uns in ein Abteil, die Gleitschirme in den Rucksäcken stets dabei. Draußen ziehen die Lienzer Dolomiten vorbei, die Tiroler Alpen, steile Gipfel vor blauem Himmel.

Im Ferienort Greifenburg nehmen wir ein Bergtaxi, lassen uns auf 2.000 Meter fahren und begeben uns prompt an den nächsten Starthang, der sich steil gen Tal neigt. Sofort sind die Schirme ausgepackt, das Gurtzeug angeschnallt. Olly wird schon nervös, die Cumuluswolken sehen vielversprechend aus, Aufwinde bis in große Höhen. Dann zählt er runter, wir laufen den Berg hinab und fliegen abermals davon.



Zubereitung der Expeditionsnahrung



Zurück mit der Bahn

Dutzende andere Gleitschirme ziehen vorbei, neben uns, über uns, unter uns. Der Sport ist beliebt, nicht nur bei den Aktiven. Auch Urlauber und Anwohner genießen den Anblick. Kaum ein Tal in den Alpen, an dem die Schirme nicht wie bunte Tupfer den Himmel dekorieren. Und wenn ein Gleitschirmflieger auf einer Wiese im Tal landet, wird er prompt von vorbeifahrenden Autos mitgenommen. Das gemächliche Treiben im Himmel ist sympathisch. Leise, verbraucht kein Benzin und sieht anmutig aus. In den Alpen liegen zudem sehr gute Reviere. Im Sommer herrscht oft Thermik, es gibt zahllose Startplätze, die mit Seilbahnen und Sesselliften einfach zu erreichen sind

Olly treibt den Schirm in eine steile Kurve, hinein in einen "Bart", so nennen Gleitschirmflieger die unsichtbaren Säulen mit Aufwind. Der Schirm wird nach oben gerissen; in guten Bärten steigen Gleitschirme in zwei Minuten um bis zu 1.000 Höhenmeter. Eine kaum spürbare Fahrstuhlfahrt nach oben folgt, bis auf fast 3.000 Meter über Normal Null. Der Blick zwischen den Beinen hindurch nach unten ist jetzt definity nichts für Schwindelkandidaten. Um ums herum ist nichts als Luft. Ein entrücktes Gleiten durch die große Weite.

Ganz oben ein erhabener Anblick. Ein Adler kreist ebenfalls im Aufwind, auf Augenhöhe und nur wenige Meter von uns entfernt. Seine gespreizten Flügel sind deutlich zu sehen, der Kopf, der Schnabel. Doch ist dies auch ein absurdes Bild: Der König der Lüfte in seinem Element - im Schlepptau zwei behelmte Funsportler.

Olly fliegt den Schirm immer weiter über die Berge, mal höher, mal tiefer. Dann dreht er ab, steuert auf einen Grat zu, saust direkt über den Grat hinweg. Dahinter bricht die Steilflanke fast lotrecht ins Bodenlose ab. Magenflattern.

Nach zwei Stunden Flug landen wir auf dem Berg Knoten im Westen, 2.300 Meter hoch, mitten in der Wildnis. "Wir hätten auch eine Pension im Tal ansteuern können", sagt Olly. "Aber Biwakflieger nächtigen viel lieber oben am Berg." Kein Mensch ist zu sehen, nur ein linder Wind geht über die moosigen Hochwiesen. Hier und da blühen ein paar Blumen, grün und braun fallen die Flanken ins Tal. In der Ferne blitzt, wie ein Blatt Silberpapier ins Land gelegt, der Weißensee.

Die anderen sind nun auch gelandet, Olly sammelt Holz, macht ein Lagerfeuer, zum Abendessen gibt es Schinken, Brot, Müsliriegel und Tütensuppen, angerichtet mit Wasser aus dem nahen Fluss. Olly sitzt vor den Flammen, seine kurzen Locken glühen rot im Abend. Er erzählt von seinen vielen Flügen im Ausland, über den Wüsten Australiens, über dem Regenwald Brasiliens. Dahingleiten in Badehose, Traumziele aus Vogelperspektive. Auch Ben gerät ins Schwärmen, wenn es um seinen Sport geht. "Diese Ursehnsucht, an einer Bergkante zu stehen, seine Schwingen auszubreiten und davon zu fliegen beim Gleitschirmfliegen kannst du genau das tun!" Boris sitzt schweigend daneben, nickt.

Bei der Frage nach den Gefahren des Sports wiegeln die drei ab. Gleitschirmfliegen gelte als äußerst sichere Flugsportart. Rund 28.000 aktive Gleitschirmflieger sind in Deutschland gemeldet, in den letzten beiden Jahren kam hier jeweils nur einer ums Leben. Weltweit verunglückten 2007 und 2008 dagegen jeweils sechs Deutsche beim Fliegen unterm Schirm. Über eines müsse man sich natürlich stets im Klaren sein, schiebt Ben noch nach. "Wir sind hier nicht beim Kegeln."

Gegen neun sinkt die Sonne, friedlich ragen die Gipfel des nahen Kärnten in den Himmel. Bald werden die Berge lila, die Wolken rosa, der reinste Kitsch. Wir holen die Schlafsäcke heraus, wickeln uns zum Schutz gegen Nässe in den Schirmen ein. Dann kommt die Nacht, der Himmel sternhagelvoll.

Am nächsten Morgen strahlt die Sonne, die Thermik setzt früh ein. Nach dem Frühstück starten wir zum Weiterflug, Ollv zieht den Schirm sofort in einen Aufwind. Er will heute zu den Bergen der nächsten Ortschaften fliegen, Lienz, viel-

leicht doch zum Großglockner. Auf 2.600 Meter entscheidet er, dass die Höhe reicht, um das Tal zu gueren. Mit 40 bis 50 Kilometer pro Stunde gleitet der Schirm mit uns in die Weite, Kurs West.

Wir kommen flott voran. Im Süden thronen die Gipfel Sloweniens, die Spitzen der Dolomiten. Plötzlich: verschärftes Kettenkarusselfahren! Olly zieht eine Steuerleine durch, der Schirm rast in Steilkurven nach unten. "Wing-over", so nennen sie es, wenn der Schirm auf einmal unter einem fliegt, während Pilot und in diesem Fall auch Passagier kopfüber und in hohem Bogen durch den Himmel geschleudert werden. Wenn ich in den Kurven zum Schirm schaue, blicke ich nun ins Tal hinab! Gegen brutale Extrem-Manöver noch harmlos. "Der Schweizer Chrigel Maurer ist schon mal 210 Loopings geflogen, nonstop hintereinander!", schreit Ollv von hinten in den Wind. "Nur etwas für Viecher!"

Ein Gipfelkreuz kommt jetzt nah heran, dann lenkt Olly in eine Flanke hinein, gleitet den nächsten Hang wieder hinauf, Felsen, Steine, Grate in greifbarer Nähe. Zwei Tage sind wir nun unterwegs, die Perspektiven werden vertrauter, das Gefühl, Stunden im Himmel zu sitzen, zu fliegen. Hoch, runter, das alles scheinbar mühelos, schwebend. Es ist wie meditatives Surfen in den Wellen der Lüfte.

Am Nachmittag, nach drei weiteren Stunden Flug, ist die nächste Bergkette am Zettersfeld erreicht. Zwischenlandung direkt neben dem Bergrestaurant "Zum Sepp", 2.200 Meter über dem Sport- und Kraxelparadies Lienz. Boris und Ben, in Thermokluft und dicken Bergstiefeln, legen ihre Helme auf dem Tisch ab. Es gibt Hirschragout, Pilze, Knödel, frisch vom Jäger. Die drei sind mal wieder am Fachsimplen. Es geht um superleichte Schirme, Höhenwinde, Kehrwassereffekte, um Turbulenzen und kaum erkennbare Thermikablösungen. Ben sagt: "Ich wünschte, ich hätte noch mehr Zeit zum Fliegen. Aber ich will ia nicht meckern."

Olly ist nach der kurzen Einkehr nicht lange zu halten. Er blickt in den Himmel, schiebt sich die Brille auf die Nase. Die Wolken sähen gut aus, meint er. Cumulus, zart in ihrer Struktur und schön hoch über den Gipfeln. Perfekt für schnel-

Dann geht er rüber zum Hang, legt den Schirm aus und winkt mich heran. Zeit für den Start zur nächsten Etappe. Richtung Großglockner, nach Matrei, Hauptsache weiter. Wie lange die verbleibende Flugdauer für heute sei? Olly hört die Frage schon nicht mehr. Durch die Berge hallt das Kommando. Laufen!





6.4



Astral 6 Händler (Stand 18.11.2009)

Deutschland: Flugzentrum Bayerwald / FS Adventure Sports / FS Chiemsee / FS Flatland / FS Gleitschirmschule München / FS Jenair FS Luftikus / FS Moselglider / FS Oase / FS Oberberg / FS Revierwings / FS Siegen / FS Sky Master / FS Top Gliders

FS BlueSky / FS Flight Connection Arlberg / FS Salzburg / FS Steiermark / FS Zillertal FS Diemtigtal / FS Jura / Flying Center Oberwallis

swing.de

42 DHV-info 161

www.dhv.de

Alle Preise inkl. Mehrwertsteuer 19%

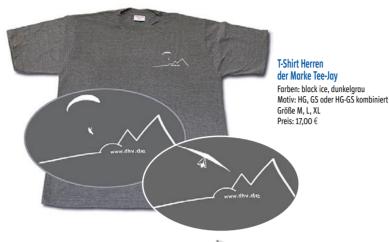
#### BEKLEIDUNG

#### T-Shirt Herren Herren T-Shirt der Marke Mantis in der Farbe dunkelblau Größe M Motiv HG-GS kombin

Preis: 19,00 €



DHY shop-





#### 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. XI Preis: 19.00 €



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 €



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



VAUDE Weste Damen

Fleece-Weste für Herren

Winddichte, leichte und atmungsak-

tive Softshell-Weste für Damen

und Herren

Preis: 85,00 €

Preis: 85,00 €

#### **ZUBEHÖR UND PRÜFUNGSFRAGEN**



#### 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 €

#### Erste Hilfe Päckchen

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

Prüfungsfragen GS A-Schein GS B-Schein

Preis: 12,30 € Preis: 12.30 € Preis: 12.30 € HG A-Schein Fluafunk Preis: 3.60 € GS Passagier Preis: 7.00 €

Info - Sammelordner Preis: 0,20 €

#### Flugbuch für Drachen- und Gleitschirmflieger

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

#### Rettungsschnur-Set

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

#### BÜCHER



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



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



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



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



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



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



Lehrplan - Passagierflieger Grundlage für die Ausbildung zur Passagierberechtigung für Gleitschirmfliegen. (Ausaabe 2005) Preis: 19.90 €



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



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



Drachenfliegen Das Lehrbuch für Anfänger und Fortgeschrittene von Peter Janssen und Klaus Tänzler. (Ausaabe 1998) Preis: 24,50 €



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

#### DVDs



Red Bull X-Alps 2009 von Hannes Arch. Länge 55 Min. Preis 29.90 €



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

DVD - Starten, Steuern, Landen

mit dem Drachen von Ralf Heu-

her mit Bonusvideo. Filmdauer

15 Min. Bonusfilm 12 Minuten.

Preis: 15.50 €



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



FLIGHT CONTROL Gleitschirm-Flua-Techniktrainina mit Mad-Mike Küng von den Machern der n-tv Serie "Take Off", Dauer ca. 35 Min. Preis: 24.90 €



PLAYGROUND -Traininasfilm von Mike Küng und Alex Kaiser. Dauer: 34 Min. Preis: 29.90 €



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



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



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



von Charlie Jöst. Dauer 60 Min..





DVD - Aktiv Gleitschirmfliegen

von Charlie Jöst mit Bonusvi-

nusfilm 12 Minuten.

Preis: 19,50 €

KARTEN

deo. Filmdauer 42 Minuten. Bo-

#### 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)



Starten, Steuern, Landen mit

dem Gleitschirm von Charlie

Jöst mit Bonusvideo.

Bonusfilm 12 Minuten

Dauer 35 Min.

Preis: 15,50 €

Gesamtübersicht

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

Ausgabe 2003



Deutsche Fluggeländekarte ca. 450 Fluggelände in ganz Deutschland incl. Schleppgelände. (Ausgabe 2004) Preis: 9,20 €







DRACHENFLUG

### **Unfallanalyse 2008**

**VON KARL SLEZAK** 

Für das Jahr 2008 wurden dem DHV 30 Störungen und Unfälle mit Hängegleitern von deutschen Piloten im In- und Ausland gemeldet (23 Inland, 7 Ausland), davon zwei Todesfälle.

Jahr	Unfälle/Störungen gesamt	Tödliche Unfälle
1997	50	5
1998	43	6
1999	33	3
2000	42	5
2001	34	4
2002	32	4
2003	38	2
2004	28	2
2005	27	2
2006	25	4
2007	40	7
2008	30	2

#### Start

Acht der gemeldeten Unfälle ereigneten sich in der Startphase.

Wohl wegen eines Starts mit zu hohem Anstellwinkel geriet der Bautek Twister im Abflug in den Sackflug und wurde von einer Windböe in die Bäume am Hang geweht.

Ein seitliches Aushebeln des Drachen während des Starts wurde zweimal als Unfallursache angegeben. Beide Male erfolgten die Starts auf Rampen (Tegelberg und Neumagen) bei böigen Bedingungen. Nach der einseitigen Bodenberührung drehten die Drachen unkontrolliert ins Gelände. Der Pilot in Neumagen blieb dabei unverletzt, am Tegelberg stürzte der Drachen in die felsige Flanke unterhalb der Ostrampe, mit Brüchen an Hanggelenk und Mittelfußknochen kam der Pilot noch vergleichsweise glimpflich davon.

Ein unaufmerksamer (oder unerfahrener) Start-

helfer verursachte einen Unfall an der Rampe in Neumagen. Bei starkwindigen und böigen Bedingungen erfolgten alle Starts an diesem Tag mit der Unterstützung von Starthelfern. Übliche Praxis an diesem Flugberg ist es, dass die Starthelfer die Unterverspannung nur noch mit der offenen Hand kontrollieren, sobald der Pilot den Drachen auf die Schultern hebt. Nicht so einer der beiden Starthelfer in diesem Fall. Er muss wohl die Unterverspannung mit der Hand umklammert gehalten haben. Denn als der Pilot sich zum Start entscheidet, hat der Starthelfer auf der linken Seite die Unterverspannung nicht losgelassen. Der Drachen gerät sofort in eine Drehung, die der Pilot vergeblich zu korrigieren versucht. Es kommt zu einer Baumlandung. Das Drama war damit jedoch noch nicht zu Ende, denn der Drachen hatte sich nicht in den Ästen verhängt. Sich an zwei dünnen Zweigen festklammernd, ohne Halt an den Füßen, droht der Zug des Hängegleiters den Piloten aus dem hohen Baum zu ziehen. Gerade noch rechtzeitig ist ein Helfer mit einem Seil da, an einer Hand hängend gelingt es dem Piloten sich am Baumstamm zu sichern. Sein Fazit: Die Kommandos sollten unbedingt vor dem Start abgesprochen werden, besonders mit unbekannten Starthel-

#### **UL-Schleppstart**

Hier kam es zu zwei Unfällen. In "Altes Lager" überstieg der Drachen das schleppende UL in der Abflugphase und sackte danach deutlich durch. Als sich das Schleppseil wieder straffte, geriet der Starre (Guggenmos ESC) in Schräglage und brach nach links aus. Nach dem Bruch

#### Die tödlichen Unfälle 2008

1. Emberger Alm, Greifenburg (Österreich) Ein 70-Jähriger Deutscher mit Wohnsitz in Österreich startete vom Startplatz Emberger Alm mit seinem A-I-R Atos VQ. Nach kurzer Flugphase ging das Gerät in einen immer steiler werdenden Sturzflug über und prallte mit hoher Geschwindigkeit im Gelände auf. Dabei zog sich der Pilot tödliche Verletzungen zu. Die Unfalluntersuchung ergab, dass beim Aufbau die Flügelrohre vertauscht worden waren. Die dadurch verursachte hohe negative Schränkung hat zu dem instabilen Flugverhalten geführt. Zu diesem Unfall gibt es einen ausführlichen Unfallbericht unter "Sicherheit" auf dhv.de

2. Laber, Oberammergau (Deutschland)
Nach dem Start von der Rampe am Labergipfel stürzte ein 63-Jähriger Drachenflieger, der über fast 35 Jahre Flugerfahrung verfügte, getrennt von seinem Drachen in das felsige Gelände und zog sich tödliche Verletzungen zu. Er hatte sich nicht eingehängt. Auch den anderen anwesenden Piloten war dieser Fehler nicht aufgefallen.

der Sollbruchstelle gelang es dem Piloten, das Gerät wieder zu stabilisieren, es befand sich aber noch im Abfangbogen. Mit hoher Geschwindigkeit erfolgte der Aufprall auf der Bahn. Der Pilot zog sich bei diesem Unfall lebensgefährliche Verletzungen zu.

Kurz nach dem Anrollen mit dem Startwagen riss plötzlich die Sollbruchstelle des Schleppseils.

www.dhv.de DHV-info 161 47



#### **Partnercheck**

Es ist eine traurige Gewissheit, auf die man sich leider verlassen kann; jährlich mindestens ein tödlicher Hängegleiterunfall mit der Ursache "nicht eingehängt" oder "Beingurte offen". Bisher hat es noch keine technische Lösung gegeben, die hier Verbesserung brachte. Kletterer praktizieren den "Partnercheck". Dabei wird gegenseitig der wichtigsten Kontrollpunkt - der Anseilknoten - gecheckt. Bei praktisch allen "nicht eingehängt" oder "Beingurte offen"-Unfällen in den letzten Jahren war der Pilot nicht alleine am Start, ein solcher Partnercheck wäre also möglich gewesen. Dies ist eine ausdrückliche "Aufforderung zum Hinschauen".

Es traf den Piloten im Gesicht und fügte diesem schwere Kieferverletzungen zu, die einen einwöchigen Aufenthalt in einer Zahnklinik erforderlich machten. Dieser Unfall verdeutlicht, wie wichtig es ist, beim Schleppstart einen Integralhelm zu verwenden. Ein solcher - der Pilot hatte einen Halbschalenhelm ohne Kinnbügel - hätte hier wahrscheinlich den Verletzungsgrad deutlich mindern können.

#### Nicht eingehängt

Neben dem tödlichen Unfall am Laber (siehe tödliche Unfälle) hatte sich auch ein Pilot bei einem Start am Rauschberg nicht eingehängt. Er löste sich noch während des Abhebens vom Drachen und stürzte mehrere hundert Meter ein Schneefeld hinunter. Dabei wurde er nur leicht verletzt

Tödlicher Unfall am Neunerköpfl (2009): Dieser fatale Fehler (offene Beingurte) könnte von anderen Piloten bemerkt werden, wenn eine "Kultur des Hinschauens" stärker ausgeprägt wäre.

#### Hindernisberührung im Flug

Zu fünf Unfällen kam es während der Flugphase. Beim hangnahen Fliegen kollidierten zwei

Piloten mit Bäumen. In einem Fall hatte der Drachenflieger den ersten Flug mit einem ihm unbekannten Gerät (Finsterwalder Perfex) durchgeführt. Bei etwas böigen Windbedingungen hatte er den Drachen schon im Abflug aufgeschaukelt und konnte dabei einen besonders starken Ausschlag zur Hangseite nicht mehr kontrollieren. Im letzten Moment drückte er noch raus und erzielte so eine weiche und verletzungsfreie Baumlandung.

Wohl einfach zu nahe an den Hang geflogen (räumliche Fehleinschätzung) war ein Pilot am Kandel. Er streifte einen Baum und blieb in 12 m Höhe hängen. Erst nach aufwändiger Suche fanden die Rettungskräfte die Unfallstelle und konnten den Piloten leicht verletzt bergen.

#### Fehlfunktion des Fluggerätes

Frisch vom Check war der Airwave Klassic, mit dem ein Drachenflieger seinen Flug vom Rauschberg startete. Bereits kurz nach dem Start bemerkte er, dass der Drachen stark zu einer Seite zog. Da das Korrigieren zunehmend zum Kraftproblem wurde, entschloss er sich, zügig den Landeplatz anzufliegen. Der Höhenabbau mit der stark zur Seite ziehenden Fläche war

schwierig und geriet vermutlich deshalb zu tief. Ein hoher Zaun konnte nur noch mit Drücken überflogen werden, danach erfolgte der Crash auf die Landewiese. Der Pilot zog sich dabei, trotz (älterem) Integralhelm, erhebliche Gesichtsverletzungen zu.

#### Stall, Strömungsabriss

Nach dem Start an der Hochplatte wurde der Drachen eines Flugschülers leicht vom Seitenwind versetzt. Bei der überhasteten Richtungskorrektur drückte der Schüler den Steuerbügel voll nach vorne und der Flügel geriet in einen überzogenen Flugzustand. Beim Aufprall auf dem Wiesenhang erlitt der Flugschüler eine tiefe Schnittwunde am Oberschenkel, vermutlich durch die Unterverspannung.

#### Kollisionen

Im Berichtszeitraum wurden zwei Kollisionen Hängegleiter/Hängegleiter gemeldet. Dabei wurde keiner der beteiligten Piloten ernsthaft verletzt.

Bei einem Wettbewerb am Tegelberg stießen, in der Nähe des Säulings, zwei der Teilnehmer zusammen. Beide waren am Thermikkreisen, weit und breit kein anderer Flieger. Nach der Kollision lösten die Piloten ihre Rettungsgeräte aus und landeten unverletzt. Es entstand jedoch hoher Sachschaden und ein langwieriger Streit um die Schuldfrage. Von Seiten des DHV-Sicherheitsreferats konnte nicht abschließend geklärt werden, ob sich einer der Piloten falsch verhalten hatte. An diesem Tag war von der Wettbewerbsleitung Rechtskreisen in der Thermik vorgeschrieben. Am wahrscheinlichsten ist es, dass beide Piloten in versetzten Rechtskreisen geflogen sind und am Überschneidungspunkt kollidiert sind.

Der zweite Zusammenstoß ereignete sich beim Soaren. Zwei Drachen hatten sich gerade, in entgegen gesetzten Flugrichtungen auf annähernd gleicher Höhe passiert. Einer der beiden flog unmittelbar danach ein Kehre. Der voraus fliegende Pilot hatte davon nichts mitbekommen. Als er ins Steigen flog und den Drachen verlangsamte, krachte der schneller fliegende Hintermann seitlich in den Flügel. Beide Piloten konnten jedoch ihre Fluggeräte stabilisieren und landen. Einer der beiden hatte sich beim Zusammenstoß schwere Prellungen zugefügt.

#### **Landeeinteilung und Landung**

Während Landeeinteilung und Landung kommt es zum Großteil der Unfälle mit Hängegleitern.





Beim versetzten Kreisen in gleicher Drehrichtung besteht am Schnittpunkt der Kreise Kollisionsgefahr.

Von den insgesamt 30 Hängegleiterunfällen ereigneten sich 17 bei Landeeinteilung und Landung.

#### Hindernisberührung im Landeanflug

Einen Schwerverletzten forderte eine Hindernisberührung im Landeanflug. Der Pilot war bei seinem Prüfungsflug im Endanflug, als er plötzlich, und für den Prüfer nicht nachvollziehbar ("die Peilung hat gut gepasst") um 180° drehte und in die Gegenrichtung flog. Dabei streifte er einen Baum und stürzte zu Boden. Mit Rippenbrüchen und einer kollabierten Lunge fielen die Verletzungen ernsthaft aus.

Zu hoch im Endanflug und auf der möglichen Ausweichlandewiese reger Gleitschirmverkehr. Das brachte einen Hängegleiterpiloten am Landeplatz Greifenburg so in Stress, dass er eine Stromleitung übersah. Die Kollision mit der Leitung verlief verletzungsfrei. Auch nur Sachschaden verursachte ein Drachenflieger, der am Drumont-Landeplatz (Vogesen) einem Gleitschirm ausweichen musste und deshalb zu tief kam. Eine Absperrschranke konnte gerade noch überflogen werden, der Crash erfolgte in einem dahinter geparkten Renault.

#### Bodenberührung des Flügels beim Landeanflug

Ein Pilot berichtete davon, dass er bei einer Außenlandung bei einem Streckenflug, " noch mitbekam, wie der stark schräggestellte Innenflügel Bodenberührung hatte", dann reißt seine Erinnerung ab. Die Folge dieses Flugfehlers in geringer Höhe waren schwere Verletzungen.

Ursache	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Fehler Landeeinteilung und Landur	ng 34%	27%	43%	26% (10)	8 (29%)	7	8	25	17
Fehler Start Abflug	16%	22%	12%	24% (9)	5 (18 %)	8	6	9	8
Kollision mit Hindernis im Flug	14%	17%	20%	14% (5)	5 (18%)	4	3	3	2
Kollision Luftfahrzeug	5%	4%	0%	3% (1)	1 (3 %)	1	1	0	2
Gefährliche Flugbedingungen	nicht erhoben	7%	11%	5% (2)	3 (11%)	3	2	1	1
Medizinischer Ausfall	nicht erhoben	4%	3%	0 % (0)	0 (0%)	1	1	0	0
Technik Ausrüstung	9%	4%	6%	10% (4)	2 (7%)	2	1	1	3
Lockout	5%	7%	0%	5% (2)	0 (0%)	2	2	2	0
Technik Schlepp-ausrüstung	5%	2%	0%	3% (1)	0 (0%)	0	0	0	1
Überschlag	7%	2%	5%	7% (3)	3 (11%)	3	1	0	0
Nicht eingehängt	0%	4%	0%	3% (1)	1 (3 %)	1	0	1	2
Sonstiges	5%	0%	0%	0 %	0 (0%)	0	0	1	1



#### **Landung mit Rückenwind**

Weil er den Windsack falsch interpretierte, musste ein Drachenflieger an der Hochries mit Rückenwind landen. Die Landegeschwindigkeit war zum Mitlaufen zu hoch und der Drachen bohrte sich mit der Nase in die Wiese. Bei diesem Unfall zog sich der Pilot eine Fraktur des Ellenbogens zu.

#### Landefehler

Zu früh rausgedrückt, Fehler bemerkt, Versuch mit Ziehen wieder zu beschleunigen, das führte in zwei Fällen dazu, dass der Drachen mit der Nase zuerst auf dem Boden aufkam. Beide Piloten hatten im Moment der Bodenberührung die Hände an den Trapezseitenstangen. Beim abrupten Abstoppen der Geschwindigkeit wurden sie durchs Trapez nach vorne beschleunigt und brachen sich einen Oberarm. Dirk Soboll gibt in einem Artikel im DHV-Info 158 hierzu folgende Empfelung: "Ein Letztes: Geht einmal alles schief

und ist ein heftiger Aufschlag unvermeidlich, Arme weg von Basis und Seitenrohren!"

In Abweseheit seines Fluglehrers wollte ein Drachenflugschüler einen kleinen Flug vom Übungshang machen. Er rechnete gar nicht damit abzuheben, dies geschah aber doch. Zur Landung zog er am Steuerbügel, statt diesen herauszudrücken. Das Fluggerät kam mit der Nase zuerst auf den Boden auf, der Flugschüler brach sich beim Durchpendeln einen Oberarm.

#### "Steuerbügel frisst Gras"

Eine der großen Gefahren bei Außenlandungen. Ein Pilot brach sich einen Oberarm, als sein Steuerbügel sich bei einer Außenlandung im hohen Gras festfraß und das Ausschweben des Drachens abrupt stoppte.

#### Sonstige Landeunfälle

Weil sich das dünne Seil der Schleppklinke im Reißverschluss seines Gurtzeugs verhakt hatte, kam ein Drachenflieger im Landeanflug in Schwierigkeiten. Wegen der Versuche, das Gurtzeug zu öffnen, war er nicht in der Lage die gespannte VG zu lösen. Die eingeleitet Kurve in den Endanflug geriet ungewöhnlich zäh und konnte nicht zu Ende geflogen werden. Es kam zu einer Kollision mit einem Auto, die der Pilot jedoch unverletzt überstand.

Weniger Glück hatte ein Flugschüler. Trotz der Fluglehreranweisung "Gurtzeug bleibt offen" hatte er bei einem Höhenflug den Reißverschluss geschlossen. Im Landeanflug kam dann Hektik auf, bei dem Versuch das Gurtzeug wieder zu öffnen. Funkanweisungen zur Radlandung blieben erfolglos und der Pilot prallte unkontrolliert gegen den Betonsockel einer Windmessanlage. Dabei zog er sich mehrere Bänder- und Muskelrisse zu.

### Nachrichten für Gleitsegel- und Hängegleiterführer

#### 311/161

Das Rückwärtsaufziehen beim GS-Windenschleppstart ist nun offiziell in die Flugbetriebsordnung (FBO) aufgenommen worden. Piloten, die das Rückwärtsaufziehen sicher beherrschen, dürfen ab sofort ihr Gleitsegel beim Windenschleppstart auch rückwärts aufziehen, wenn sie vor dem Start mit allen Beteiligten (Startleiter und Windenführer) den Startablauf abgesprochen haben.

#### Hier der aktualisierte FBO-Text, Abschnitt III, Nr. 12:

#### Die Kommandos gelten für das Vorwärtsaufziehen; für das Rückwärtsaufziehen sind gegebenenfalls ergänzende Kommandos mit allen Beteiligten vor dem Schleppstart festzulegen.

**Anmerkung**: Mit dieser individuellen Regelung für das Rückwärtsaufziehen ist bewusst keine spezielle Methode festgelegt worden. Piloten und die am Schlepp Beteiligten können nun selbst vor dem Start durch Rückwärtsaufziehen bestimmen, wie der Ablauf stattfinden soll. Die nachfolgend aufgeführten zwei Methoden haben sich bisher bewährt:

**Methode 1** (anwendbar bei stärkerem, laminaren Gegenwind, wenn der Pilot die Kappe im Stand längere Zeit über sich halten kann)

**Startvorbereitung:** Vor dem Startvorgang wird das Vorseil seitlich im halben Bogen zur Ausdrehrichtung großzügig ausgelegt, damit der Pilot mit dem losen Seil der Kappe beim Rückwärtsaufziehen folgen kann und das Seil nicht von der Trommel ruckartig abgezogen wird.

Ablauferläuterung: Der Pilot zieht nach dem Kommando "Pilot eingehängt" die Kappe rückwärts auf. Nach dem Rückwärtsaufziehen dreht sich der Pilot zur Schlepprichtung aus, gibt dann die üblichen Kommandos: "Seil anziehen" und "Seil straff" kurz hintereinander, dann "Fertig" und "Start" wie beim Vorwärtsstart.

Der WF erhält alle Kommandos wie gewohnt. Lediglich das Aufziehen der Kappe erfolgt früher, nämlich vor dem Kommando "Seil anziehen".

**Pilotenanmeldung:** wie üblich mit dem Zusatz: "Pilot zieht rückwärts auf" **WF-Bestätigung:** wie üblich mit zusätzlicher Bestätigung: "Pilot zieht

Kommandos:

Startstelle: "Pilot und Gerät startklar"
WF: "Winde startklar"
Startstelle: "Pilot eingehängt"
WF: "Pilot eingehängt"

rückwärts auf"

Pilot zieht GS mit ausgekuppelter Seiltrommel rückwärts auf und dreht sich zur Schlepprichtung aus, dann erst gibt er das Kommando:

**Startstelle**: "Seil anziehen"

**WF**: Keine Bestätigung (WF ->zieht Schleppseil an)

Startstelle: "Seil straff"
WF: "Seil straff"
Startstelle: "Fertig"

**WF**: Keine Bestätigung (WF-> schleppt Pilot an)

**Startstelle**: "Start"

**WF**: Keine Bestätigung (WF->führt den üblichen Sicherheitsstart

durch)

Methode 2 (anwendbar bei weniger konstantem, böigem, oder schwächerem Wind mit thermischen Einfluss, bei dem der Pilot die Kappe unterlaufen muss und die Kappe nicht längere Zeit ruhig über sich halten kann). Startvorbereitungen: wie üblich, Pilot hält während des Seilanziehens ggf. das Vorseil mit einer Hand (kann auch vom Startleiter gehalten werden). Ablauferläuterung: Nach dem Kommando "Auskuppeln" und dem anschließenden Rückwärtsaufziehen und Ausdrehen am ausgekuppelten und unangebremsten Seil erfolgt das Kommando "Fertig". Die Kommandos: "Seil anziehen" und "Seil straff" nach dem Seilauskuppeln werden nicht erneut gegeben. Hier wird davon ausgegangen, dass das Kommando "Fertig" diese fehlenden Kommandos enthält (der WF also wieder die Trommel einkuppelt und das Schleppseil anzieht und anschließend wie beim Kommando "Fertig" verfährt).

**Pilotenanmeldung:** wie üblich mit dem Zusatz: "Pilot zieht rückwärts auf". **WF-Bestätigung:** wie üblich mit zusätzlicher Bestätigung: "Pilot zieht

rückwärts auf".

Pilotenkommandos:

Startstelle: "Pilot und Gerät startklar"
WF: "Winde startklar"
Startstelle: "Pilot eingehängt"

WF: "Pilot eingehängt"
Startstelle: "Seil anziehen"

**WF**: Keine Bestätigung, (WF->zieht Schleppseil an)

**Startstelle**: "Seil straff und auskuppeln"

**WF**: "Seil straff und ausgekuppelt" (WF-> kuppelt Seiltrom-

mel aus)

Pilot zieht nun die Kappe bei ausgekuppelter Seiltrommel rückwärts auf und dreht sich zur Schlepprichtung aus, dann:

Startstelle: "Fertig"

WF: Keine Bestätigung (WF-> kuppelt ein,->strafft das Seil

und schleppt den Pilot an)

Startstelle: "Start"

**WF:** Keine Bestätigung (WF-> führt den üblichen Sicher-

heitsstart durch)

Herausgeber: Deutscher Hängegleiterverband e. V. (DHV) im DAeC, Postfach 88, 83701 Gmund am Tegernsee

Erscheinungsweise: Regelmäßig im DHV-Info, im Bedarfsfall Vorab-Veröffentlichung als Sonderausgabe an Direktbezieher

Abonnement: 33,23 Euro pro Jahr für Direktbezug (einschl. Sonderausgaben, ohne DHV-Info).

SÜDALPEN - NORDALPEN - FLACHLAND:

### Wann geht's wo am besten?

Die Jagd nach der besten Thermik

TEXT, FOTOS, GRAFIKEN VOLKER SCHWANIZ

ie Frage nach der jeweils ergiebigsten Flugregion zur Großwetterlage/Jahreszeit ist eine bleibende Herausforderung bei der Wetterabschätzung für alle Thermikflieger. Da die Ansprüche, die gutes Flugwetter ausmachen, mittlerweile den "Hammertag vor dem Herrn" als Maßstab haben, muss man schon etwas tiefer in die Wetterkarten schauen.

Während man früher seine Fluggebietserfahrungen in den verschiedenen Jahreszeiten großteils selber sammeln musste, ist - zumindest in den Alpen - das Wissen um die Hotspots in den verschiedenen Jahreszeiten mittlerweile Allgemeingut.

#### Für die Alpenregion kurz umrissen:

Die Saison beginnt ab Mitte Februar an den tiefgelegenen Bergen des Südalpenrandes und arbeitet sich (je nach Schneelage) langsam bis Ostern von Süden her zum Hauptkamm vor. Je nach Schneelage ist z.B. Osttirol/Emberger Alm zu Ostern schon ergiebig. Ab April kommen dann in den Nordalpen die inneralpinen Gebiete mit Südhängen dazu, gefolgt vom Nordalpenrand, der meist ab Mai gute Bedingungen liefert. Ab August sind die meisten Spitzenflüge eher in den südlich ausgerichteten Hochtälern (Fiesch) zu finden. Ab Mitte September bis Ende Oktober (je nach Schneelage) geht dann im absoluten Hochgebirge, den Dolomiten, die Thermikjagd in den Alpen zu Ende (einzelne "Trostpflästerchen-Tage" am südlichen Alpenrand mal ausgenommen).

#### Wie sieht's im Mittelgebirge und Flachland aus?

In manchen Jahren geht der April schon überirdisch gut. Vorausgesetzt, das sprichwörtlich wechselhafte Aprilwetter hält sich zurück, weil sich die Großwetterlage für Deutschland günstig ausgebildet hat. Gleiches gilt dabei auch für den weiteren Sommerverlauf, wo sich erst ab Mitte/Ende August die schwächer werdende Son-

nenkraft deutlich bei der Thermikentwicklung (an interessanten Thermiktagen) bemerkbar macht. Eine genauere, pauschale Eingrenzung der Monate, in denen in Deutschland "die Post abgeht" ist leider nicht machbar. Zu sehr ist die sich einstellende Großwetterlage mit einem teils über mehrere Wochen ähnlichen Wettercharakter die bestimmende Größe. Wir kennen alle das Spielchen: Mal guter Sommer – mal schlechter Sommer, mal schlimme Trockenheit – mal Jahrhunderthochwasser, mal Temperaturrekorde – mal "Rudi Carrell – Bibbersommer".

#### Warum funktionieren die Alpen anders?

Für die Alpen ist zu allererst festzustellen, dass sie deutlich südlicher liegen als z.B. Altes Lager-Berlin, Damit werden meist schon etliche Wetterwechsel etwas entschärft, da man sich in den Alpen weiter von der sehr wetteraktiven Frontalzone (Zugbahn der Tiefdruckgebiete) aufhält. Natürlich gibt es auch in den Alpen Abschnitte, in denen die Großwetterlage einigen Regionen wirklich anhaltend Übles anliefert, aber die Unsicherheitsfaktoren (besonders dabei Windprobleme) sind nicht so groß wie weiter nördlich. Zudem spielt störender Wind bei der Alpenfliegerei eine weniger entscheidende Rolle als im deutschen Mittelgebirge und Flachland. In den Alpen greift der überregionale Wind meist erst über den Gipfeln ein, während darunter jahreszeitlich immer fast gleiche Bedingungen zur Thermikbildung herrschen: Sonnenstand immer gleich, Aufheizbereiche der Bergflanken gleich, Windsysteme/Windanströmung gleich (durch Talwinde, Bayrischer Wind, thermischen Hangaufwind). Daher ist in den Alpen, die auf Erfahrungen gestützte, jahreszeitliche Gebietsauswahl meist doch recht gut. Von einer solchen Konstanz und Einschätzbarkeit kann man im Mittelgebirge und Flachland nur träumen.

#### **Gemeinsame Probleme**

Auch wenn die Alpen für Thermikflieger fast schon das Schlaraffenland darstellen, mischt doch noch eine Größe mit, die den eingeschworenen Thermik-Jahresfahrplan gehörig durcheinanderwirbeln kann: Der Luftmassen-Charakter. Durch ihn können auch mal jahreszeitlich untypische Gebiete die interessantesten Flugbedingungen liefern - ja teils ist sogar eine Flucht ins (ja eigentlich so benachteiligte) Flachland ratsam. Dabei muss es in den Alpen nicht immer gleicht stürmen oder tagelange Stauniederschläge geben, auch viel feinere Luftmasseneigenschaften bringen dann den entscheidenden Vorteil.

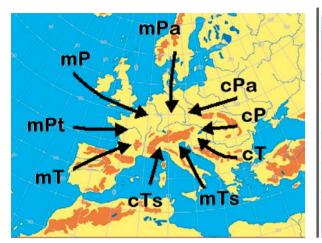
#### **Dringend gesucht: Trockene Kaltluft!**

Wie eben schon angedeutet, können selbst bei großräumig freundlichem Wetter bestimmte Regionen deutlich zum Thermik oder Streckenfliegen begünstigt sein. Gemeint ist damit früh einsetzende, kräftige Thermik mit massiv höherer Basis. Finden kann man diese Bedingungen in trockener Kaltluft. Solch eine Luftmasse stellt sich ein, wenn Kontinentale Polarluft zu uns strömt. Um zu erkennen, ob und wann ggf. eine solch interessante Thermik-Luftmasse einströmt, sind die Symbolwetterberichte der beliebten Internet-Wetterportale (z.B. www.wetteronline.de, www.wetter.com) untauglich. Etwas besser, aber auch nur im groben Rahmen, lässt sich die Luftmassenherkunft über großräumige Bodendruck-/Frontenkarten abschätzen. Aber das in den Lehrbüchern empfohlene Vorgehen, die Luftmasse über die Hauptwindrichtung einzuschätzen (z.B. Ostwind = trockene Luft, SW-Wind = feuchte Warmluft, ...) ist viel zu grob, um wirklich treffsicher damit Fluggebiete aussuchen zu können. Denn oft finden auf dem Weg einer Luftmasse massive Umlenkungen durch benachbarte Druckgebilde statt, so dass Luftmassentypen auch über untypische Wege ein-



52 DHV-info 161 www.dhv.de

WETTER | THERMIK



P= Polarluft, T=Tropiklift m=maritim, c=continental a=arktischen Ursprungs t=tropischen Urspungs s=Sahara Ursprungs

Die Herkunft der Luftmasse bestimmt entscheidend die Thermikgüte. Das Einfließen günstiger Luftmassen ist aber nicht so einfach.

strömen können, ohne dass sich die Luftmasseneigenschaften gravierend verändern, vorausgesetzt natürlich, dass sie nicht zu lang über "untypischen" Untergrund/Einstrahlungsbedingungen strömen und dadurch angefeuchtet oder erwärmt werden.

In den Alpen kommt hinzu, dass mit einer teils nur leicht geänderten überregionalen Windrichtung schon leichte (in den meisten Gebieten noch unkritische) Föhneffekte auf einer Seite des Hauptkamms auftreten. So kann sich ohne einen Luftmassenaustausch, nur durch den veränderten Feuchtegehalt der Luftmasse, eine unerwartet gute (Leeseite) oder schlechte (Luvseite) Thermiksituation einstellen.

Trockene Kaltluft, hohe Basis, glasklare Luft feuchtwarme Luft: tiefe Basis, trübe Luft

#### Wie kriegt man es gebacken?

Um sich die wirklich interessanten Flugbedingungen herauszusuchen, muss man schon etwas ans Eingemachte gehen. Vorausgesetzt wird dabei, dass in den zur Auswahl stehenden Gebieten überwiegend sonniges Wetter ohne Schauer- oder Gewitterneigung und auch keine Windprobleme anzutreffen sind. Diese Punkte sollte eigentlich jeder Flieger ohne Schwierigkeiten aus den üblichen Einfach- Wetterberichten



Die Auswertung im DHV-XC zeigt, nur in Altes Lager-Berlin gab es klasse Streckenwetter. Die Alben dümpelte man nur in feuchter Warmluft umher.

ziehen können (s. u.a. DHV-Wetterseite, Länderwetter). Damit vereinfacht sich die Suche nach der besten Luftmasse schon erheblich.

Um großräumig Thermikflugbedingungen einschätzen zu können, braucht man eine Aussage über die Luftfeuchte incl. der Ausdehnung/Verlagerung einer bestimmten Luftmasse. Zusätzlich eine Aussage über die Temperatur in 1.500 mNN (850 hPa) als Anhaltspunkt für eine in der Höhe kühle Luftmasse (Temperaturgradient). Die Temperatur in der Höhe (für unsere Zwecke 1.500 mNN = 850 hPa) sollte möglichst gering sein, dies begünstigt kräftige Thermik und frühe Thermikauslöse. Da in der Thermiksaison zwischen der Temperatur in 850 hPa (1.500 mNN) und der zu erwartenden Tageshöchsttemperatur ein jahreszeitlich fester Zusammenhang besteht, kann man vereinfacht sagen, dass bei freundlichem Wetter und "für die Jahreszeit eher kühlen Tageshöchsttemperaturen" (auch aus "Einfachwetterberichten" entnehmbar) gute Thermikbedingungen recht wahrscheinlich sind.

#### Feuchte Luft/trockene Luft/Theta-E

Aber wichtiger noch als die reinen 850 hPa-Temperaturkarten sind die Karten der "Potentiellen Äquivalent-Temperatur" (Theta-E). Denn sie zeigen uns recht klar, wo großräumig trockenkühle Luft (sehr gute Thermik-Luftmasse) und wo feuchtwarme Luft (schlechte Thermikluftmasse) anzutreffen ist. Die von uns gesuchte Luftmasse sollte in den Karten möglichst geringe Theta-E Werte aufweisen und damit im Sommer grünlich oder bläulich eingefärbt sein. Gelbliche und Orange Bereiche zeigen feuchtwarme (schwüle) Luftmassen an.

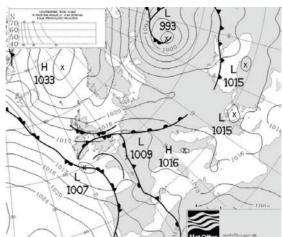
Genau betrachtet ist Theta-E (Potentielle Äqui-

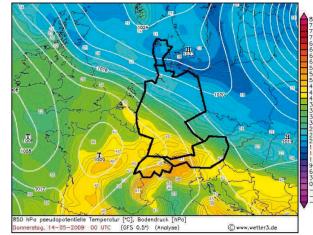
valent Temperatur) ein Indikator zur Unterscheidung von Luftmassen über ihre Temperatur und ihre Feuchte. Umso wärmer und feuchter, desto höher Theta-E. Scharfe Gradiente (sich drängende Theta-E Werte) spiegeln übrigens Fronten sehr gut wieder. Um die Theta-E Werte zu erhalten wird ein gewähltes Luftpaket genommen und rechnerisch soweit angehoben, bis das darin enthaltene Wasser vollständig auskondensiert ist. Dann wird es ohne das ausgeschiedene Wasser (trockenadiabat) rechnerisch wieder abgesenkt. Mit der Kondensation wird bei der Hebung Kondensationswärme freigesetzt (bzw. die Abkühlung ist bei der Hebung geringer als bei unkondensierter Luft). Und somit erhöht sich durch diesen Kunstgriff die errechnete Temperatur einer feuchten Luftmasse deutlich gegenüber einer trockenen Luftmasse.

#### Beispiel Streckenflugausbeute am 14.5.09:

Im DHV-XC im Alpenraum und auch in fast ganz Deutschland keine nennenswerten Flüge – mit einer Ausnahme: Altes Lager in Berlin, da ging es bis auf 2.000 mNN und bis 150 km weit!

Dieser Flugtag stellt sich in der Boden- und der Theta-E Karte wie folgt dar: Die gesamten Alpen und Süddeutschland liegen im Warmsektor eines Biskaya-Tiefs und sind von sehr feuchtwarmer (schwüler) Luftmasse überdeckt - siehe die orange/gelbliche Einfärbung auf der Theta-E Karte. Quer über Deutschland verläuft eine Warmfront mit starker Bewölkung - siehe Drängung der Theta-E Werte quer über Deutschland, Übergang gelb zu blau. Vor der Warmfront hat sich in den NO Deutschlands ein Keil eines Skandinavienhochs eingeschoben, der zumin-



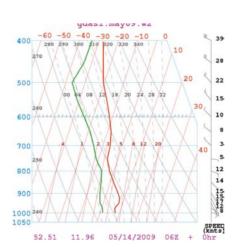


Im Gegensatz zur Bodendruckkarte ist in der Theta-E-Karte eindeutig die (thermisch ideale) trockene Kaltluft zu erkennen.

dest hier besseres Wetter bringt. Dass die damit erwartete Wetterbesserung in einem schmalen Bereich sogar eine sehr interessante Luftmasse heranführt, wird an der dort bläulichen Einfärbung der Theta-E Karte erkennbar.

#### Wo gibt's die Karten?

Die Karten mit der "Potentiellen Äquivalent-Temperatur 850 hPa" (Theta-E) findet man in der Wetterzentrale.de unter Topkarten => GFS-Wettermodell => Europa bzw. Mitteleuropa. Auch bei Wetter3.de sind diese Karten zu finden, hier sogar mit einem Archiv, um auch länger zurückliegende Flugtage nachzubetrachten (http://www.wetter3.de/Archiv/).



Hat man Bereiche mit interessanter Luftmasse entdeckt, muß man noch mittels der Temp-Vorschau abklären, wo Inversionsschichten liegen und wie der Bewölkungsgrad erwartet wird.

#### Damit der Kuchen rund wird

Da eine gute Luftmasse allein noch keinen guten Flugtag ausmacht, kommt man um eine genaue Betrachtung der Luftschichtung (Thermikhöhe, Bewölkungsgrad) und Windschichtung - in den Alpen auch Föhntendenzen nicht herum. Sie ergeben dann die letztendliche Sicherheit eine optimale Luftmasse mit optimalen Flugbedingungen zu erwischen. Diese Informationen erhalten wir beide über eine Temp-Prognose. Je nach Ausdehnung der zu beurteilenden Luftmasse sollte man sich für 1-3 gewählte Referenzpunkte Temp-Prognosen generieren, die man auf folgender Seite findet:

www.ready.noaa.gov/ready/cmet.html.

Siehe Temp-Prognose für den Beispieltag in Altes Lager: Bei einem besonders anfangs noch kräftigen Wind (Boden Ost, darüber SO) stellt sich nach Ausheizen der Bodeninversion eine sehr thermische Luftschichtung ein. Die Thermik läuft erst auf 2.000 mNN mit 3-4/8 flachen Cu-Wolken aus.

Tipp: Bei grenzwertiger Windsituation ist es hilfreich, sich zusätzlich über die großräumigen Windkarten zu informieren und eine Region zu finden, in der der Wind etwas weniger stark weht, aber die Luftmasse unverändert interessant ist. Und auch nie vergessen, dass das evtl. schlechte Wetter des Vortages den kommenden Tag über die Restfeuchte im Boden noch deutlich ausbremsen kann. Regenradar und auch Webcams liefern hierzu im Kurzfristbereich wichtige Informationen (besonders wichtig im Frühjahr: Schneegrenze in den Alpen). Muss man weiter als +24 h planen, muss dieser Punkt über die Niederschlagskarten abgearbeitet werden. Anleitungen zur Interpretation der Temp-Diagramme finden sich aus der DHV-Wetterseite => Wetterwissen.

#### Der Lohn der Mühe?

Natürlich gilt auch beim Herausfischen der besten Flugbedingungen: "Ohne Fleiß kein Preis!" Aber als Lohn der Mühe wird man nur noch in Ausnahmefällen von TOP-Flugphasen überrascht. Zusätzlich hat sich gezeigt, dass man für den Bereich Mittelgebirge und Flachland bis zu 5 Tage voraus recht treffsichere Prognosen über die Thermikeigenschaften/Basishöhe einer kommenden Luftmasse machen kann, solange die Wetterlage durch einen schnellen Wechsel der wetterlenkenden Druckgebilde nicht zu durchgemischt ist.

Para Supply.com
Des active ordine Diseasons of the Press To Talk System

Para Supply.com
Des active ordine Diseasons of the Press To Talk System

Para Supply.com
Des active ordine Diseasons of the Press To Talk System

■ 35

■ 38

Cockpit

€ 35

### Flugsehnsucht stärker als Gefängnismauern

Dr. Claus Gerhard (claus.aerhard@arcor.de) veröffentlicht in seinem neuen Buch "Der begrenzte Himmel" eine sorgfältige Recherche über das Drachen- und Gleitschirmfliegen in der DDR. Es enthält beeindruckende Beschreibungen mehrerer Schicksale von Drachenfliegern und Gleitschirmfliegern. Hier ein Auszug

**TEXT CLAUS GERHARD** 







... Als die Stasi Ende 1979 beginnt, sich für den 23-jährigen Hans-Joachim Ackermann zu interessieren, erfährt sie an seinem Wohnort im Thüringer Wald zunächst nur Gutes: Er sei freundlich, höflich und zuvorkommend, habe einen einwandfreien Leumund und ein gutes Verhältnis zu seiner Familie. Über seine Arbeit als Betriebsschlosser sei nichts Nachteiliges bekannt. Er ist Mitglied im Deutschen Turnund Sportbund (DTSB), im freien Deutschen Gewerkschaftsbund (FDGB) und in der Gesellschaft für Deutsch-sowjetische Freundschaft (DSF). Eine Zeitlang gehörte er gemeinsam mit seinem Jugendfreund Andreas auch der Gesellschaft für Sport und Technik (GST) an, weil ihn der Flugmodellsport interessierte.

Aber die Stasi will es genauer wissen, denn Hans-Joachim wurde im Sommer 1979 von der Volkspolizei beim Drachenflie-

gen in der Nähe von Arnstadt erwischt. Zwar ist der Sport zu diesem Zeitpunkt noch nicht ausdrücklich verboten, aber die zuständigen "Organe" arbeiten an einer entsprechenden Verfügung. Seit dem 2. August gibt es eine Weisung des Innenministers, die besagt, dass die Benutzung von derartigen "Fluggeräten nicht zulässig ist und strafrechtliche Konsequenzen nach sich ziehen kann." Dementsprechend sind alle bekannten Drachenflieger schriftlich "belehrt" worden. Hans-Joachim jedoch hat seine Belehrung nicht unterschrieben und fliegt mit dem Freund weiter. Am 3. Oktober 1979 schlägt die Polizei am Hang von Roßdorf zu, kaum 10 Kilometer von der Grenze zur Bundesrepublik entfernt. Der gemeinsame Drachen wird eingezogen "aufgrund des wiederholten Verstoßes gegen die geltenden gesetzlichen Bestimmungen, trotz durchgeführter Belehrung." Zum Glück

wissen die Vopos nicht, dass es noch einen zweiten besseren Hängegleiter gibt. Während Andreas nun eingeschüchtert seine Fliegerkarriere aufgibt, will Hans-Joachim im ersten Zorn sogar einen Rechtsanwalt beauftragen, um das beschlagnahmte Fluggerät zurück zu bekommen. Auch seine Mutter spricht persönlich bei den Behörden vor - leider ohne Erfolg.

Inzwischen hat die Stasi heimlich eine OPK (Operative Personenkontrolle) eingeleitet und trägt "belastendes Material" über ihn zusammen. Von der Polizei erfährt sie, dass er das Drachenfliegen während einer Urlaubsreise im tschechischen Rana kennenlernte, eine Irreführung, die Hans-Joachim zum Schutz seiner Fliegerfreunde machte, denn in Wirklichkeit war er im Sommer 1977 auf einer Motorradtour zufällig dem Segelmacher Seifert aus Ohrdruf begegnet, der ihn zum Drachenbau ani-

mierte. Von der neuen Sportart hatte er bereits zwei Jahre vorher erfahren, als eine junge West-Berlinerin ihm nach einer Disco-Begegnung "Bravo"-Hefte schenkte. Sie enthielten ein großes Drachenposter, das jahrelang sein Zimmer zierte und ihn zum Träumen anregte.

Die Stasi interessiert sich allerdings mehr für seine gegenwärtigen Aktivitäten. Die Flugberge, die er nutzt, kennt sie bereits: Außer Roßdorf und Hümpfershausen in der thüringischen Rhön sind es die Region Frankenhain im Kreis Arnstadt und der Singerberg bei Cottendorf. Seit Ende August kontrolliert die Abteilung M (Postkontrolle der DDR) seine "postalischen und persönlichen Verbindungen in die BRD", und nun heißt es in dem Eröffnungsbericht der OPK,

Doch die Polizei rückt den Drachen nicht heraus. Hans-Joachim kann es sich nicht verkneifen, die Vopos darauf hinzuweisen, dass er sie für den Wertverlust verantwortlich macht, den der Hängegleiter durch das lange Liegen erleidet.

Mit Berti Bienert, einem Freund aus Ilmenau, fährt er nun heimlich in die CSSR zum Drachenfliegen. Da er ahnt, unter Beobachtung der Stasi zu stehen, agiert er sehr vorsichtig. So kann er einem IM weismachen, dass er das Drachenfliegen zugunsten des Surfens aufgegeben hat. Der IM bleibt skeptisch, kommt aber nicht umhin festzustellen, dass Hans-Joachim seinen Dachgepäckträger abgebaut habe, somit könne er eigentlich keinen Drachen mehr auf seinem Wartburg transportieren.

der Polizei zerlegt und Teile davon zum Bau eines Surfbretts verwendet hätte. Donnerwetter - Glück gehabt!

Ab 1984 verliert er tatsächlich das Interesse am Drachenfliegen. Zu beschwerlich sind ihm auf Dauer die weiten Fahrten nach Tschechien. Außerdem hat er geheiratet und reist jetzt oft mit Frau und Tochter zur Ostsee, wo er das Windsurfen betreibt. Im Herbst 1987 meldet sich überraschend sein alter Fliegerfreund Horst und berichtet, er habe in einem westdeutschen Magazin ein neues Fluggerät gesehen, einen Gleitschirm, den er zusammen mit seiner Frau unbedingt nachbauen wolle. Damit ist Hans-Joachims Fluginteresse wieder geweckt. Im Frühjahr 1988 treffen sich die drei zu Probestarts beim Flugplatz Crawinkel und eine Woche





Außergewöhnliches Rettungssystem



Hans-Joachim Ackermann und Berti Bienert

Hans-Joachim besitze eine negative Einstellung zum Staat und unterliege den westlichen Einflüssen seiner Verwandten. Da er Übungsflüge im grenznahen Raum durchführt, bestehe die Gefahr, dass er bei günstigen thermischen Bedingungen die DDR ungesetzlich verlässt. Darum also das Interesse des MfS (Ministerium für Staatssicherheit). Mehrere IM (Inoffizielle Mitarbeiter der Stasi) werden aufgeboten, und bald weiß die Stasi genauestens über ihn und seine Fliegerfreunde Bescheid: Woher das Alu-Material zum Drachenbau stammt und wer die Segel aus Anorakstoff näht.

Im Frühjahr 1980 versucht Hans-Joachim nochmals, seinen Drachen zurück zu bekommen. Er hat sich über die gesetzlichen Bestimmungen informiert und will zukünftig nur noch im Ausland fliegen in der Annahme, dass er damit nicht mehr gegen das erlassene Flugverbot verstößt.

Derweil liegt der Hängegleiter längst in der Dorfkneipe von Rana, wo sich die DDR-Piloten regelmäßig bei der Wirtin "Mizi" im "U-Boot" treffen. Die Stasi glaubt die Täuschung und stellt am 7. Dezember 1981 die OPK ein: Aufgrund der Einflussnahme der Volkspolizei würden von ihm keine Aktivitäten mehr bezüglich des unerlaubten und illegal betriebenen Drachenfliegens ausgehen. Vorsichtshalber soll er aber weiter unter IM-Kontrolle bleiben.

Ein Jahr vorher wäre der Schwindel beinahe aufgeflogen, als er mit Berti zum Drachenfliegen nach Rana fahren will und die Beamten an der Grenze Hängegleiterfotos in seinen Papieren entdecken. Sie nehmen es zum Anlass für eine intensive Zollkontrolle, können jedoch nichts Verdächtiges finden und glauben ihm die Geschichte, dass sie auf dem Weg ins Riesengebirge wären und er den Drachen längst auf Befehl

später bei Haarhausen an den Hängen der Wachsenburg, wo der Gleitschirm tatsächlich fliegt. Leider werden sie dabei von einem Polizeioffizier beobachtet, der in der Umgebung joggt und eilends seine Kollegen herbeitelefoniert. Der Gleitschirm, eine Näharbeit von vielen Wochen, wird beschlagnahmt, und sie müssen zwei Tage im Arnstädter Gefängnis verbringen, wo sie die ganze Nacht über einzeln verhört werden. Danach lässt man sie wieder frei, und die Stasi verzichtet sogar auf ein Ermittlungsverfahren, weil sich der Verdacht der Vorbereitung eines ungesetzlichen Grenzübertritts nicht bestätigt hat. Erwiesenermaßen seien die Startversuche allein "aus Interesse am Flugsport" erfolgt, denn unter dem Druck der Verhältinisse plant die DDR, den Hängegleitersport demnächst in eingeschränkter Form zuzulassen.

56 DHV-info 161 DHV-info 161 57 www dhy de www.dhv.de



PIEDRAHITA XC-CAMP

### Die DHV-Jugend auf Kilometerjagd

TEXT MATTHIAS VON NECKER FOTOS STEPHAN ROTHE

ie Passanten im Flughafen Madrid laufen geschäftig herum, und so langsam bildet sich neben einer Säule in Terminal 1 eine Ansammlung von jungen Gleitschirmfliegern, die nach und nach aus ganz Deutschland ankommen. Das Ziel ist klar. So schnell wie möglich nach Piedrahita zum Austragungsort der XC-Open Worldseries. Nachdem die Leihwagen in Beschlag genommen sind, rauschen wir über die Autobahn in Richtung Avila, der nächst größeren Stadt vor Piedrahita. Nach einem Check-in in den Supermarkt und einer Viertelstunde im MC Drive von Spaniens langsamsten Mc Donalds erreichen wir endlich Piedrahita. Schnell noch das Gepäck in die Jugendherberge bringen und schon sitzen alle mit ihrem ersten Cerveza in der Panera-Bar, dem Headquater der XC-Open. Die Wettbewerbsleitung lädt uns noch die Daten auf unsere GPS und gibt uns Informationen über den Ablauf des platz. Events. Das Besondere an diesem Wettbewerb ist die Aufgabenstellung: freie Strecke mit drei frei gewählten Wendepunkten. Am Startplatz angekommen, richtet jeder sofort seine Flugausrüstung her, um rechtzeitig nach dem Start-

platzbriefing in die Luft zu kommen. In der Luft heißt es, erst einmal Höhe machen und dann ab zur ersten Schlüsselstelle: dem Pass, Durch die vielen Piloten stellt sich die Suche nach der nächsten Thermik nicht allzu schwer dar. Nach Flugstrecken von bis zu neunzig Kilometern werden wir dann zügig von unserem Fahrer aufgelesen, damit wir unsere GPS noch rechtzeitig zum Auslesen ins Headquater bringen können. Der nächste Tag beginnt zwar wie jeder Tag der Woche mit Sonnenschein, der Wind weht am Startplatz jedoch aus Süd, was Rückenwind bedeutet. Nach mehrfacher Verschiebung des Tasks entscheiden wir uns den Tag als Badetag zu nutzen. Am Startplatz vorbei geht es zu einer kleinen Schlucht, in der wir den restlichen Tag beim Baden und Sonnen verbringen.

Tag 3: Sonnenschein - was auch sonst - nach dem Briefing fahren wir wieder auf den Startplatz.

Am Boden macht sich unser Fahrer schon auf den Weg, um uns zum Restarten nochmal pünktlich innerhalb des Startfensters zum Startplatz zu bringen, da einige den Anschluss in die erste Thermik verpasst haben. Die schwachen Bedingungen der nächsten Tage lassen den ein oder anderen unerwartet früh am Boden stehen, aber es gibt auch immer wieder welche unter uns, die sich Stück für Stück durchbeißen.

Gegen Ende der Woche zeigt sich Piedrahita dann wieder von seiner besten Seite, traumhaft weite Flüge, für unseren Rückholer manchmal sehr weite Strecken an entlegene Orte.

So gilt es nach einer Woche fliegen, feiern und entspannen folgende Bilanz zu ziehen:

- Tasks an 8 von 9 möglichen Tagen
- XC Erfahrung ohne Ende
- Spaß bis zum Umfallen
- nächstes Jahr wieder

Einen herzlichen Glückwunsch an die Gewinner aus der Jugend

- Fun-Klasse:
- 1. Dominik Schärtl
- 2. Christoph Bessei Sportklasse:
- 1. Dominik Schärtl

Ein großes Dankeschön an Christian für die komplette Organisation und Leitung sowie an die Organisatoren der XC-Open World-Series für die kostenlose Jugendherberge.



### **FunCup im Zillertal**

Fliegen, Grillen, Schlafen, damit kann man den DHV-Jugend Fun Cup kurz zusammenfassen.

#### **TEXT THOMAS SEREN**

ie DHV-Jugend hatte dazu nach Mayrhofen im Zillertal geladen. Von den insgesamt 8 Tagen musste lediglich an einem komplett aufs Fliegen verzichtet werden: Der Sonntag wurde des Föhns wegen für eine Wanderung vom Melchboden zur Rastkogelhütte genutzt. An den anderen Tagen war alles drin: vom einfachen Abgleiter, über kilometerweite Streckenflüge bis hin zu stundenlangem Abendsoaring. Auch ein scheinbar schlechter Tag, an dem es nicht nach Fliegen aussah und der deswegen für eine schöne Klammwanderung genutzt wurde, konnte abends von ein paar Harten noch zum »Walk & Fly« genutzt werden. Andere Schlechtwetterprogramme waren u.a. ein Besuch bei NOVA in Innsbruck (dort wurde uns ein Gleitschirmcheck demonstriert) und ein Test der Wasserqualität der Therme in Fügen.

An zwei Tagen hatten wir Besuch von Toni Bender. Dies war vor allem für die Gleitschirmpiloten eine gute Möglichkeit »Tipps vom Profi« zu ergattem. Die Abende am DHV-Jugend-Grill oder -Zelt waren sehr fröhlich. Wir hatten oft Besuch von Piloten, die neben uns campten und daraus resultierend sehr interessante Gespräche. So wurde z.B. kurzerhand der »Russische Hän-

gegleiter Verband (RHV)« gegründet.

Im Laufe der Woche rückten die Landungen immer näher an den Landepunkt heran und auch die Drachenlandungen der Teilnehmer konnten sich durchaus sehen lassen und hätten manchem »Local« durchaus als Vorbild dienen können. Das Landefeld wurde aber auch dazu benutzt, sich bei stärkerem Wind mehr oder weniger kontrolliert vom Gleitschirm (oder Lenkdrachen) durch die Gegend ziehen zu lassen oder als Spielfeld für intensives Volleyballtraining. Leider ging auch diese Woche viel zu schnell zu Ende. Einige nutzten den letzten Tag



noch für einen kurzen Flug. Ansonsten wurden die Zelte abgebrochen, der Platz aufgeräumt, das ganze »Gerümpel« in den Autos verstaut und schon löste sich das Ganze auf. Erfreulich war dabei, dass die Zelte nicht nur im Trockenen aufgebaut, sondern ebenfalls im Trockenen abgebaut werden konnten. So fand eine tolle Flugwoche ein gutes Ende.

#### Was bleibt, ist Dank zu sagen:

- an die Zillertaler Flugschule, für die Möglichkeit kostenlos zu campen und die Unterstützung vor Ort
- an die Bruggerstube, für die günstigen sanitären Anlagen
- an Swing, für das Spendieren von Cappys
- an NOVA, für das Zeigen des Gleitschirmchecks
- an Toni, dafür dass er sich zwei Tage Zeit für uns genommen hat.
- an Philipp, durch dessen Tandemflüge auch die (noch) nicht fliegende Begleitung etwas Flugluft schnuppern konnte.
- und last but not least: vielen Dank Steffen & Niki für die gute Organisation und Betreuung!

Wir sehen uns - in der Luft!

T

FORTBILDUNG | SCHREIBEN

### Mit Schreiben Geld verdienen

Die besten Geschichten übers Gleitschirm- und Drachenfliegen entstehen im Kopf, werden aber selten zu Papier gebracht. Schade drum. Profi-Schreiber Hans G. Isenberg gibt Schützenhilfe für Einsteiger.

**TEXT HANS G. ISENBERG** 

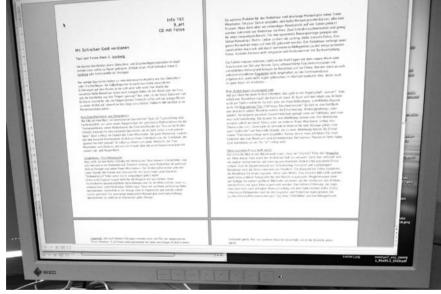
ur wenige Sportarten bieten so viele interessante Aspekte wie das Gleitschirmoder Drachenfliegen. Als Fußballreporter braucht man keine persönlichen Erfahrungen auf dem Rasen, in der Luft aber sehr wohl. Hier merkt der verantwortliche Redakteur schon nach wenigen Zeilen, ob der Mann oder die Frau sich die Geschichte aus den "Fingern gesaugt" hat, oder ob die Story Substanz hat. Ein klarer Vorteil für alle, die Fliegen können. Dennoch raffen sich nur wenige Piloten zu einem Artikel auf, obwohl sie das Zeug dazu hätten. Vielleicht hilft ein Blick in die Redaktionsstube weiter.

#### Gute freie Mitarbeiter sind Mangelware

Wie fülle ich mein Blatt mit lesenswerten Geschichten? Egal, ob Tageszeitung oder Fachzeitschrift, vor jeder neuen Ausgabe legt der gestresste Chefredakteur bei der Themenkonferenz seinen Redakteuren die Daumenschraube an: "Das ist doch alles Schrott, besorgt mir eine packende Geschichte, die ich nicht schon x-mal gelesen habe." Jetzt schlägt die Stunde der freien Mitarbeiter. Ein guter Redakteur zaubert nun eine Auswahl interessanter Artikel von freien Schreibern aus der Schublade, die optimal "ins Heft passen". Er selbst profitiert von seiner Weitsicht, der freie Mitarbeiter vom Honorar und von der Freude über die erste Zusammenarbeit mit seinem Leib- und Magen-Blatt.

#### Schulbildung – nicht ausschlaggebend

Was zählt, ist eine flotte Schreibe mit Hintergrund. Über kleinere Schreibfehler regt sich niemand in der Redaktion auf. Dennoch verlangt



Eine letzte Kontrolle am Bildschirm auf Rechtschreibfehler und Satzzeichen ist selbstverständlich

jeder Redakteur ein gewisses Maß an Disziplin von seinen freien Mitarbeitern. Der Artikel soll in erster Linie den Leser fesseln, ihm Freude und Interesse für den Sport beim Lesen bereiten. "Schulaufsätze" fallen unten durch, langweiliger geht's nicht!

Literarische Ergüsse taugen nicht für ein Magazin mit sportlichem Inhalt. Hochstilisierte wissenschaftliche Abhandlungen sind für die Mehrzahl der Leser zu schwere Kost. Veröffentlichung-Fehlanzeige. Diese mit viel Mühe verfassten Zeilen verschwinden bestenfalls in der Ablage oder im Papierkorb und werden selten zurück geschickt: Für unverlangt eingesandte Manuskripte wird keine Haftung übernommen, so

steht es im Impressum jeder Zeitung!

Ein weiteres Problem für den Redakteur sind überlange Manuskripte seiner freien Mitarbeiter. Ein paar Sätze umstellen, eine halbe Manuskriptseite kürzen, alles kein Problem. Muss dann aber ein zehnseitiger Reisebericht auf vier Seiten gekürzt werden, bekommt der Redakteur die Krise. Zwei Schreibmaschinenseiten sind genug für einen zweiseitigen Bericht. Für eine spannende Reisereportage genügen vier Seiten Manuskript. Motto: Lieber zu kurz als zu lang, dafür bessere Fotos. Das ganze Manuskript muss auf eine CD gebrannt werden. Der Redakteur verlangt einen zusätzlichen Ausdruck und durch nummerierte Bildlegenden zu den entsprechen-

den Fotos. Kontakt-Adresse nicht vergessen und Kontonummer der Bankverbindung.

Die Fakten müssen stimmen, telefonische Rückfragen mit dem neuem Mann oder Frau kosten nur Zeit und Nerven. Ganz offensichtliche Falschinformationen mit persönlichem Hintergrund bringen die Redaktion auf die Palme. Werden diese an sich selbstverständlichen Regularien nicht eingehalten, ist die Vertrauensbasis angeknackst, wenn nicht sogar gebrochen. Im Klartext bedeutet dies: Jeder noch so gute Autor ist ersetzbar.

#### Mein Artikel muss abgesegnet sein

Auf gut Glück hin einen Artikel schreiben, das geht in der Regel schief - warum? Kein erfahrener Redakteur kauft die Katze im Sack. Er lässt sich den Inhalt des Artikels wohl am Telefon erklären, fordert aber ein etwa halbseitiges, schriftliches Exposé nach. Die Begründung: "Der Chef muss Bescheid wissen." So hält er den Ball flach und überlässt seinem Redaktionsleiter die Entscheidung. Artikel genehmigt, oder abgelehnt. Bei längerer positiver Zusammenarbeit genügt dann ein Telefonat, und man wird sich handelseinig. Die Gründe für eine Ablehnung können sein: Der Redakteur arbeitet selbst an dieser Story, oder ein anderer freier Mitarbeiter schlug das Thema schon vor. Dann kann es terminliche Anlässe für eine Absage geben oder auch "politische" und finanzielle Gründe, die zu einer Ablehnung führen. Ein Drittel meiner Themenvorschläge wird abgelehnt. Basta, damit muss ich leben. Für mich bedeutet dies kein Beinbruch, weil ich mindestens fünf weitere Themen in Petto habe, aber manchmal tut ein "No Sir"richtig weh.

#### Ohne passende Fotos läuft nichts

Der kritische Blick in den Blätterwald zeigt, dass ein "starkes"Foto der Hingucker ist. Ohne dieses Foto wäre der Artikel nur halb so viel wert. Ganz klar verkauft sich ein sauber recherchierter und stimmig geschriebener Artikel ohne passende Fotos schwer. Erst im Zusammenspiel von Schreiberling, Fotograf und zuständigem Redakteur wird die Story rund und veröffentlicht. Die Auswahl der Fotos bestimmt die Redaktion mit ihrem Layouter. Unter dem Motto: Das bessere Bild zählt, werden auch Fotos anderer Fotografen für den Bericht ausgesucht. Möglicherweise kann der Kollege mit seinem größeren Bild mehr verdienen, als der Verfasser des Artikels, dessen Fotos nur ganz klein abgedruckt werden. Eine bittere Erfahrung, die zeigt, dass man erst nach

erfolgter Honorarzahlung mit dem Geld rechnen sollte. Fotos ohne kurze Bildlegenden sind für den Layouter und Redakteur inakzeptabel. Die großen Zeitschriften bekommen pro Tag etwa 5000 Bilder von den Bildagenturen zugemailt, und auch kleinere Zeitungen stöhnen unter der Flut der eingesandten Fotos. Maximal 15-20 Fotos sind ausreichend für einen vierseitigen Artikel in einem Flieger-Magazin.

#### Abgabetermine müssen unbedingt eingehalten werden

Ganz grundsätzlich sitzt der Zeitungsredakteur am längeren Hebel. Gibt es Ärger mit dem freien Mitarbeiter, leidet er darunter, denn er bürgt quasi für seinen "neuen Mann". In der Konsequenz muss der Redakteur den Ärger mit seinem Chef ausbaden. Dieser wiederum muss dem noch höher angeordneten Herausgeber Bericht erstatten. Fällt dann ein fest eingeplanter Artikel wegen irgendwelcher Unpässlichkeiten aus, bekommt die ganze Redaktion dies von "oben herab" kräftig zu spüren. Eine weitere Zusammenarbeit mit dem freien Mitarbeiter steht nun zur Disposition. Mit einem blauen Auge kommt der freie Mitarbeiter eventuell davon, wenn die Redaktion so schnell wie möglich von der Terminverschiebung informiert wurde. Rechtlich gesehen handelt es sich bei der Vereinbarung über eine mündlich oder schriftlich geschlossene Abmachung, einem Liefervertrag zwischen der Redaktion und dem freien Mitarbeiter.

#### Das Honorar bestimmt der Redakteur

Ohne einen festen Etat läuft in der Zeitungsbranche nichts. Frustrierte Journalisten meinen deshalb nicht ganz zu Unrecht, dass Chefredakteure in erster Linie "Buchhalter" sind, die mit jedem Cent rechnen. Erst an zweiter Stelle steht die Kreativität. Letztlich kann eine Fachzeitschrift nur dann überleben, wenn die Rechnung zwischen genügend Anzeigenkunden, Abonnenten, Redaktionskosten und Druckkosten stimmt Geht diese schwierige Balance nicht auf, folgt der unaufhaltsame Absturz, wie die jüngste Vergangenheit bei einigen Fliegermagazinen zeigt. Freie Mitarbeiter sollten deshalb die nicht gerade üppigen Honorare der Fachblätter "schlucken" und eine hübsche Fliegergeschichte auch mal einer auflagenstarken Zeitschrift anbieten. Eine millionenfach gedruckte Apotheken-Umschau oder die ADAC-Motorwelt zahlen im Vergleich zu den Flieger-Magazinen fürstliche Honorare dank einer tariflich festgelegten Vereinbarung

zwischen dem deutschen Journalistenverband und den Verlagen. Nicht zuletzt möchten über 100 deutsche Tageszeitungen jeden Tag mit neuem Lesestoff bedient werden. Etwa 30 Prozent davon liefern freie Mitarbeiter. Einen gewissen Ausgleich zu mageren Text- Honoraren schafft der steuerliche Vorteil, den der Nebenerwerb einem freien Journalisten bietet. Reisekosten lassen sich zum Teil absetzen, aber auch Büro- und Fotomaterialkosten. Wer aber seinen neuen Gleitschirm als Betriebsausgabe absetzen möchte, wird bei der nächsten Steuerprüfung allerdings Schiffbruch erleiden.

#### Resümée:

Spannende Geschichten braucht jede Zeitung. Freie Mitarbeiter sind immer willkommen. Fliegermagazine veröffentlichen nur fachlich sauber recherchierte Artikel, die von der Redaktion vorab genehmigt sein müssen. Ein Artikel ohne aussagekräftige Fotos wird selten gedruckt. Den gleichen Text zwei eventuell konkurrierenden Fachzeitschriften anzubieten kommt einer journalistischen Todsünde gleich. Wer von anderen Autoren abschreibt, ist in der Branche unten durch.

Anzeigen





Nordbayerische Drachenflieger

#### Flugtag in Lauf-Lillinghof

Im September war es wieder soweit - Flugtag auf dem Flugplatz in Lauf Lillinghof. Wie seit 2005 waren auch wieder die Nordbayerischen Drachenflieger mit von der Partie.

Die Lillinghofer Motor- und Segelflieger hatten wieder einiges auf die Beine gestellt und ein volles Programm geboten: Modelle, Segelkunstflug, Formationsflug Motorflieger, Wing-Walking, Fallschirmabsprünge, Rundflüge mit Antonov und Hubschrauber, Drachen und Gleitschirm-Windenschlepp. Das Team des NBDF, bestehend aus Wolfgang Huberth, Klaus Diller nebst Gemahlin, Werner Witt nebst Freundin, Leo Friedrich und Lothar Schubert, sowie dem 2. Vorstand Ernst Lehmann zeigten auf der eher kurzen Schleppstrecke von 450 m Länge mehrere Gleitsegel und Hängegleiter-WIndenschlepps. An dieser Stelle allerherzlichsten Dank an alle Mithelfer.

Neben der Verteilung von Flyern und Präsentation unserer Geräte, Drachen, Gleitschirm, Starrflügler, Mosquito-Drachen-Motorgurt haben wir auch dieses Jahr wieder zahlreichen Interessenten unseren schönen Sport vorstellen können. Wir hoffen, dass wir bald etliche der fluginteressierten Zuschauer auch auf unseren Geländen, z.B. für einen Tandemflug oder auch für eine Ausbildung, begrüßen dürfen.

Ernst Lehmann





Hängegleiterclub Region Hochblauen

#### Flieger vom Hochblauen küren Clubmeister

Seit diesem Jahr wird die Clubmeisterschaft nach 2 unterschiedlichen Gesichtspunkten ausgetragen. Es gibt den Streckenflugpokal, vergeben für die 3 weitesten Flüge mit Startplatz Hochblauen und die Meisterschaft im FunCup, in dem an einem vorher definierten Flugtag unterschiedliche Aufgaben in der Luft zu meistern sind

Im September trafen sich 25 Piloten auf Müllheims 1.165m hohem Hausberg zum so genannten FunCup. Der Blauen war, wie schon so oft in diesem Jahr, von dicken Wolken eingehüllt, welche sich aber im Laufe des Tages auflösten. Die Flugaufgabe bestand aus Geschicklichkeit und Präzision während des Fliegens. 2 Piloten bildeten jeweils ein Team und starteten kurz nacheinander. Gewonnen hat das Team: Andreas Schillinger+ Frank Pietschmann; gefolgt von Claudia Schiemann + Dirk Rüsen und Martin Günter + Bernd Weber.

Streckenflugtechnisch war 2009 ein gutes Jahr. Jeder Flug wird mittels GPS aufgezeichnet und ins Netz gestellt, koordiniert und kontrolliert durch den Dachverband DHV. So gewann dieses Jahr Tobias Vöster mit Flügen von bis 100km (bis zum Bodensee) und insgesamt 415 Punkten, gefolgt von Albert Hug mit (274 Punkte) und Andreas Ziegler (273,5 Punkte). Alle Flüge können im Internet unter www.xc.dhv.de angeschaut werden. Die Preise und Pokale wurden bei einer kleinen Vereinsfeier im gemütlichem Rahmen auf einer Grillhütte vergeben. Alle Piloten freuen sich schon heute auf die kommende nächste Flugsaison. Näheres vom Hängegleiterclub Region Blauen unter: www.hcrb.de.

#### Redaktionsschluss

Februar Info 162 - 15. Dezember April Info 163 - 15. Februar



Drachen und Gleitschirmflieger Mulfingen

#### Super Streckenflüge beim Hohenlohepokal

Zum 28. Mal wurde das Hohenlohepokalfliegen ausgetragen. 16 Dachen und 8 Gleitschirmflieger traten zum Wettkampf an. In diesem Jahr konnten die Gastgeber aus Mulfingen Gäste aus Augsburg und Fürstenfeldbruck, darunter der Sieger der Hangliding Worldmasters der Senioren, Thomas Paulik, begrüßen. Weitere Piloten kamen aus Bad Herrenalb und den Nachbarvereinen aus Hardheim und Schwäbisch Hall.

Zum Auftakt ging es am Samstag ins Schleppgelände Schmalfelden. Dieses Jahr hat die Wettbewerbsleitung die Bewertung von Streckenflügen deutlich verbessert, um einen Anreiz zu schaffen das Fluggelände eher zu verlassen. Die Drachen mussten mindestens 15 km, die Gleitschirme 10 km weit fliegen um in die Wertung zu kommen. Die Maximalflugzeit von 15 Minuten wurde von einigen Piloten erreicht, bzw. deutlich überschritten. Ralf Trenkle (Althof) konnte nach dem Ausklinken ordentlich Höhe machen und flog Richtung Rothenburg/Tauber ab. In der Nähe des Flugplatzes Schweinsdorf wendete er und kam wieder zurück. Mit diesem 23 km Flug führte er am Samstag das Feld an. Am Sonntagmorgen empfing die Piloten ein strammer Ostwind im Schleppgelände Simprechtshausen. Bei den Drachen konnten als erste Rainer Rössler (Mulfingen) und Thomas Paulik(Fürstenfeldbruck) in der Thermik aufdrehen und Richtung Westen abfliegen. Auch zwei Gleitschirmen gelang der Aufstieg in der Thermik. Martin Weigel(Hollenbach)und Gerhard Weber(Kupferzell) mit Passagier im Tandemschirm verschwanden ebenfalls in Richtung Westen. Nach geraumer Zeit und geflogenen 30 km meldete sich Thomas Paulik aus dem Jagsttal in der Nähe von Widdern zurück.

Kurz darauf kam der Anruf von Gerhard Weber, der nur 2 km weniger flog, aus Schöntal. Eine gute Stunde später meldete sich Martin Weigel. Bei seinem ersten Streckenflug überhaupt landete er nach 91 km bei Schwetzingen. Das ist die absolut weiteste Strecke, die mit einem Schirm von einem vereinseigenen Gelände geflogen wurde.

Rainer Rössler meldete sich schließlich vom Segelflugplatz Hasloch/Pfalz. Mit 118 km hatte er den Vogel abgeschossen und den Wanderpokal wieder aus Augsburg nach Mulfingen zurückgeholt. Bürgermeister Böhnel führte die Siegerehrung durch und vergab die Pokale an folgende Piloten:

Ergebnis Drachen: 1.Rainer Rössler, 2. Thomas Paulik, 3. Ralph Trenkle, Ergebnis Gleitschirm: 1. Martin Weigel, 2. Gerhard Weber (Tandem), 3. Clemens Ruf. Vorstand Walter Hofmann war mit dem unfallfreien Verlauf des Pokalfliegens und den Leistungen der Piloten hoch zufrieden. Die hohe Teilnehmerzahl und die zum Teil weit angereisten Piloten bestätigen das neue Konzept des dezentralen Wettbewerbs in den Schleppgeländen, das heuer zum zweiten Mal angewendet wurde. Wir freuen uns schon auf das nächste Hohenlohepokalfliegen im August 2010 und hoffen auf zahlreiche Piloten aus nah und fern.

Thomas Goll







#### Nova Testzentrum

die neuen Schirme sind bereits eingetroffen!

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

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

Gleitschirm Ostsachsen

#### Flieg mein Sachse flieg

20 Hänge mit einen Höhenunterschied von ca. 100 m sind nicht gerade ideal, um weit zu fliegen, deshalb bedeutet Gleitschirm- und Drachenfliegen in Sachsen in erster Linie Windenschlepp. Auf www.gleitschirm-ostsachsen.de findet man zahlreiche Informationen über aktuelle Vereine und Fluggebiete rund um Sachsen. Von derzeit 683 sächsischen GS- und HG-Piloten sind ca. 270 in 9 Vereinen tätig. Sie organisieren zu 80 % den Schleppbetrieb in Sachsen. Ohne sie würde manch Freiflieger noch weniger in die Lüfte kommen. Außer Fliegen an der Winde gehören Organisations- und Öffentlichkeitsarbeit zum Vereinsleben. Gemeinsame Flugtouren und Veranstaltungen rund um das Gleitschirm- und Drachenfliegen werden organisiert. Neben der Fliegerei werden Geburtstage, Hochzeiten und andere Feiern abgehalten. Diese Vorteile zahlen sich vor allem für Neueinsteiger aus, um Thermik- und Flugerfahrungen zu sammeln. Oftmals stellt sich die Frage: Mit wem und wohin gehe ich fliegen? Und wenn man seine neuen Erfahrungen mit den anderen Piloten beim Landebier teilen kann, ist meist ein schöner Flugtag zu Ende gegangen. Da die meisten Vereinspiloten auch Familie und soziale Kontakte außerhalb ihres Flieger-kreises haben, kann es passieren, dass es am Samstag zu wenige sind und deshalb nur am Sonntag geflogen wird. Bei kleineren Vereinen kommt es bei schönstem Flugwetter aus Manael an Piloten leider manchmal zu keinem Schleppbetrieb. Das nervt den Freizeitpiloten, wenn er umsonst kommt und schnell tut sich Unmut frei. Argumente der Freiflieger wie: Ich zahle ja auch mehr - helfen nicht, einen stabilen Schleppbetrieb über das Wochenende zu organisieren. Engagierte Piloten sind in den Vereinen gefragt, die richtig mitmachen, sich auch auf die Winde setzen und am Vereinsleben teilnehmen. Dass es in der Zusammenarbeit der Vereine noch Potential gibt, zeigt sich darin, dass in Sachsen bis jetzt noch keine Wettkämpfe gibt. Gemeinsame Vereinstreffen stellen sich als schwieriges Unterfangen dar. Die "Sax n Fly" - von den Vereinen ins Leben gerufen - kocht diesbezüglich auf Sparflamme. Vor allem Funwettbewerbe können den Normalflieger ansprechen und begeistern. Im Zug des E-Mailverkehrs dürften Termine und Organisation kein größeres Problem mehr sein. Es müsste sich nur ein jeweiliger Ansprechpartner des Vereines finden, der die Sache mit in die Hand nimmt. Kann man es schaffen, einen Sachsencup in Sachsen auszutragen? Nun liegt es aber an jedem Piloten selbst, frei zu entscheiden, wo er fliegen möchte und selbst ein Vereinspilot möchte nicht nur "Eintopf" essen. Im Flachland bedeutet "Kein Schleppbetrieb" - ein Fluggebiet weniger. Ein Problem, das der reine Beraflieger nicht kennt. Für Ideen, Anregungen: fliegeninsachsen@gleitschirm-ostsachsen.de Michael Wolf

Vereine in Sachsen	Schleppgelände	
1. DFC Sachsen e. V.	Hartenstein bei Chemnitz	www.erster-drachenfliegerclub-sachsen.de Kontakt: info@erster-drachenfliegerclub-sachsen.de, Infotelefon: 0376054227
Gleitschirm- und Drachenflieger Ostrau e. V.	Zschochau bei Ostrau	www.gleitschirmflieger-ostrau.de Kontakt: jens@gleitschirmflieger-ostrau.de, Infotelefon: 03432243449
Ostsächsischer Fliegerclub e. V.	Flugplatz Riesa Canitz	www.elbtalflieger.de Kontakt: info@elbtalflieger.de, Infotelefon: 0176 622 06 460
Gleitschirmclub Chemnitz e. V.	Auerswalde bei Chemnitz	www.gleitschirmpilot.de Kontakt: info@gleitschirmpilot.de Infotelefon: 0 371 / 240 97 31
Luftsportzentrum Neuseenland e.V.	Hainer See, Espenhain	www.luftsportverein-neuseenland.de info@luftsportverein-neuseenland.de, Infotelefon: 0341 - 56 51 998
Gleitschirm-Hängegleiter-Ostsachsen e. V.	Segelflugplatz Pirna-Pratzschwitz	www.gs-hg-ostsachsen.de Kontakt: webmaster@gs-hg-ostsachsen.de, Infotelefon: 0173 8549253
Luftsportverein Torgau-Beilrode e.V.	Flugplatz Torgau-Beilrode	http://www.flugplatz-beilrode.de, Infotelefon: 0173 / 36 54 837
Leichtflieger Oberlausitz e.V.	Flugplatz Bautzen-Litten	www.leichtflieger-oberlausitz.de, Kontakt: urban.f@t-online.de
Gleitschirmclub Colditz e.V.	Keine Angabe	



#### 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



Delta Club Wiehengebirge

#### Testwochenende mit Firma AIR

Der Delta Club Wiehengebirge veranstaltete auf dem Drachenfluggelände in Porta Westfalica bei sommerlichem Wetter ein Testwochenende in Zusammenarbeit mit der Firma AIR. Somit konnten die aktuellen Starrflügler (ATOS VR, VRQ,VQ und V) in der sanften Thermik getestet werden. Der eine oder andere Pilot hatte zuvor noch nie einen Starrflügler geflogen und kam auf Anhieb mit ihm zurecht. Daher kam von allen Testpiloten eine positive Resonanz. Es bestand die Möglichkeit sich per UL-Schlepp oder vom Hang in die Luft zu begeben. Vielen Dank noch mal an Felix Rühle und Sven Mühlberg vom AIR-Team für diese hervorragende Veranstaltung.

Sven Stieghorst



#### **Drachenflug-Sicherheitstraining**

Das veranstaltete Drachenflug-Sicherheitstraining unter Leitung von Fluglehrer Dirk Soboll wurde bei optimalen Wetterbedingungen am Drachenfluggelände des Delta Club Wiehengebirges mit großem Interesse angenommen. Zu diesem Start- und Landetraining kamen nicht nur vereinseigene Drachenflieger sondern auch einige Gastpiloten an unser Gelände. An beiden Tagen wurde jeder Start und jede Landung per Videokamera gefilmt und abends in gemütlicher Runde mit Dirk Soboll genauestens analysiert. Für diesen Event möchten wir uns nochmal vom Delta Club Wiehengebirge bei Dirk bedanken.

Sven Stieghorst



**Aufwind Brettachtal** 

#### Wie ein Vogel am Himmel

Zum sechsten Mal erfüllte der Bretzfelder Verein Aufwind Brettachtal einer Gruppe von Ferienkindern den Traum vom Fliegen. Kurz vor dem Abheben war Marina plötzlich "ganz mulmig zumute". Doch dann ist alles sehr schnell gegangen. Da war keine Zeit mehr, darüber nachzudenken. "Pilot und Gerät sind startklar", hörte die 13-jährige den Startleiter Herbert Simon noch in den Walkie-Talkie rufen. Dann hoben sie ab.

In 305 Metern Höhe schwebte sie dahin und fühlte sich federleicht wie ein Voael in den Lüften. Dort herrschte eine friedvolle Stille und man wurde eins mit der unendlichen Weite des Himmels. Die 13-Jährige fühlte sich sicher, sie wusste den erfahrenen Piloten Siggi Seiler direkt hinter sich. Etwa zehn Minuten dauerte der Tandemflug, dann bereitete sich der Pilot auf die Landung vor. "Immer laufbereit sein", wurde den Bretzfelder Ferienkindern zuvor eingetrichtert. Das befolgten alle, und so erlebten die Kinder auf der grünen Wiese eine ausgesprochen weiche Landung. "Wow – das war wunderschön", schwärmte das Mädchen mit strahlenden Augen. Der Flug mit dem Gleitschirm wurde auch von den anderen Ferienkindern als ein unvergleichliches Erlebnis beschrieben. "Das war echt gigantisch", meinte Jonathan. Vor dem Fliegen selbst hatte der 12-Jährige zwar keine Angst verspürt, aber vor dem eigenen Versagen: "Ich hatte Angst, etwas falsch zu machen." Doch der Junge verbuchte seinen ersten Flug hinterher als absolutes Erfolgserlebnis. Anfängliche Ängste der teilnehmenden Ferienkinder werden vom Aufwind Brettachtal sehr ernst genommen: "Das muss jedes Kind selbst entscheiden, ob es schlussendlich fliegen will." "Wir wollen dadurch auch ein Stück weit unseren Sport näher bringen", sagt der Vereinsvorsitzende Siggi Seiler, der seine große Leidenschaft fürs Gleitschirmfliegen selbst durch einen Schnupperkurs entdeckte.

Kirsten Schüßler



Deltaclub Bavaria Ruhpoldina

#### Kleine Strecken bei der Clubmeisterschaft

Die "Kilometerfresser" unter den Drachenfliegern mussten bei der Clubmeisterschaft des Deltaclub Bavaria Ruhpolding kleine Brötchen backen. Trotzt der relativ guten Wettervorhersage spielte die Thermik nicht so ganz mit und deshalb konnten die Piloten vom Unternberg aus keine weiten Strecken fliegen. Mit einer Flugstrecke von ca. 50 Kilometer am ersten Flugtag sicherte sich Vereinsvorstand Dieter Kamml mit seinem Hochleistungsfluggerät den ersten Platz. Auf den Plätzen zwei und drei folgten Georg Weinzierl und Sigi Zeller. Den weitesten Flug absolvierte allerdings Ausnahmepilot Thorsten Hahne mit seinem Gleitschirm. Trotz schwieriger Bedingungen schaffte der Siegsdorfer 70 Kilometer. Allerdings kam Hahne, da er kein Mitglied ist, nicht in die offizielle Wertung. Pele Faßbender

Parafly Club Stubai

#### 1.Paragliding Accuracy World Cup 2009

Bei strahlendem Sonnenschein fand vom 25.09.- 27.09.2009 der Paragliding Accuracy World Cup in Neustift im Stubaital statt. Die 5te Station des FAI Wettbewerbs war am Elfer. Es ist der erste Event dieser Art in Österreich. Die vorherigen Wettbewerbe waren in Malaysien, Macedonien, in der Türkei, in Ungarn und finden ihren Abschluss in Bulgarien. Die Teilnehmer aus 7 Nationen, unter ihnen die Lokalmatadoren Michael Müller und Martin Pittl, mussten in 6 Durchgängen versuchen den münzgroßen Punkt so exakt wie möglich zu treffen. Die Jury, bestehend aus 6 Delegierten, stand beim Punkt mit Maßband bereit, um die genaue Distanz zum Zielpunkt zu messen. Das Preisgeld von 1.000 Euro teilten sich die beiden erst platzierten Franca Sead aus Montenegro und Petrovic Zoran aus Serbien sowie Jovanoski Martin aus Macedonien. In der Wertung waren 9 verschiedene Teams vertreten, von denen das Monte Parapro Team die beiden ersten Plätze belegte. Die Organisatoren freuen sich über eine unfallfreie und gelungene Veranstaltung und bedanken sich bei allen freiwilligen Helfern, die für einen reibungslosen Ablauf sorgten. Unterstützt wurde der Paragleiter Welt Cup vom Tourismusverband Stubai, die Infrastruktur wurde von den Bauern sowie vom Hotel Alpenschlössl zur Verfügung gestellt.

Conny Gleirscher



Jenaer Drachen- und Gleitschirmfliegerclub

#### **Neuer Windsack**

Wolfgang ist ein älterer Flieger und daher auf Sicherheit besonders bedacht. Und da am Landeplatz des Jenzig, dem Hausberg des Jenaer Drachen- und Gleitschirmfliegerclubs, der Windsack immer wieder zerfetzt herunterhing, kaufte sich der alte Herr eine eigene Teleskopstange. Von Hakan, dem Leiter der Jenaer Flugschule JENAIR, bekam er auch einen schönen Windsack dazu geschenkt, so dass er stolz seinen eigenen Windsack aufbauen konnte. Die jüngeren Gleitschirmflieger aber lästerten: "Davon werden deine Landungen auch nicht besser!" Das brachte unseren Wolfgang in Wut und er ordnete an, dass keiner der Lästerer bei ihren Landungen den Windsack ansehen dürfe. Die jüngeren Flieger aber machten kurzen Prozess. Sie rissen die Stange aus der Halterung und drohten, die schöne neue Teleskopstange zu verbiegen. Auf solche Art erpresst, gestattete Wolfgang nun wieder jedem Flieger, seinen Windsack anzuschauen und bei der Landung zu nutzen. Es versteht sich von selbst. Die Stange blieb heil und das musste natürlich mit einem guten Thüringer Landebier bekräftigt werden.

Wolfgang Unger

DC Isarwinkel

#### **Zum Tod von Wolfgang Engel**

Bei einem unverschuldeten Verkehrsunfall kam Wolfgang Engel am 3. Oktober 2009 ums Leben. Wolfgangs große Leidenschaft war alles, was die Luft bewegt



und sich in der Luft bewegt. Ob Surfbretter, Eissegler, Flugdrachen, Gleitschirm, Ultraleichtflieger, Segelflieger oder Modellflieger, er tüftelte, baute und erlebte sie. Er war Gründungsmitglied des Drachenfliegerclubs Isarwinkel und setzte sich selbstlos ein für Fluggebiet und Vereinsgeschehen. Durch seine humorvolle und dennoch

immer besonnene Art war er ein gern gesehener Pilot, für manche ein väterlicher Freund sowie als Fluglehrer und Konstrukteur ein Vorbild. Wir werden die schönen Zeiten mit ihm nicht vergessen und ihn in bester Erinnerung behalten! Karl Völkl DFC Hochries

#### Hochriespokal

Im September veranstaltete der DFC Hochries-Samerberg den Hochriespokal. Nach dem Wetterbriefing war allen klar, die Wolkenbasis ist zu tief und es kann kein Flugwettbewerb ausgetragen werden. Doch das verdirbt den Hochrieslern noch lange nicht die Laune. Im Vordergrund stand nun Grillen und Spaß an der Bewegung. Wir wollten wissen, wer die beste Ausdauer im Laufen hat und das Groundhandling mit dem Drachen beherrscht. Wir bauten einen Hindernislauf auf, den es mit Drachen zu bewältigen galt. Gezählt wurde die schnellste Zeit und an der Ziellinie musste man noch ein "Quitsche Entchen" in ein Zielbehälter werfen. Das war Spaß für Jung und Alt, dennoch hoffen wir auf 2010, da soll der Hochriespokal wieder im September stattfinden und wir hoffen auf eine rege Beteiligung!

#### Spende für die Bergwacht

Die Bergwacht Rosenheim baut an der Talstation der Hochriesbahn am Samerberg derzeit ein neues Bereitschaftsgebäude. Da diese für die Flieger wichtige Helfer in der Not sind, beschlossen die beiden Fliegervereine an der Hochries und der DHV, den Neubau mit jeweils 500 € zu unterstützen. Überreicht wurden die Schecks bei einem zünftigen Richtfest im neuen Gebäude. Bereichert wurde die Spende noch von der Flugschule Hochries. Diese spendete Kursgutscheine im Wert von 500 € an die Bergwacht. So können wir hoffen, dass die Bergwacht Rosenheim in naher Zukunft zu ihren Einsätzen fliegt.

Jura Airlines Albatros

#### Jubiläum

Die 25. Flugsaison feierten die Thalmässinger Drachen- und Gleitschirmflieger im September 2009 in ihrem Schleppgelände auf dem Waizenhofener Espan nach anfänglichem Frühnebel bei passablem Flugwetter. Der am 19. November 1983 von 11 Drachenpiloten gegründete Verein zählt etwa 60 Mitglieder, außer Drachen- seit einigen Jahren auch Gleitschirmflieger. Dank der zahlreichen Windenfahrer (die der Verein selbst ausbildet) und der Möglichkeit, in alle vier Himmelsrichtungen schleppen zu können, kommt während der Flugsaison bei geeignetem Wetter regelmäßig Schleppbetrieb zustande. Viele Piloten schätzen vor allem das gesellige Miteinander in dem landschaftlich schönen Fluggelände, das in einem Naturschutzgebiet am Albabbruch des fränkischen Jura gelegen ist. So konnte der Verein seine Mitgliederzahl seit vielen Jahren konstant halten, während andere Schleppvereine ums Überleben kämpfen. Das Thalmässinger Gelände, von dem schon einige Strecken über 150 km geflogen wurden, bietet auch etwas für sportlich ambitionierte Piloten. Bei der Vereinsfeier ermöglichten es zwei Gleitschirm- und ein Drachen-Tandempilot den Angehörigen der Vereinsmitglieder und zahlreichen fluginteressierten Gästen aus der Umgebung, ihre Heimat einmal von oben zu sehen und die Faszination des Fliegens selbst zu erleben. Bei dem Festakt am Abend gab 1. Vorstand Klaus Dertinger den Zuhörern einen Überblick über die Entwicklung des Flugsports und des Vereins.

Schon während des Tages meldete sich ein neues Mitglied. Wer die Begeisterung miterlebte, mit der die im Tandem mitgeflogenen Kinder nachrechneten, wie viele Jahre sie noch bis zum Beginn ihrer eigenen Flugausbildung warten müssen, war überzeugt, dass unser Verein zuversichtlich auf die nächsten 25 Jahre ausblicken kann.

Matthias Härtl



**HGC** Einkorn

#### Vereinsmeisterschaften am Einkorn

23 Piloten nahmen im Oktober beim Einkorn-Cup in Schwäbisch Hall teil. Für die späte Jahreszeit erstaulich thermische Windbedingungen ermöglichten den Piloten in zwei Durchgängen lange Flüge. Die Mehrzahl der Teilnehmer überschritt die Minimalflugzeit von 5 Minuten am Hang bei weitem und viele ihren Hausberg deutlich überhöhen. Am höchsten kam Martin Gronbach, der 600 Meter über dem Einkorn in der Thermik aufkreisen konnte. Da die Teilnehmer die Flugzeit größtenteils gut erfüllten, war das Landekönnen bei diesem Bewerb letztendlich entscheidend. Schon beim ersten Durchgang deutet sich ein Kopf an Kopf -Renner der Sieger von 2007 (Holger Kaag) und 2008 (Rainer Rössler) an. Beide landeten bei voller Flugzeit perfekt stehend nur ca. 5 Meter vom Landepunkt entfernt. Da sie auch beim zweiten Durchgang die volle Flugzeit hatten, entschied Rainer Rössler den Wettkampf letzlich nur durch ein paar Zentimeter für sich. Konstantin Maier aus Schwäbisch Hall wurde Dritter. Mehr Informationen zu den Aktivitäten des HGC.Einkorn findet ihr unter www.hgc-einkorn.de Christoph Wankmüller

Anzeig

#### DIRK E. VIELHUBER

Rechtsanwal

Tätigkeitsschwerpunkt: Luftrecht - Arbeitsrecht - Sozialrecht

> Milchstrasse 7 81667 München Telefon/Telefax 089/486676 Mobiltelefon 0179/2942664



Hamburger Drachen- und Gleitschirmflieger

#### **Jugend-Drachenfliegerlager 2009**

Ein bisschen Glück mit dem Wetter, ein großes und sicheres Fluggelände mit guter Infrastruktur und Vereinsmitglieder, die sich als Windenfahrer und Helfer zur Verfügung stellten. Das waren die Rahmenbedingungen für das zweite Norddeutsche Jugendevent im DHV- anerkannten Schleppzentrum Nord in Neustadt-Glewe. Doch das "i-Tüpfelchen" waren die jungen motivierten HG- und GS Piloten, die diesen Rahmen mit ihrem Frohsinn und ihrer Leichtigkeit füllten. Hier der Erlebnisbericht unserer beiden jüngsten Drachenflieger: Im DHV-Info entdeckten wir letztes Jahr einen Bericht über ein Jugenddrachenfliegerlager. Schon immer wollten wir in die Luft, am liebsten ohne Motor und möglichst hautnah. So war



für uns klar: Beim nächsten Jugendlager des Hamburger Drachenfliegervereins sind wir dabei. Nach einem Telefongespräch stand fest, wir können am Jugendlager teilnehmen. Da wir beide erst gerade 15 und 17 Jahre alt geworden sind, fuhren unsere Eltern uns zum Flugplatz Neustadt-Glewe in Mecklenburg-Vorpommern. Dort angekommen, wurde wir gleich herzlichst von Axel Eckardt, unserem Lehrer für die kommende Woche und acht anderen flugbegeisterten Jugendlichen begrüßt. Bei schönstem Wetter begannen wir mit dem Aufbau unserer Zelte sowie einer großen Gemeinschaftsjurte.

Zum Fliegen kamen wir erst am nächsten Morgen, dafür mussten wir aber schon um 6 Uhr aufstehen. Denn ruhige Flugbedingungen gibt es in unseren Breiten nur am Morgen und am Abend und das ist zum Üben schon sehr hilfreich. Hier im hohen Norden, im Flachland, benötigen wir zum Hochziehen des Dra-

Anzeigen

Sebastian Binsteiner



chens eine Winde. Wir Schüler erlernen das Fliegen im Doppelsitzer. Dabei liegt der Fluglehrer, also Axel, über uns, wobei wir von unten an der Basis steuern. An diesem Doppelsitzer schätzten wir, dass wir schon bei unseren ersten Flugversuchen hoch hinaus kamen und sofort auch mitsteuern durften. So fühlten wir uns schon relativ früh wie richtige Piloten. Im Mittelpunkt unseres Tagesablaufs stand natürlich das Fliegen zwischen 7 und 10 Uhr morgens und 17 bis 22 Uhr am Abend. Mit Sonnenuntergang musste dann der letzte Flieger am Boden sein. War man nicht in der Luft, konnte man an der Winde helfen, mit dem Lepo (Windenfahrzeug) das Schleppseil zurückholen oder beim Start helfen. Aber am entspanntesten war es, einfach nur in die Luft zu schauen, denn in Neustadt-Glewe war so ziemlich alles zu sehen: Segelflieger, Fallschirmspringer, Hubschrauber, Motorschirme und zahlreiche Sportmaschinen und natürlich uns, die Drachenund Gleitschirmflieger. Zwischendurch gab es Theorie-Unterricht im Freien mit viel Wetterkunde, es wurde gefachsimpelt, zusammen gekocht und gegessen. Nach dem Essen wurde noch oft in der Jurte bis spät in die Nacht gelacht und geguatscht. Insgesamt war es eine super Woche, wir haben viele nette Flugbegeisterte kennengelernt, einen sehr netten, geduldigen und engagierten Fluglehrer gehabt und jede Menge Unterstützung durch Helmut, Detley, Piet, Klaus und Olaf erhalten. Herzlichen Dank an Euch alle. Wir hoffen, wir sehen Euch spätestens beim nächsten Lager wieder! Herzliche Grüße von Till und Hans Böhme." Axel Eckardt

#### DFC Hammelburg

#### **Tandemflugwochenende**

Bereits zum zweiten Mal hat der Drachenfliegerclug Hammelburg am Flugplatz Lager Hammelburg ein Drachentandemflugwochenende durchgeführt. Das Konzept ist denkbar einfach: An zwei Tagen die erforderlichen Tandempiloten und Tandemdrachen incl. UL-Schleppmaschine bereitstellen, mit einem Zeitungsartikel auf die Möglichkeit des Drachentandemflugs hinweisen und abwarten, was passiert. Dabei sollte der Organisationsaufwand so gering wie möglich bleiben und es wurde kein großes Fest organisiert, sondern eine einfache Bewirtung über den ansässigen Segelfliegerverein organisiert.

Die Reaktionen bei den Aktionen 2008 und 2009 waren erstaunlich groß. Viele aus den umliegenden Gemeinden nutzten die Gelegenheit (auch viele, die das "schon immer mal machen wollten, aber noch nicht die Gelegenheit hatten"). Die Presse verfolgte das Geschehen interessiert und steht unserem Sport positiv gegenüber. Bisher können wir das Resumee ziehen, dass das Drachenfliegen in der Region wieder präsenter geworden ist und bei vielen Interesse geweckt worden ist. Es war toll zu sehen, wie die Passagiere mit glänzenden Augen nach der Landung von dem Flug schwärmten! Auch einige Gleitschirmflieger nutzten die Gelegenheit, endlich mal selbst zu erfahren, wie denn nun das Drachenfliegen so ist. Bei den Gleitis war natürlich der Atos VX hoch im Kurs.

Möglich geworden ist die Aktion durch die Zusammenarbeit mit dem Drachenfliegerverein Spaichingen und dem Drachenfliegerverein Bösingen, bei welchen jeweils ein Tandemdrachen (BiCo und Atos VX) vorhanden ist und deren erfahrene Tandempiloten (Bernd Weist und Rafael Burri) uns gerne unterstützten. Der DFC Hammelburg dankt allen Mitwirkenden sowie der Flugsportgruppe Hammelburg für die tolle Unterstützung!

Gleitschirmflieger Urenschwang

#### 21. Pokalfliegen

35 Pilotinnen und Piloten der 97 Mitglieder starken Gleitschirmflieger Urenschwang trugen im September zusammen mit der Flugschule Ulm von Ernst Unfried ihr 21. Pokalfliegen aus. Die Sieger beim Anflug auf den Zielpunkt im 30 m Kreis waren bei den Damen 1. Platz Julia Schwarz, 2. Platz Olga



Genich, 3. Platz Gabi Schwarz. Bei den Herren 1. Platz Manfred De Lenardis, 2. Platz Rolf Mangold, 3. Platz Uli Blankenhorn. Unser starkes Helferteam bewirtete die Flieger und Zuschauer mit Schnitzel, Pommes, Würstchen, Kaffee und Kuchen. Die gute Stimmung des Pokalfliegens an diesem herrlichen Spätsommertag wurden in wunderschönen Bildern festgehalten.

Manny Schwarz

Delta- und Gleitschirmclub Weilheim

#### 20-jähriges Jubiläum

Als 1989 die Flugpioniere an der Limburg den DGCW gründeten, hatte niemand damit gerechnet, dass Neidlingen 11 Jahre später die fliegerische Heimat werden würde. An der Limburg durfte der junge Verein aus Naturschutzgründen nicht mehr fliegen und das Windenschleppgelände bot nicht die große fliegerische Freiheit. So war klar: Ein Fußstartgelände musste her. Nach etlichen Fehlschlägen konnte der Club in Neidlingen Fuß fassen. Im Rahmen des Projekts Fußstart Schwäbische Alb (DHV und Vereine der Schwäbischen Alb) führte die intensive Kontaktpflege der beiden Vorstände Erhard Weiss und Tommy Walker mit den Behörden, Gemeinderäten und Naturschützern zum ersehnten Erfolg. Tommy Walker warb im Vorfeld beim Gemeinderat erfolgreich um die Sache der "Vogelmenschen". Das Fluggelände "Neidlingen" konnte dann endlich durch den DHV zugelassen werden.

Nach 20 Dienstjahren legte der bisherige Vorsitzende Erhard Weiss im Januar 2009 sein Amt nieder und sein langjähriger Weggefährte Tommy Walker wurde an seine Stelle gewählt. Glück mit dem Wetter hatte der Verein am Jubiläumswochenende. Eingebettet zwischen zwei Regentagen konnte am Samstag ausgiebig geflogen und gefeiert werden. Sportwart Herby hatte einen Punktlandewettbewerb vorbereitet. Auch die Nachbarvereine waren eingeladen und beteiligten sich rege am Wettbewerb. Zeitweise waren über 30 Piloten in der Luft. Extra zum 20 jährigen Jubiläum waren Bürgermeister Rolf Kammerlander die



Gewinner des DGCW Wettbewerbs: 2. Vorsitzender Hans Peter de Beyer, Martin Brinek. Rolf Mößmer

örtliche Presse und Björn Klaassen vom DHV gekommen und gratulierten dem Verein für seine Verdienste. Die Philosophie des DGCW ist richtungsweisend: "Die Zukunft des Fliegens auf der Schwäbischen Alb ist nur in der Gemeinschaft zu finden".

Anzeigen





VEREINE | BRIEFE



Leichtflieger-Oberlausitz

#### Sonnenwendfliegen 2009

In den vergangenen Jahren unseres zur Tradition gewordenen Sonnenwendfliegens haben wir schon mit so manchen Widrigkeiten zu kämpfen gehabt, aber das uns dieses Mal bei reger Teilnehmerzahl und bestem Wetter die Winde stirbt, das zerrt schon an den Nerven des Veranstalters. Dennoch ging es ohne Fliegen bei Feuer, Grill und so mancher Anekdote aus dem Fliegeralltag bis tief in die Nacht, und keiner der Angereisten haderte damit, dieses Mal nicht fliegen zu können. Also: Auf ein Neues in 2010 mit potenter Winde und schönem Wetter! Frank Urban

Warsteiner Skyglider Team

#### Flight Festival Warstein 2009

Auch in diesem Jahr fand im Rahmen der Warsteiner Internationalen Montgolfiade (WIM) das Flight Festival Warstein (FFW) statt. Ein Blick in die Wettervorhersage und das erste Wochenende des Flight Festivals fiel buchstäblich ins Wasser. Deshalb musste den Herstellern, Händlern, Flugschulen und Vereinen für die geplante Zeltstadt abgesagt werden. Ab Montag war dann Fliegen ohne Ende angesagt. Das Warsteiner Skyglider Team fliegt schon seit Jahren während der ganzen Montgolfiade-Woche und freut sich immer über Gastflieger, die dieses Jahr auch zahlreich vertreten waren. Einige Besucher nahmen die Gelegenheit wahr, um einmal mit einem Gleitschirm mitzufliegen. Ein 42-jähriger Mann war nach der Landung so gerührt, dass er Tränen in den Augen hatte und meinte, dass es das schönste Erlebnis seines Lebens war. Am Freitag gesellte sich noch Caruso UV-Protection zum Stand des Motorflugcenter Korbach und dem Warsteiner Skyglider Team. Am Samstag wurde der Flugbetrieb durch das Team des PARA SPORT CLUB VERL mit ihrer Winde unterstützt. Besonders beeindruckend war am Samstagabend, wie in jedem Jahr, das Nightglow der Ballöner und das Abschlussfeuerwerk. Beides mit der passenden Musik unterlegt. Mit etwas Glück ist das Wetter nächstes Jahr besser und viele Hersteller, Händler, Flugschulen und Vereine finden den Weg nach Warstein. Sie wurden dieses Jahr vermisst.

Rebekka Speckenheuer

DHV-Info 160. Seite 28. "Verhalten in Notsituationen"

#### Vernunft kommt vor archaischem Instinkt!

Man kann m.E. die Tatsache, dass hier ein gewiss erfahrener Konstrukteur, Testund Acropilot unter Missachtung von erlernten und vernunftgebotenen Sicherheitsbedenken selbstverschuldet eine lebensbedrohliche Flugsituation herbeiführt und sie mit seinem ganzen Können und viel Glück überlebt hat ("Gran
Canaria 2009"), nicht als Lehrstück für Sicherheit im Umgang mit dem Element
Luft verkaufen. Erst recht nicht, wenn man im gleichen Heft die Unfallstatistik
2008 und die dazugehörigen Analysen liest, in denen die Unfälle nach Seitenund Frontklappern, also die Einwirkung von Turbulenz jeder Art, nicht nur die
häufigste Unfallursache darstellen, sondern auch die tödlichste (5 von 8 Toten)
und zwar vom "Fluglaien" über den erfahrenen Gleitschirmlehrer auf Safari bis
zum Wettkampfpiloten. Und nicht, wenn man weiß, dass im Juni 2009 am Tegelberg nicht nur die 13 aus den Bäumen geholten Piloten mehr Glück als Verstand
hatten, so dass es keine Toten gab, obwohl anscheinend kaum einer die Wettervorhersage gelesen hatte.

"Etwas Psychologie" soll uns nach M. Neslers Artikel in brenzligen Situationen helfen. So müssten wir (ich überspitze etwas), wenn wir 20 m über Grund im Lee einen Vollzerstörer einfangen eben nur mal kurz überlegen, ob die Panik, die uns überkommt, nun "aus Assoziationen aus Erzähltem der Vergangenheit (Emotionen) oder aus einer offensichtlichen bedrohlichen Situation (Gefühl) stammt. Diese kurze Analyse reicht normalerweise schon aus, um alle Sinne und das Denken wieder zu aktivieren und sich in die Gegenwart zurückzuholen" (Zitat S.31), bevor man in felsigem Grund aufschlägt.

Im Ernst: Ich vermisse in M. Neslers Artikel eine echte psychologische Reflexion. Er schreibt nichts darüber, ob er in Zukunft aus dem Gran-Canaria-Erlebnis wirklich Iernen will, etwa dass man dem im Urlaub aufgestauten Wetterfrust nicht beim ersten Abflauen des Windes nachgibt, dass man zunächst eine aktuelle Wetterinfo einholt, ob es sich tatsächlich um fliegbares Wetter handelt und nicht um eine kurzfristige Änderung usw. Er schreibt auch nichts darüber, ob er Angst hatte und ob er in Zukunft wieder ein wenig fürsorglicher mit seinem Leben und seinen Lieben, die an ihm hängen, umgehen will. Das wäre psychologische Analyse: Das Eingestehen und Sichbewusstmachen von Versagen, Angst, Verantwertlichkeit

Michael Nesler stellt mit Bedauern fest: "Der moderne behütete Mensch hat in unserer sicheren Gesellschaft verlernt, um sein Leben zu kämpfen und sich verteidigen zu müssen." (Zitat von S.31)

Ich sage: Der Mensch ist deswegen in der Evolution Mensch geworden, weil es ihm gelungen ist, durch die Umgehung der nur reaktiven Instinkte mittels vorausschauender Vernunft der dauernden Bedrohung seines Lebens und dem kräftezehrenden Überlebenskampf zu entgehen. Nicht mehr in jeder Situation (z.B. in fremden Ländern, auf der Straße, im Auto, unterm Schirm) um sein Leben kämpfen zu müssen, ist eine wichtige und angenehme Errungenschaft menschlicher Gemeinschaften und Organisationen (Staaten, Polizei, TÜV, DHV) und – in jedem Augenblick – unseres Verstandes, den wir vor jeder Entscheidung, auch der zum Starten, zu Rate ziehen dürfen und sollen. Zum Nutzen aller und jedes einzelnen.

Ich unterstelle, dass Michael Nesler den Artikel gut gemeint hat (z.B. sein sicher richtiger Hinweis auf den Nutzen von Sicherheitstrainings). Aber stellen wir uns einmal ein Magazin für Verkehrspiloten vor, in dem die Öffentlichkeit Vergleichbares an Selbsterfahrung und Selbstanalyse von Profis lesen würde: Das Bild der Verkehrsfliegerei in der Öffentlichkeit wäre doch sehr zweifelhaft, oder? Günther Widmann

DHV-Info 159, Seite 28, "Spuren am Himmel"

#### Woistwer

Mit großem Interesse habe ich den Artikel zu den Möglichkeiten des Livetrackings gelesen. Seit Juni diesen Jahres ist unsere Echtzeitbeobachtung und benachrichtigung unter www.woistwer24.de im Internet zu erreichen.

Ähnlich wie bei den anderen von ihnen vorgestellten Anbietern bietet www.woistwer24.de an, GPS-Daten vom Mobiltelefon via GPRS im Internet zu empfangen und z.B. über GoogleMap anzuzeigen.

Zusätzlich aber gibt es bei der von uns angebotenen Software die Variante, GPS-Daten regelmäßig via SMS vom Mobiltelefon an unseren Webserver zu versenden. Solange ein GSM-Netz vorhanden ist, können somit GPS-Daten an unseren Server gesendet werden. Die Laufzeit beträgt hier im Schnitt 10-60 Sekunden. Was benötigt der Anwender bei uns? Der Anwender benötigt (s)ein Mobiltelefon, die von uns entwickelt Software (wir unterstützen auch AFTrack, GSM-Tracker und Mobitrack) sowie seinen registrierten Zugang bei www.woistwer24.de. Die GPS-Daten können entweder von einem externen GPS-Empfänger via Bluetooth oder von einem im Mobiltelefon enthaltenen GPS-Empfänger kommen. Vier Bereiche stehen dem Anwender bei www.woistwer24.de zur Verfügung:

- Echtzeitbeobachtung über das Internet in GoogleMap
- Echtzeitbenachrichtigung über das Internet via E-Mail und SMS
- Regelmäßige Übermittlung von empfangenen Positionsdaten am Webserver via E-Mail
- Abfrage der GPS-Daten vom Webserver mittels NetGPS und über OZI-Explorer in MovingMap darstellbare Position (für Schmalbandanschlüsse). Georg Nowotny

Freeflight Tegelberg

#### Selbst fliegen dank des Simulators

Seit vielen Jahren sehe ich voller Begeisterung den Gleitfliegern zu, die bei Südwind am Steilhang neben unserem Haus an der Ostsee fliegen.

Das ruhige Gleiten ohne störende Nebengeräusche und die Möglichkeit selbst den Weg zu bestimmen, haben mich so sehr begeistert, dass ich mir gesagt habe: Das möchte ich auch. Nun bekam ich von allen Seiten Bücher, Infos und gute Ratschläge, aber zum Fliegen hatte ich keine Zeit (eigentlich keinen Mut). Dennoch zog es mich immer wieder zu den Gleitern. Ob auf der Wasserkuppe, am Chiemsee oder den Voralpen, ich war immer da, hatte aber nicht den Mut wirklich zu springen. Nun sahen wir in unserem Urlaub eine Werbung der FreeFlight-Messe in Füssen und natürlich: Nicht ohne mich! Wie gesagt so getan, aber wirklich fliegen wollte ich nicht, nur zusehen..., aber alles kam anders - Dank des SIMULATORS. Ja, ich durfte das Fliegen simulieren und war hell begeistert, alles war so, wie ich es mir vorgestellt hatte. Nach 15 Min war mein Entschluss gefasst, ich würde ES versuchen.

Die Nachfrage, wie ich jetzt weiter vorgehe, um das Fliegen zu lernen, brachte mich zunächst zu einem Tandemflug, der innerhalb der nächsten Stunde meinen Traum von Fliegen in Erfüllung gehen ließ. Es war unbeschreiblich schön. Nun werde ich versuchen, weiter zu fliegen und sicher viel Freude haben. Dies alles wäre aber nicht möglich gewesen, hätte ich nicht die Möglichkeit gehabt , im Simulator erste Erfahrungen zu sammeln, die mir einen Teil der Angst genommen haben. Nochmal einen herzlichen Dank und auf ein Wiedersehen auf der Wasserkuppe im November.

Ulrich Rüger



EON

#### Werbung mit dem Gleitschirm

Da ich geschäftlich immer mal wieder auf Industriemessen bin, fallen mir zunehmende Werbung mit unseren Fluggeräten auf. Am 13.10.2009 war ich einmal wieder auf der FAKUMA-Fachmesse für Kunststoff in Friedrichshafen. Dort konnte ich folgende Bilder machen.

Ulrich W. Randecker

Freeflight Tegelberg

#### Kunstflug

Für mich als Drachenflieger war die Messe am Tegelberg enttäuschend. Außer von Felix Rühle, Aeros und Seedwings war nicht viel zu sehen. Zum Glück spielte das Wetter mit. Was in der Luft mit Gleitschirmen vorgeführt wurde war beeindruckend, jedoch z.T. auch erschreckend. Die Piloten, besonders der Speedschirme, erzeugten einen besonderen Nervenkitzel, in dem sie mit unglaublicher Geschwindigkeit dicht über den Köpfen der Zuschauer in die Landewiese heizten. Kaum auszudenken, was passiert wäre, wenn sich einer der Piloten verschätzt hätte. Natürlich kann man sagen, das waren Profis, welche die Schirme im Griff haben. Ich gebe aber zu bedenken, dass bei der Katastrophe von Ramstein ebenfalls Profis am Steuerknüppel saßen. Zum Glück ging diesesmal alles gut und es ist wenig passiert. Der Akrobat, welcher seine Rettung in 20 m aktivierte, wurde vom Krankenwagen weggebracht. Junge Gleitschirmpiloten waren von den Vorführungen sicher sehr begeistert. Hoffentlich nehmen sie sich diese unverantwortliche Verhaltensweise nicht zum Vorbild und machen das demnächst nach. Ich wäre den anwesenden Herren des DHV dankbar, wenn Sie sich besonders bei solchen Veranstaltungen für die Einhaltung von Sicherheitsregeln einsetzen

Reinhold Jahnke

# TESTF LÜGE **IM INFO**

## Das Testberichtschema für Gleitschirme und Hängegleiter

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

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

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

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

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



DHV GS-01-1863-09

## **ICARO OXYGEN S**

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

Klassifizierung: 1 GH

		Ja, Trimmer: Nein
Verhalten bei	min. Startgewicht (65kg)	max. Startgewicht (90)
Start	1	
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sof
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Pilo
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittl
Starthandling	einfach	einfa
Geradeausflug		
Rolldämpfung	hoch	ho
	liotii	II.
Kurvenhandling		
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhand
Steuerweg	hoch	ho
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittl
Beidseitiges Überziehen	1	
		70
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75
Fullstallgrenze	spät > 80 cm	spät > 80
Bremskraftanstieg	hoch	ho
Frontales Einklappen		
Vorbeschleuniauna	durchschnittlich	qeri
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schn
Einseitiges Einklappen	1	
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 G
Wegdrehen insgesamt	< 90 Grad	90 - 180 Gr
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	qeri
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Gr
Höhenverlust	durchschnittlich	
		geri "
Stabilisierung	selbständig	selbständ
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständ
Einseitiges Einklappen und G	iegenst. 1	
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbrems
Steuerweg	hoch	ho
Steuerkraftanstieg	hoch	ho
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz z
oogonaronon	Strömungsabriss	Strömungsabr
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schn
Fullstall, symm. Ausleitung	sclusiality scilleli	selusialiuly scilli
Trudeln aus Trimmgeschw.		
maaviii aas miiiiiigeseiim.		
Trudeln aus stat. Kurvenflug		
Trudeln aus stat. Kurvenflug Steilspirale	1	.,
Trudeln aus stat. Kurvenflug Steilspirale Einleitung	1 1 einfach	
Trudeln aus stat. Kurvenflug Steilspirale	nicht vorhanden	
Trudeln aus stat. Kurvenflug Steilspirale Einleitung		nicht vorhand
Trudeln aus stat. Kurvenflug Steilspirale Einleitung Trudeltendenz	nicht vorhanden Nachdrehen < 180 Grad	nicht vorhand Nachdrehen < 180 Gr
Trudeln aus stat. Kurvenflug Steilspirale Einleitung Trudeltendenz Ausleitung Sinkgeschwindigkeit nach 720	nicht vorhanden Nachdrehen < 180 Grad	nicht vorhand Nachdrehen < 180 Gr
Trudeln aus stat. Kurvenflug Steilspirale Einleitung Trudeltendenz Ausleitung Sinkgeschwindigkeit nach 720 B-Stall	nicht vorhanden Nachdrehen < 180 Grad °[m/s] 11	nicht vorhand Nachdrehen < 180 Gr
Trudeln aus stat. Kurvenflug Steitspirale Einleitung Trudeltendenz Ausleitung Sinkgeschwindigkeit nach 720 B-Stall Einleitung	nicht vorhanden Nachdrehen < 180 Grad °[m/s] 11 einfach	nicht vorhand Nachdrehen < 180 Gr einfa
Trudeln aus stat. Kurvenflug Steitspirale Einleitung Trudeltendenz Ausleitung B-Staill Einleitung Ausleitung	nicht vorhanden Nachdrehen < 180 Grad °[m/s] 11	nicht vorhand Nachdrehen < 180 Gr einfa
Trudeln aus stat. Kurvenflug Steitspirale Einleitung Trudeltendenz Ausleitung Sinkgeschwindigkeit nach 720 B-Stall Einleitung	nicht vorhanden Nachdrehen < 180 Grad °[m/s] 11 einfach	einfa nicht vorhand Nachdrehen < 180 Gr einfa selbständ
Trudeln aus stat. Kurvenflug Steitspirale Einleitung Trudeltendenz Ausleitung B-Staill Einleitung Ausleitung Ohren anlegen	nicht vorhanden Nachdrehen < 180 Grad °[m/s] 11 einfach	nicht vorhand Nachdrehen < 180 Gr einfa selbständ
Trudeln aus stat. Kurvenflug Steitspirale Einleitung Trudeltendenz Ausleitung Sinkgeschwindigkeit nach 720 B-Stall Einleitung Ohren anlegen Einleitung	nicht vorhanden Nachdrehen < 180 Grad "(m/s) 11 1 einfach selbständig	nicht vorhand Nachdrehen < 180 Gr einfa selbständ
Trudeln aus stat. Kurvenflug Steitspirale Einleitung Trudeltendenz Ausleitung Sinkgeschwindigkeit nach 720 B-Stall Einleitung Ausleitung Ohren anlegen Einleitung	nicht vorhanden Nachdrehen < 180 Grad "[m/s] 11 1 einfach selbständig	nicht vorhand Nachdrehen < 180 Gr einfa selbständ
Trudeln aus stat. Kurvenflug Steitspirale Einleitung Trudeltendenz Ausleitung Sinkgeschwindigkeit nach 720 B-Stall Einleitung Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Ausleitung	nicht vorhanden Nachdrehen < 180 Grad *[mˈs] 11 einfach selbständig leicht selbständig schnell	nicht vorhan Nachdrehen < 180 Gr einfr selbstän selbständig schr
Trudeln aus stat. Kurvenflug Steitspirale Einleitung Trudeltendenz Ausleitung Sinkgeschwindigkeit nach 720 B-Stall Einleitung Ausleitung Ohren anlegen Einleitung	nicht vorhanden Nachdrehen < 180 Grad "(m/s) 11 1 einfach selbständig	nicht vorhan Nachdrehen < 180 Gr einfr selbstän selbständig schr
Trudeln aus stat. Kurvenflug Steitspirale Einleitung Trudeltendenz Ausleitung Sinkgeschwindigkeit nach 720 B-Stall Einleitung Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Ausleitung	nicht vorhanden Nachdrehen < 180 Grad *(m/s) 11 einfach selbständig leicht selbständig schnell einfach	nicht vorhan Nachdrehen < 180 Gr einfr selbstän selbständig schr
Trudeln aus stat. Kurvenflug Steitspirale Einleitung Trudeltendenz Ausleitung Sinkgeschwindigkeit nach 720 B-Stall Einleitung Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Ausleitung Landung	nicht vorhanden Nachdrehen < 180 Grad *(m/s) 11 einfach selbständig leicht selbständig schnell einfach	nicht vorhan Nachdrehen < 180 Gr einfa selbstän selbständig schr einfa
Trudeln aus stal. Kurvenflug Steitspirale Einleitung Trudeltendenz Ausleitung Binkgeschwindigkeit nach 720 B-Steil Einleitung Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Ausleitung Landeverhalten Frontales Einklappen (beschl Vorbeschleunigung	nicht vorhanden Nachdrehen < 180 Grad  *[mis] 11  einfach selbständig leicht selbständig schnell einfach eunigt) 1  gering	nicht vorhand Nachdrehen < 180 Gr einfa selbständ selbständig schn einfa
Trudeln aus stat. Kurvenflug Steitspirale Einleitung Trudeltendenz Ausleitung Sinkgeschwindigkeit nach 720 B-Stall Einleitung Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Ausleitung Landung Landung Landwerhalten Frontales Einklappen (beschl Vorbeschleunigung Öffnungsverhalten	nicht vorhanden Nachdrehen < 180 Grad  "(m/s) 11 einfach selbständig leicht selbständig schnell einfach eunigt) 1 gering selbständig verzögert	nicht vorhan Nachdrehen < 180 Gr einfa selbstäm lei selbständig schr einfa
Trudeln aus stal. Kurvenflug Steitspirale Einleitung Trudeltendenz Ausleitung B-Stall Einleitung Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Ausleitung Landtung Landtung Landtung Landtung Landverhalten Frontales Einklappen (besch	nicht vorhanden Nachdrehen < 180 Grad  *[mis] 11  einfach selbständig leicht selbständig schnell einfach eunigt) 1  einfach selbständig verzögert hleunigt) 1	nicht vorhan Nachdrehen < 180 G einfi selbstän selbständig sch einfi selbständig sch einfi
Trudeln aus stat. Kurvenflug Steitspirale Einleitung Trudeltendenz Ausleitung Sinkgeschwindigkeit nach 720 B-Stall Einleitung Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Ausleitung Landung Landung Landung Landung Chrontales Einklappen (beschl Vorbeschleunigung Öftnungsverhalten Einseitiges Einklappen (beschl Wegdiehen	nicht vorhanden Nachdrehen < 180 Grad O'[m/s] 11 einfach selbständig leicht selbständig schnell einfach eunigt) 1 gering selbständig verzögert hleunigt) 1 < 90 Grad	nicht vorhan Nachdrehen < 180 G einfl selbstän selbständig sch einfl selbständig sch einfl
Trudeln aus stat. Kurvenflug Steitspirale Einleitung Trudeltendenz Ausleitung Sinkspeschwindigkeit nach 720 B-5tall Einleitung Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Landung Landung Landeverhalten Frontales Einklappen (beschl Vorbeschleunigung Öffinungserhalten Frontales Einklappen (beschl Wogdrehen Wegdrehen insgesamt	nicht vorhanden Nachdrehen < 180 Grad O'(m/s)  1  einfach selbständig leicht selbständig schnell einfach eunigt)  1  einfach eunigt) 1  eselbständig verzögert hleunigt) 1  < 90 Grad < 90 Grad	nicht vorhand Nachdrehen < 180 Gr einfra selbständig schn einfra selbständig schn selbständig schn < 90 Gr
Trudeln aus stat. Kurvenflug Steitspirale Einleitung Trudeltendenz Ausleitung Sinkgeschwindigkeit nach 720 B-Stall Einleitung Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Ausleitung Landung Landung Landung Landung Chrontales Einklappen (beschl Vorbeschleunigung Öftnungsverhalten Einseitiges Einklappen (beschl Wegdiehen	nicht vorhanden Nachdrehen < 180 Grad O'[m/s] 11 einfach selbständig leicht selbständig schnell einfach eunigt) 1 gering selbständig verzögert hleunigt) 1 < 90 Grad	nicht vorhand Nachdrehen < 180 Gr einfra selbständig schn einfra selbständig schn geri selbständig schn < 90 Gr
Trudeln aus stat. Kurvenflug Steitspirale Einleitung Trudeltendenz Ausleitung Sinkspeschwindigkeit nach 720 B-5tall Einleitung Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Landung Landung Landeverhalten Frontales Einklappen (beschl Vorbeschleunigung Öffinungserhalten Frontales Einklappen (beschl Wogdrehen Wegdrehen insgesamt	nicht vorhanden Nachdrehen < 180 Grad O'(m/s)  1  einfach selbständig leicht selbständig schnell einfach eunigt)  1  einfach eunigt) 1  eselbständig verzögert hleunigt) 1  < 90 Grad < 90 Grad	nicht vorhand Nachdrehen < 180 Gr einfr selbstän lei selbständig schr einfr ger selbständig schr 90 Gr 90 - 180 Gr ger
Trudeln aus stat. Kurvenflug Steitspirale Einleitung Trudeltendeaz Ausleitung Biskeschwindigkeit nach 720 B-Stail Einleitung Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Ausleitung Landevenhalten Frontales Einklappen (beschl Vorbeschleunigung Öffnungsverhalten Einseitiges Einklappen (beschl Wogdehen insgesamt Drehgeschwindigkeit Max. Roll- bzw. Nickwinkel	nicht vorhanden Nachdrehen < 180 Grad  "[mis] 11  einfach selbständig leicht selbständig schnell einfach selbständig schnell gering selbständig verzögert hleunigt) 1  < 90 Grad < 90 Grad durchschnittlich kleiner 45 Grad	nicht vorhan Nachdrehen < 180 G einfi selbstäm selbständig schr einfi selbständig schr einfi 90 - 180 G ger kleiner 45 G
Trudeln aus stal. Kurvenflug Steilspirale Einleitung Trudeltendenz Ausleitung B-Stall Einleitung Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Ausleitung Landung Landung Landung Landwerhalten Frontales Einklappen (besch Wogdrehen Einseitiges Einklappen (besch Wegdrehen insgesamt Drebgeschwindigkeit Max. Roll- bzw. Nickwinkel Höhenverlust	nicht vorhanden Nachdrehen < 180 Grad  *[mis] 11  einfach selbständig leicht selbständig schnell  einfach eunigt) 1  gering selbständig verzögert hleunigt) 1  < 90 Grad < 90 Grad durchschnittlich kleiner 45 Grad durchschnittlich	nicht vorhand Nachdrehen < 180 G einfa selbstäm selbständig schr einfa selbständig schr selbständig schr 4 90 G 90 - 180 G ger kleiner 45 G durchschnittl
Trudeln aus stat. Kurvenflug Steitspirale Einleitung Trudeltendenz Ausleitung Sinkgeschwindigkeit nach 720 B-Stall Einleitung Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Ausleitung Landeverhalten Frontales Einklappen (beschl Vorbeschleunigung Öftnungsverhalten Einseitiges Einklappen (beschl Wegdrehen insgesamt Deehgeschwindigkeit Max Roll- bzw. Rickwinkel Höbenverlust Stabilisierung	nicht vorhanden Nachdrehen < 180 Grad O'[m/s] 11 einfach selbständig schnell leicht selbständig schnell einfach eunigt) 1 einfach eunigt) 1 9ering selbständig verzögert hleunigt) 1 < 90 Grad < 90 Grad durchschaittlich kleimer 45 Grad durchschaittlich	nicht vorhand Nachdrehen < 180 Gr einfl selbstäm lei selbständig schr selbständig schr < 90 Gr 90 - 180 Gr ger kleiner 45 Gr durchschritt
Trudeln aus stal. Kurvenflug Steitspirale Einleitung Trudeltendenz Ausleitung Steitspirale Einleitung Ausleitung Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Ausleitung Landeverhalten Frontales Einklappen (beschl Vorbeschleunigung Öffnungsverhalten Einleitung Korten (beschl Wogdrehen insgesamt Drehgeschwindigheit Max. Rol. bzw. Nickwinkel Höbentverlust Stabablisserung Öffnungsverhalten	nicht vorhanden Nachdrehen < 180 Grad O'(m/s)  1  einfach selbständig leicht selbständig schnell einfach eunigt)  1  einfach eunigt)  selbständig verzögert hleunigt)  1  < 90 Grad durchschnittlich kleiner 45 Grad durchschnittlich selbständig selbständig	nicht vorhand Nachdrehen < 180 Gr einfra selbständig schn selbständig schn selbständig schn 4 90 Gr 90 - 180 Gr geri kleiner 45 Gr durchschnittl
Trudeln aus stal. Kurvenflug Steitspirale Einleitung Trudeltendenz Ausleitung Sinkesschwindigkeit nach 720 B-Stall Einleitung Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Ausleitung Landeverhalten Frontales Einklappen (beschl Vorbeschleunigung Öffnungsverhalten Einspiration (beschl Wegdrehen Wegdrehen insgesamt Drehgeschwindigkeit Max. Roll-bruk Nickwinkel Höhenverlust Stabilisierung Öffnungsverhalten Ohren anlegen, beschleunigl	nicht vorhanden Nachdrehen < 180 Grad O[mis] 11 einfach selbständig schnell leicht selbständig schnell einfach eunigt) 1 einfach eunigt) 1 einfach eunigt) 1 einfach eunigt) 5 einfach eunigt) 1 selbständig verzögert hleunigt) 1 < 90 Grad < 90 Grad durchschnittlich kleimer 45 Grad durchschnittlich selbständig selbständig	nicht vorhand Nachdrehen < 180 Gr einfra selbständig schn einfra selbständig schn einfra selbständig schn 90 - 180 Gr geri kleiner 456 Gr selbständig schn selbständig schn
Trudeln aus stal. Kurvenflug Steitspirale Einleitung Trudeltendenz Ausleitung Steitspirale Einleitung Ausleitung Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Ausleitung Landeverhalten Frontales Einklappen (beschl Vorbeschleunigung Öffnungsverhalten Einleitung Korten (beschl Wogdrehen insgesamt Drehgeschwindigheit Max. Rol. bzw. Nickwinkel Höbentverlust Stabablisserung Öffnungsverhalten	nicht vorhanden Nachdrehen < 180 Grad O'(m/s)  1  einfach selbständig leicht selbständig schnell einfach eunigt)  1  einfach eunigt)  selbständig verzögert hleunigt)  1  < 90 Grad durchschnittlich kleiner 45 Grad durchschnittlich selbständig selbständig	nicht vorhand Nachdrehen < 180 Gr einfa



DHV GS-01-1864-09

## ICARO OXYGEN M

DHV Testbericht LTF 2003

Inhaber der Musterprüfung: Fly & more GmbH, ICARO Hersteller: Fly & more GmbH, ICARO

Klassifizierung: 1 GH

Verhalten bei	min. Startgewicht (85kg)	max. Startgewicht (105kg
	min. Jiai iyewiciii (OJAY)	max. Jianyewicin (103K)
Start	1	
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofo
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Pilote
Abhebegeschwindigkeit	gering	gerin
Starthandling	einfach	einfac
Geradeausflug	1	
Rolldämpfung	hoch	hoc
Kurvenhandling		
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhande
Steuerweg	hoch	hoo
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlic
Beidseitiges Überziehen		
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 c
Fullstallgrenze	spät > 80 cm	spät > 80 ci
Bremskraftanstieg	hoch	hoc
Frontales Einklappen	1	
Vorbeschleunigung	gering	gerin
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schne
Einseitiges Einklappen	scrosiality stillell	Scrusialiuly Scille
Weadrehen	00.0-1	00.0
Wegdrehen Weddrehen insgesamt	< 90 Grad 90 - 180 Grad	< 90 Gra 90 - 180 Gra
Drehgeschwindigkeit Max Roll- hzw Nickwinkel	gering kleiner 45 Grad	gerin kleiner 45 Gra
Höhenverlust		KIEIIIEI 43 Old Oerin
Stabilisierung	gering selbständia	gerin selbständi
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständi
Einseitiges Einklappen und G		Scinsidiidi
		: f. l C l
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremse
Steuerweg	hoch	hoc
Steuerkraftanstieg Gegendrehen	hoch	hoc
Degenulenen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zur Strömungsabris
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schne
	selusidilaliy scilleli	sciusialiuly scille
Fulletall cymm Auclaitung		
Fullstall, symm. Ausleitung		
Trudeln aus Trimmgeschw.		
Trudeln aus Trimmgeschw. Trudeln aus stat. Kurvenflug		
Trudeln aus Trimmgeschw. Trudeln aus stat. Kurvenflug Steilspirale	1 1 1 einfach	einfar
Trudeln aus Trimmgeschw. Trudeln aus stat. Kurvenflug Steilspirale Einleitung	1 1 1 einfach nicht vorhanden	
Trudeln aus Trimmgeschw. Trudeln aus stat. Kurvenflug Steilspirale Einleitung Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhande
Trudeln aus Trimmgeschw. Trudeln aus stat. Kurvenflug Steilspirale Einleitung Trudeltendenz Ausleitung	nicht vorhanden Nachdrehen < 180 Grad	nicht vorhande Nachdrehen < 180 Gra
Trudeln aus Trimmgeschw. Trudeln aus stat. Kurvenflug Steilspirale Einleitung Trudeltendenz Ausleitung Sinkgeschwindigkeit nach 720 °	nicht vorhanden Nachdrehen < 180 Grad	nicht vorhande Nachdrehen < 180 Gra
Trudeln aus Trimmgeschw. Trudeln aus stat. Kurvenflug Steitspirale Einleitung Trudeltendenz Ausleitung Sinkgeschwindigkeit nach 720 ° B-Stall	nicht vorhanden Nachdrehen < 180 Grad [[m/s] 12	nicht vorhande Nachdrehen < 180 Gra 1
Trudeln aus Trimmgeschw. Trudeln aus stat. Kurvenflug Steitspirale Einleitung Trudeltendenz Ausleitung Sinkgeschwindigkeit nach 720 ° B-5tall Einleitung	nicht vorhanden Nachdrehen < 180 Grad [m/s] 12 einfach	nicht vorhande Nachdrehen < 180 Gra 1 einfac
Trudeln aus Trimmgeschw. Trudeln aus stat. Kurvenflug Steilspirale Einleitung Trudeltendenz Ausleitung B-Stall Einleitung Ausleitung	nicht vorhanden Nachdrehen < 180 Grad [[m/s] 12	nicht vorhande Nachdrehen < 180 Gra 1 einfac
Trudeln aus Trimmgeschw. Trudeln aus stat. Kurvenflug Steilspirale Einleitung Trudeltendenz Ausleitung Sinkgeschwindigkeit nach 720 °B. Stall Einleitung Ausleitung Ohren anlegen	nicht vorhanden Nachdrehen < 180 Grad [m/s] 12 1 einfach selbständig	nicht vorhande Nachdrehen < 180 Gra 1 einfac selbständi
Trudeln aus Trimmgeschw. Trudeln aus stat. Kurvenflug Steitspirale Einleitung Trudellendenz Ausleitung Sinkgeschwindigkeit nach 720 S B-Stall Einleitung Ohren anlegen Einleitung	nicht vorhanden Nachdrehen < 180 Grad [m/s] 12 1 einfach selbständig	nicht vorhande Nachdrehen < 180 Gra 1 einfac selbständi
Trudeln aus Trimmgeschw. Trudeln aus stat. Kurvenflug Steitspirale Einleitung Trudeltendenz Ausleitung Sinkgeschwindigkeit nach 720 S Einleitung Ausleitung Ausleitung Chren anlegen Einleitung Ausleitung	nicht vorhanden Nachdrehen < 180 Grad [m/s] 12 1 einfach selbständig	nicht vorhande Nachdrehen < 180 Gra 1 einfac selbständi
Trudeln aus Trimmgeschw. Trudeln aus stat. Kurvenflug Steitspirale Einleitung Trudellendenz Ausleitung Sinkgeschwindigkeit nach 720 S B-Stall Einleitung Ohren anlegen Einleitung	nicht vorhanden Nachdrehen < 180 Grad [m/s] 12 1 einfach selbständig	nicht vorhande Nachdrehen < 180 Gra 1 einfac selbständi
Trudeln aus Trimmgeschw. Trudeln aus stat. Kurvenflug Steitspirale Einleitung Trudelnedenz Ausleitung Sinkipseschwindigkeit nach 720 ° B-Stall Einleitung Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Landeung La	nicht vorhanden Nachdrehen < 180 Grad '[m/s] 12 einfach selbständig leicht selbständig schnell	nicht vorhande Nachdrehen < 180 Gra 1 einfac selbständi selbständig schne
Trudeln aus Trimmgeschw. Trudeln aus stat. Kurvenflug Steitspirale Einleitung Trudeltendenz Ausleitung Sinkgeschwindigkeit nach 720 S Einleitung Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Ausleitung Ausleitung Landung	nicht vorhanden Nachdrehen < 180 Grad '[m/s] 12 einfach selbständig leicht selbständig schnell	nicht vorhande Nachdrehen < 180 Gra 1 einfac selbständi selbständig schne
Trudeln aus Trimmgeschw. Trudeln aus stat. Kurvenflug Steitspirale Einleitung Trudelnedenz Ausleitung Sinkipseschwindigkeit nach 720 ° B-Stall Einleitung Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Landeung La	nicht vorhanden Nachdrehen < 180 Grad '[mis] 12 einfach selbständig leicht selbständig schnell einfach	nicht vorhande Nachdrehen < 180 Gra 1 einfac selbständi leict selbständig schne einfac
Trudeln aus Trimmgeschw. Trudeln aus stat. Kurvenflug Steitspirale Einleitung Trudeltendenz Ausleitung Sinkgeschwindigkeit nach 720 G Bytall Einleitung Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Landung Landung Landung Fannelas Einkläppen (beschli Vorbeschleunigung Öffnungsverhalten	nicht vorhanden Nachdrehen < 180 Grad [m/s] 12  1 einfach selbständig 1 leicht selbständig schnell einfach selbständig schnell gering selbständig schnell	nicht vorhande Nachdrehen < 180 Gra 1 einfac selbständi leict selbständig schne einfac
Trudeln aus Trimmgeschw. Trudeln aus stat. Kurvenflug Steitspirale Einleitung Trudelnedenz Ausleitung Sikinkgeschwindigkeit nach 720 G B-Stall Einleitung Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Ausleitung Landeurehalten Frontales Einklappen (beschle Vorbeschleunigung	nicht vorhanden Nachdrehen < 180 Grad [m/s] 12  1 einfach selbständig 1 leicht selbständig schnell einfach selbständig schnell gering selbständig schnell	nicht vorhande Nachdrehen < 180 Gra 1 einfac selbständi leict selbständig schne einfac
Trudeln aus Trimmgeschw. Trudeln aus stat. Kurvenflug Steitspirale Einleitung Trudeltendenz Ausleitung Sinkgeschwindigkeit nach 720 G Bytall Einleitung Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Landung Landung Landung Fannelas Einkläppen (beschli Vorbeschleunigung Öffnungsverhalten	nicht vorhanden Nachdrehen < 180 Grad [m/s] 12  1 einfach selbständig 1 leicht selbständig schnell einfach selbständig schnell gering selbständig schnell	nicht vorhande Nachdrehen < 180 Gra 1 einfac selbständi selbständig schne einfac selbständig schne
Trudeln aus Trimmgeschw. Trudeln aus stat. Kurvenflug Steitspirale Einleitung Trudeltendenz Ausleitung Sinkgeschwindigkeit nach 720 G Einleitung Ohren anlegen Einleitung Ausleitung Landung Landung Landung Landung Erndelse Einklappen (beschle Vorbeschleunigung Öftnungsverhalten Einseitiges Einklappen (beschle Wegdrehen	nicht vorhanden Nachdrehen < 180 Grad [m/s] 12  1 einfach selbständig 1 leicht selbständig schnell einfach selbständig schnell einfach selbständig schnell selbständig schnell	nicht vorhande Nachdrehen < 180 Gra 1 einfac selbständig schne einfac gerin selbständig schne
Trudeln aus Trimmgeschw. Trudeln aus stat. Kurvenflug Steitspirale Einleitung Trudeltendenz Ausleitung Sinkgeschwindigkeit nach 720 S Einleitung Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Ausleitung Landung Landung Landung Landung Einleitung	nicht vorhanden Nachdrehen < 180 Grad [m/s] 12  einfach selbständig schnell einfach selbständig schnell einfach selbständig schnell 1 einfach eunigt) 1 gering selbständig schnell lleunigt) 1	nicht vorhande Nachdrehen < 180 Gra 1 einfac selbständig schne einfac gerin selbständig schne
Trudeln aus Trimmgeschw. Trudeln aus stat. Kurvenflug Steitspirale Einleitung Trudeltendenz Ausleitung Sinkgeschwindigkeit nach 720 G Einleitung Ohren anlegen Einleitung Ausleitung Landung Landung Landung Landung Erndelse Einklappen (beschle Vorbeschleunigung Öftnungsverhalten Einseitiges Einklappen (beschle Wegdrehen	nicht vorhanden Nachdrehen < 180 Grad [m/s] 12  1 einfach selbständig leicht selbständig schnell einfach einfach selbständig schnell 1 einfach selbständig schnell 1 einfach selnständig schnell	nicht vorhande Nachdrehen < 180 Gra 1 einfac selbständig schne einfac selbständig schne einfac selbständig schne einfac 90 - 180 Gra 90 - 180 Gra
Trudeln aus Trimmgeschw. Trudeln aus stat. Kurvenflug Steitspirale Einleitung Trudelnedenz Ausleitung Sinispeschwindigkeit nach 720 ° B-Sfall Einleitung Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Ausleitung Landeurhalten Frontales Einklappen (beschle Vorbeschleunigung Öffnungsverhalten Einsejtingsen (beschle Vorbeschleunigung Offnungsverhalten Einsejtingsen (beschle Wogdreben inspesamt Drehgeschwindigkeit	nicht vorhanden Nachdrehen < 180 Grad [mis] 12  einfach selbständig leicht selbständig schnell einfach selbständig schnell leunigt) 1  selbständig schnell selbständig schnell gering selbständig schnell leunigt) 1	nicht vorhande Nachdrehen < 180 Gra  einfac selbständig schne einfac selbständig schne einfac selbständig schne einfac 90 - 180 Gra 90 - 180 Gra gerin kleiner 45 Gra
Trudeln aus Trimmgeschw. Trudeln aus stat. Kurvenflug Steitspirale Einleitung Trudeltendenz Ausleitung B-Stall Einleitung Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Ausleitung Landewethalten Frontales Einklappen (beschl Vorbeschleunigung Öffnungsverhalten Einseitiges Einklappen (beschl Wegdeben Wegdeben Megdeben insgesamt Deubgeschwindigkeit Max. Roll- bzw. Nickwinkel	nicht vorhanden Nachdrehen < 180 Grad [m/s] 12  1 einfach selbständig 1 leicht selbständig schnell 1 einfach eunigt) 1 einfach eunigt) 1 eoffach gering selbständig schnell 1 leunigt) 1 < 90 Grad gering kleiner 45 Grad	nicht vorhande Nachdrehen < 180 Gra 1 einfac selbständig schne einfac selbständig schne einfac selbständig schne < 90 Gra 90 - 180 Gra gerin kleiner 45 Gra durchschnittlic
Trudeln aus Trimmgeschw. Trudeln aus stat. Kurvenflug Steitspirale Einleitung Trudeltendenz Ausleitung Sinkgeschwindigkeit nach 720 S Einleitung Ohren anlegen Einleitung Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Landung Landung Underwerhalten Frontales Einklappen (beschle Vorbeschleunigung Öffnungsverhalten Einseitiges Einklappen (beschle Wegdrehen insgesamt Deebgeschwindigkeit Max. Roll- bzw. Nickwinkel Höhenverlust	nicht vorhanden Nachdrehen < 180 Grad [m/s] 12  1 einfach selbständig leicht selbständig schnell einfach eunigt) 1 einfach eunigt) 1 ejenfach gering selbständig schnell gering selbständig schnell leunigt) 1 < 90 Grad 90 - 180 Grad gering kleiner 45 Grad durchschnittlich	einfac nicht vorhande Nachdrehen < 180 Gra 1 einfac selbständig schne einfac einfac eselbständig schne < 90 Gra 90 - 180 Gra gerin kleiner 45 Gra durchschhittlic selbständig
Trudeln aus Trimmgeschw. Trudeln aus stat. Kurvenflug Steitspirale Einleitung Trudelnedenz Ausleitung Sinitspeschwindigkeit nach 720 ° B-Siall Einleitung Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Landeverhalten Frontales Einklappen (beschle Vorbeschleunigung Öffnungsverhalten Einsejen (beschle Wogdreben insgesamt Drehgeschwindigkeit Max. Rolt brw. Nickwinkel Höhenverlust Stabilisierung Öffnungsverhalten	nicht vorhanden Nachdrehen < 180 Grad [m/s] 12  1 einfach selbständig schnell leicht selbständig schnell einfach eunigt) 1 einfach eunigt) 1 egering selbständig schnell lleunigt) 1 < 90 Grad gering kleiner 45 Grad durchschnittlich selbständig	nicht vorhande Nachdrehen < 180 Gra  1 einfac selbständig schne einfac gerin selbständig schne < 90 Gra 90 - 180 Gra gerin kleiner 45 Gra durchschnittlic selbständittlic selbständittlic
Trudeln aus Trimmgeschw. Trudeln aus stat. Kurvenflug Steitspirale Einleitung Trudeltendenz Ausleitung Sinkgeschwindigkeit nach 720 S Einleitung Ohren anlegen Einleitung Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Landung Landung Underwerhalten Frontales Einklappen (beschle Vorbeschleunigung Öffnungsverhalten Einseitiges Einklappen (beschle Wegdrehen insgesamt Deebgeschwindigkeit Max. Roll- bzw. Nickwinkel Höhenverlust	nicht vorhanden Nachdrehen < 180 Grad [m/s] 12  1 einfach selbständig schnell leicht selbständig schnell einfach eunigt) 1 einfach eunigt) 1 egering selbständig schnell lleunigt) 1 < 90 Grad gering kleiner 45 Grad durchschnittlich selbständig	nicht vorhande Nachdrehen < 180 Gra  1 einfac selbständig schne einfac gerin selbständig schne < 90 Gra 90 - 180 Gra gerin kleiner 45 Gra durchschnittlic selbständit



## PARATECH P81 L

DHV Testbericht LTF 2003 Inhaber der Musterprüfung: PARATECH AG

Klassifizierung: 2 GH	main / man d / d Double .	la Trimona Note
	re min / max: 1 / 1, Beschleunige	
Verhalten bei	min. Startgewicht (105kg)	max. Startgewicht (130kg
Start	1.2	1:
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofor
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt verzögert über Pilote
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlic
Starthandling	durchschnittlich	durchschnittlic
Geradeausflug		
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlic
Kurvenhandling	7	darensemmine
	1 1 1 1 1 1	
Trudeltendenz	durchschnittlich	gerin
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlic
Wendigkeit	hoch	hod
Beidseitiges Überziehen		
	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cr
	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cr
		hod
Bremskraftanstieg	hoch	
Frontales Einklappen	1-2	1-7
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlic
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnel
Einseitiges Einklappen	1	
	100 3/00 1	400 3/00
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Gra
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Gra
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlic
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Gra
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlic
Stabilisierung	selbständig	selbständi
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständi
Einseitiges Einklappen und		1.
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremse
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlic
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlic
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zur
	Strömungsabriss	Strömungsabris
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	nicht selbständi
	Joint and a grant of	durch Pumpen mit Brems
Fullstall, symm. Ausleitung	1-2	1-
Trudeln aus Trimmgeschw.		1-1
Trudeln aus stat. Kurvenflug	1.2	1.0
Steilspirale		4
Einleitung	durchschnittlich	einfac
Trudeltendenz	durchschnittlich	gerin
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Gra
Sinkgeschwindigkeit nach 720	°[m/s] 15	1:
B-Stall	1.2	
Einleitung		
	einfach	einfac
	II re. P	selbständi
Ausleitung	selbständig	SolbStallati
Ausleitung Ohren anlegen	selbständig 1-2	Johnstein
Ausleitung Ohren anlegen	<u> </u>	
Ausleitung Ohren anlegen Einleitung	1.2 leicht	leich
Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Ausleitung	1.2 leicht selbständig schnell	leich selbständig schnel
Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Ausleitung Landung	1-2 leicht selbständig schnell 1-2	leich selbsländig schnel
Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Ausleitung Landung Landeverhalten	1-2 leicht selbständig schnell 1-2 einfach	leich selbständig schnel 1- einfaci
Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Ausleitung Landung Landeverhalten	1-2 leicht selbständig schnell 1-2 einfach	leich selbständig schnel 1- einfaci
Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Ausleitung Landung Landeverhalten Frontales Einklappen (besch	1-2 leicht selbständig schnell 1-2 einfach tleunigt) 1-2	leich selbständig schnel 1- einfad
Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Ausleitung Landung Landeverhalten Frontales Einklappen (besch Vorbeschleunigung	1-2 leicht selbständig schnell 1-2 einfach sleunigt) 1-2 gering	leich selbständig schnel 1- einfad 1- gerin
Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Ausleitung Landung Landeverhalten Frontales Einklappen (besch Vorbeschleunigung Öffnungsverhalten	1-2 leicht selbständig schnell 1-2 einfach aleunigt) 1-2 gering selbständig schnell	leich selbständig schnel 1- einfad 1- gerin
Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Landung Landung Landeverhalten Frontales Einklappen (besch Vorbeschleunigung Öffnungsverhalten Einseitiges Einklappen (bes	1-2 leicht selbständig schnell 1-2 einfach sleunigt) 1-7: gering selbständig schnell chleunigt) 2	selbständig schnel Li einfad 15 selbständig schnel
Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Lusdeitung Landung Landung Einseleitung Einseleitung Einseleitung Öffhungsverhalten Einseitiges Einklappen (besch	1-2 leicht selbständig schnell 1-2 einfach eleunigt) 1-2 gering selbständig schnell theunigt) 2 180 - 360 Grad	selbständig schnel selbständig schnel för einfac gerim selbständig schnel 180 - 360 Gra
Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Lusdeitung Landung Landung Einseleitung Einseleitung Einseleitung Öffhungsverhalten Einseitiges Einklappen (besch	1-2 leicht selbständig schnell 1-2 einfach tleunigt) 1-2 gering selbständig schnell thleunigt) 2-1 180 - 360 Grad 180 - 360 Grad	selbständig schnel selbständig schnel iv eintac gerim selbständig schnel 180 - 360 Gra 180 - 360 Gra
Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Ausleitung Landung Landung Landeverhalten Frontales Einklappen (besch Vorbeschleunigung Offnungsverhalten Einseitiges Einklappen (bes Wegdrehen Wegdrehen insgesamt	1-2 leicht selbständig schnell 1-2 einfach eleunigt) 1-2 gering selbständig schnell theunigt) 2 180 - 360 Grad	selbständig schnel selbständig schnel iv eintac gerim selbständig schnel 180 - 360 Gra 180 - 360 Gra
Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Ausleitung Landung Landung Landeverhalten Frontales Einklappen (besch Vorbeschleunigung Offnungsverhalten Einseitiges Einklappen (bes Wegdrehen Wegdrehen insgesamt	1-2 leicht selbständig schnell 1-2 einfach tleunigt) 1-2 gering selbständig schnell chleunigt) 2. 180 - 360 Grad 180 - 360 Grad durchschnittlich	selbständig schnel selbständig schnel iv eintac gerim selbständig schnel 180 - 360 Gra 180 - 360 Gra
Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Ausleitung Landung Landung Landung Underschilden Frontales Einklappen (beschivongsverhalten Einseitiges Einklappen (beschivongsverhalten Einseitiges Einklappen (bes Wegdrehen Wegdrehen insgesamt Drehgeschwindigkeit	1-2 leicht selbständig schnell 1-2 einfach lleunigt) 1-2 gering selbständig schnell chleunigt) 2 180 - 360 Grad durchschnittlich mit Verlangsamung	selbständig schnel 15 einfac 17 selbständig schnel 180 - 360 Gra durchschnittlich
Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Landung Landung Landurenhalten Frontales Einklappen (besch Vorbeschleunigung Öffnungsverhalten Einseitiges Einklappen (bes Wegdrehen insgesamt Drehgeschwindigkeit Max. Roll- bzw. Nickwinkel	1-2 leicht selbständig schnell 1-2 einfach sleunigt) 1-2 gering selbständig schnell chleunigt) 2 180 - 360 Grad 180 - 360 Grad durchschriftlich mit Verlangsamung größer 45 Grad	selbständig schnel Fi einfac gerin selbständig schnel 180 - 360 Gra 180 - 360 Gra durchschnittlici kleiner 45 Gra
Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Jussleitung Landung Landung Landeverhalten Frontales Einklappen (besch Vorbeschleunigung Offnungsverhalten Einseitiges Einklappen (bes Wegdrehen Wegdrehen insgesamt Drehgeschwindigkeit Max. Roll- bzw. Nickwinkel Höhenverlust	1-2 leicht selbständig schnell 1-2 einfach eleunigt) 1-2 gering selbständig schnell chleunigt) 2 180 - 360 Grad durchschnittlich mit Verlangsamung größer 45 Grad durchschnittlich	selbständig schnel einfac einfac gerin selbständig schnel 180 - 360 Gra durchschnittlic kleiner 45 Gra durchschnittlic
Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Ausleitung Landung Landung Landurg Landurg Standeverhalten Frontales Einklappen (besch Vorbeschleunigung Öffnungsverhalten Einseitiges Einklappen (bes Wegdrehen insgesamt Drebgeschwindigkeit Max. Roll- bzw. Nickwinkel Höblenwerlust Stabilisierung	leicht selbständig schnell 1-2 einfach tleunigt) 1-2 gering selbständig schnell thleunigt) 2 180 - 360 Grad 180 - 360 Grad durchschnittlich mit Verlangsamung größer 45 Grad durchschnittlich selbständig	selbständig schnel eintac eintac gerin selbständig schnel 180 - 360 Gra 180 - 360 Gra durchschnittlic kleiner 45 Gra durchschnittlici
Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Ausleitung Landung Landung Landungberhalten Frontales Einklappen (beschleunigung Öffnungsverhalten Einseitiges Einklappen (bes Wegdehen Wegdehen insgesamt Drehgeschwindigkeit Max. Roll- bzw. Nickwinkel Höhenverlust Stabilisierung Öffnungsverhalten	leicht selbständig schnell 1-2 einfach tleunigt) selbständig schnell chleunigt) 2-1 180 - 360 Grad 180 - 360 Grad durchschnittlich mit Verlangsamung größer 45 Grad durchschnittlich selbständig selbständig	leich selbständig schne infac einfac gerin selbständig schne 180 - 360 Gra durchschnittlic kleiner 45 Gra durckschnittlic selbständi selbständi
Ausleitung Ohren anlegen iinleitung Ausleitung Landung Landung Landung Landung Jifnungserhalten Frontales Einklappen (beschleunigung Difnungsverhalten Einseitiges Einklappen (bes Wegdrehen Wegdrehen insgesamt Dwegdrehen instelle Haus Max. Roll- bzw. Nickwinkel Jöhenverlust Johablistierung Difnungsverhalten	leicht selbständig schnell 1-2 einfach tleunigt) selbständig schnell chleunigt) 2-1 180 - 360 Grad 180 - 360 Grad durchschnittlich mit Verlangsamung größer 45 Grad durchschnittlich selbständig selbständig	selbständig schnel eintact gerin selbständig schnel 180 - 360 Gras 180 - 360 Gras durchschnittlic kleiner 45 Gra durckschnittlici selbständig
Ausleitung	leicht selbständig schnell 1-2 einfach tleunigt) selbständig schnell chleunigt) 2-1 180 - 360 Grad 180 - 360 Grad durchschnittlich mit Verlangsamung größer 45 Grad durchschnittlich selbständig selbständig	leich selbständig schnel einfac gerin selbständig schnel 180 - 360 Grad 180 - 360 Grad durchschnittlic kleiner 45 Grad durchschnittlic selbständi selbständi

# Ellus<sup>3</sup>

LTF 1-2 / EN B

a world of possibilities



Nach Meinung der Piloten:

- da stimmt einfach alles - einfach spitze
  - ausgezeichnet
    - grandios



WORLDRECORDCLASS

www.solparagliders.com.br

SOL Sports Schweiz - Marcel Kleene

+41 (0) 79 341 58 75 sol@tux.ch www.solparagliders.com.br/de

D/A: Arctia - Christian Zell ++49 (0) 7243 59 75 18 christian@arctia.de www.arctia.de

**72** DHV-info 161 www.dhv.de www.dhv.de



DHV GS-01-1870-09

PARATECH P81 ML

**DHV Testbericht LTF 2003** Inhaber der Musterprüfung: PARATECH AG Hersteller: PARATECH AG

Verhalten bei	min. Startgewicht (85kg)	max. Startgewicht (110
Start	1-2	
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sof
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt verzögert über Pilot
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittli
Starthandling	durchschnittlich	durchschnittli
Geradeausflug	7	duciociiiiiii
	11.202.1	1ll
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittli
Kurvenhandling	1 1 1 10 1	
Trudeltendenz	durchschnittlich	geri
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittli
Wendigkeit	durchschnittlich	ho
Beidseitiges Überziehen		
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80
Bremskraftanstieg	hoch	ho
Frontales Einklappen	2	1
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittli
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schn
Einseitiges Einklappen	Scinstalinid AcitoRell	acipaldiluly scilli
Wegdrehen	180 - 360 Grad	90 - 180 Gr
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Gr
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittli
	mit Verlangsamung	mit Verlangsamu
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Gr
Höhenverlust	hoch	durchschnittli
Stabilisierung	selbständig	selbständ
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	nicht selbständ
		durch Pumpen mit Brem
Einseitiges Einklappen und	Gegenst. 2	1
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbrems
Steuerwea	durchschnittlich	durchschnittli
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittli
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zu
oogena.oo	Strömungsabriss	Strömungsabr
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	nicht selbständ
omangsvormanon	John Julian Voltagen	durch Pumpen mit Brem
Fullstall, symm. Ausleitung	1-2	
Trudeln aus Trimmgeschw.	2	1
Trudeln aus stat. Kurvenflu	1-2	1
Steilspirale	2	
Einleituna	durchschnittlich	einfa
Trudeltendenz	durchschnittlich	aeri
Ausleituna	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Gr
Sinkgeschwindigkeit nach 720		Macharenen 100 - 300 Or
Silingescilwillulunell liacii 720	J [III/3] 11	
B-Stall		
B-Stall Einleitung	einfach	
B-Stall Einleitung Ausleitung	einfach selbständig	
B-Stall Einleitung	******	
B-Stall Einleitung Ausleitung	******	selbständ
B-Stall Einleitung Ausleitung Ohren anlegen	selbständig 2	selbständ leid
B-Stall Einleitung Ausleitung Ohren anlegen Einleitung	selbständig 2 leicht	selbständ leid nicht selbständ
B-Stall Einleitung Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Ausleitung Landung	selbständig 2 leicht nicht selbständig 2	selbständ lei nicht selbständ
B-Stall Einleitung Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Ausleitung Landung Landung Landeverhalten	selbständig 2 leicht nicht selbständig 2 durchschnittlich	selbständ leid nicht selbständ intervierenden einfa
B-Stall Einleitung Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Ausleitung Landung Landeverhalten Frontales Einklappen (besci	selbständig 2 leicht nicht selbständig 2 durchschnittlich nleunigt) 2	selbständ leit nicht selbständ i einfa
B-Stall Einleitung Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Ausleitung Landung Landung Landeverhalten Frontales Einklappen (besch Vorbeschleunigung	selbständig 2 leicht nicht selbständig 2 durchschnittlich tleunigt) 2	selbständ lei nicht selbständ einfa geri
B-Stall Einleitung Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Ausleitung Landung Landeverhalten Frontales Einklappen (besch Vorbeschleunigung Öffnungsverhalten	selbständig 2 leicht nicht selbständig 2 durchschnittlich nleunigt) 2 gering selbständig verzögert	selbsländ lei nicht selbsländ einfa geri selbständig schn
B-Stall Einleitung Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Ausleitung Landung Landung Landeverhalten Frontales Einklappen (besch Vorbeschleunigung	selbständig 2 leicht nicht selbständig 2 durchschnittlich nleunigt) 2 gering selbständig verzögert	selbsländ lei nicht selbsländ einfa geri selbständig schn
B-Stall Einleitung Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Ausleitung Landung Landeverhalten Frontales Einklappen (besch Vorbeschleunigung Öffnungsverhalten	selbständig 2 leicht nicht selbständig 2 durchschnittlich nleunigt) 2 gering selbständig verzögert	selbsländ leid nicht selbsländ einfa einfa selbständig sch
B-Stall Einleitung Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Ausleitung Landung Landeverhalten Frontales Einklappen (besch Vorbeschleunigung Öffnungsverhalten Einseitiges Einklappen (bes	selbständig 2 leicht nicht selbständig 2 durchschnittlich tleunigt) 2 gering selbständig verzögert chleunigt) 2	selbsländ nicht selbsländ einfa geri selbsländig sch 90 - 180 Gr
B-Stall Einleitung Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Ausleitung Landung Landung Ernontales Einklappen (besch Vorbeschleunigung Öffnungsverhalten Einseitiges Einklappen (bes	selbständig 2 leicht nicht selbständig 2 durchschnittlich nleunigt) 2 gering selbständig verzögert chleunigt) 2	selbsländ nicht selbsländ einfa gerin selbständig sch 90 - 180 Gr 180 - 360 Gr
B-Stall Einleitung Ausseitung Ohren anlegen Einleitung Ausseitung Landung Landung Landeverhalten Frontales Einklappen (besch Vorbeschleunigung Öffinseitiges Einklappen (bes Wogdrehen Wegdrehen insgesamt	selbständig  2 leicht nicht selbständig  2 durchschnittlich nleunigt) 2 gering selbständig verrögert chleunigt) 2 180 - 360 Grad 180 - 360 Grad	selbständ lei nicht selbständ einfä geri selbständig schn 90 - 180 Gr 180 - 360 Gr durchschnittl
B-Stall Einleitung Ausseitung Ohren anlegen Einleitung Ausseitung Landung Landung Landeverhalten Frontales Einklappen (besch Vorbeschleunigung Öffinseitiges Einklappen (bes Wogdrehen Wegdrehen insgesamt	selbständig  2 leicht nicht selbständig  2 durchschnittlich tleunigt) 2 gering selbständig verzögert chleunigt) 2 180 - 360 Grad 180 - 360 Grad durchschnittlich	selbständ nicht selbständ einfa geri selbständig schn 90 - 180 Gr 180 - 360 Gr durchschnittl mit Verlangsamu
B-Stall Einleitung Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Ausleitung Landung Landung Landung Landung Einsteitung Landung Companyerhalten Einseitiges Einklappen (bescheunigung Offinungsverhalten Einseitiges Einklappen (bes	selbständig  2 leicht nicht selbständig 2 durchschnittlich ileunigt) 2 selbständig verzögert chleunigt) 2 180 - 360 Grad 180 - 360 Grad durchschnittlich mit Verlangsamung	selbständ nicht selbständ einfa geri selbständig schn 90 - 180 Gr durchschiftl mit Verlangsamu kleiner 45 Gr
B-Stall Einleitung Ausseitung Ohren anlegen Einleitung Ausseitung Landung Landung Landeverhalten Frontales Einklappen (besch Vorbeschleunigung Öffingeverhalten Einseitiges Einklappen (bes Wogdrehen Wegdrehen insgesamt Drehgeschwindigkeit Max. Roll- bzw. Nickwinkel Höhenverlust	selbständig  2 leicht nicht selbständig  2 durchschnittlich nleunigt) 2 gering selbständig verzögert chleunigt) 2 180 - 360 Grad durchschnittlich mit Verlangasmung kleiner 45 Grad	selbsländ nicht selbsländ einfa geri selbsländig sch 90 - 180 Gr 180 - 360 Gr durchschnittli mit Verlangsamu kleiner 45 Gr durchschnittli
B-Stall Einleitung Ausleitung Ohren anlegen Einleitung Ausleitung Landung Landung Landeverhalten Frontales Einklappen (besch Vorbeschleunigung Öffnungsverhalten Wegdrehen Wegdrehen insgesamt Drehgeschwindigkeit Max. Roll- bzw. Nickwinkel Höhenverlust Stabilisierung	selbständig  2 leicht nicht selbständig  2 durchschnittlich nleunigt)  2 selbständig verrögert selbständig verögert thleunigt)  180 - 360 Grad 180 - 360 Grad durchschnittlich mit Verlangsamung kleiner 45 Grad hoch selbständig	selbständ leik nicht selbständ einfa geri selbständig sch 90 - 180 Gr 180 - 360 Gr durchschnitti mit Verlangsamu kleiner 45 Gr durchschnitti
B-Stall Einleitung Aussleitung Ohren anlegen Einleitung Aussleitung Landung Landung Landung Landung Landung Einstellen Frontales Einklappen (besch Vorbeschleunigung Öffiches Einklappen (besch Wegdrehen Wegdrehen insgesamt Drehgeschwindigkeit Max. Roll- bzw. Nickwinkel Höhenverlust	selbständig  2  leicht nicht selbständig  2  durchschnittlich nleunigt)  selbständig verzögert chleunigt)  180 - 360 Grad 180 - 360 Grad durchschnittlich mit Verlangsamung kleiner 45 Grad hoch selbständig verzögert	einfa selbständ nicht selbständ einfa geri selbständig schn 90 - 180 Gr 180 - 360 Gr durchschnittli mit Verlangsamu kleiner 45 Gr durchschnittli selbständig schn

nicht selbständig

74 DHV-info 161

nicht selbständig



DHV GS-01-1872-09

**PARATECH P81 SM** 

**DHV Testbericht LTF 2003** Inhaber der Musterprüfung: PARATECH AG Hersteller: PARATECH AG

Klassifizierung: 2 GH Windenschlepp: Ja, Anzahl Si	tze min / max: 1 / 1, Beschleunige	er: Ja, Trimmer: Nein
Verhalten bei	min. Startgewicht (75kg)	max. Startgewicht (100kg)
Start	1-2	1.2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	durchschnittlich	durchschnittlich
Geradeausflug	2	2
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandling		
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch
Beidseitiges Uberziehen		
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
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen		
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
	mit Verlangsamung	
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	hoch	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig
Einseitiges Einklappen und		1.2
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen durchschnittlich	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg Steuerkraftanetica	durchschnittlich durchschnittlich	durchschnittlich durchschnittlich
Steuerkraftanstieg Gegendrehen	aurensennittien einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
ocycliulellell	einiach, keine iendenz zum Strömungsabriss	einiacn, keine iendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
Fullstall, symm. Ausleitung	1-2	1-2
Trudeln aus Trimmgeschw.	2	,
		1
Trudeln aus stat. Kurvenflu	g 1.2	1.2
Steilspirale	1	1
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 72		16
B-Stall	1	1.2
Einleitung Ausleitung	einfach	einfach collectiondin
Ausleitung Ohren anlegen	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	1111	1.1.
Einleitung Aleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung		1./
Landeverhalten	durchschnittlich	einfach
Frontales Einklappen (besch		1-2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Offnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen (bes		1
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Man Dall ham No. 1 . 1	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung
Max. Roll- bzw. Nickwinkel Höhenverlust	kleiner 45 Grad hoch	größer 45 Grad
nonenveriust Stabilisierung	nocn selbständig	durchschnittlich selbständia
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig
Ohren anlegen, beschleuni		1-2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung		nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek
		3 3 1 3011



**PARATECH P81 XS** 

DHV Testbericht LTF 2003 Inhaber der Musterprüfung: PARATECH AG Hersteller: PARATECH AG

Windenschlepp: Ja, Anzahl Sitz	e min / max: 1 / 1, Beschleuniger	r: Ja, Trimmer: Nein
Verhalten bei	min. Startgewicht (60kg)	max. Startgewicht (80kg)
Start	1-2	1.2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt verzögert über Piloten
Abhebegeschwindigkeit Starthandling	durchschnittlich durchschnittlich	durchschnittlich durchschnittlich
Geradeausflug	QUICISCIIIIIIIIIII	QUICISCIIIIIIIICI
•		اد:ان: دادنانداد
Rolldämpfung	gering 7	durchschnittlich
Kurvenhandling		
Trudeltendenz Steuerweg	gering durchschnittlich	gering durchschnittlich
Steuerweg Wendigkeit	aurensennittilen hoch	aurensennittilen hoch
Beidseitiges Überziehen	7	7
•	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Sackringgrenze Fullstallgrenze	früh < 65 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
rontales Einklappen	1-2	7
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen	John Marine Control of the Control o	Solosialiary restroyes
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
J	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	. selbständig	. selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen und C		1
•	anspruchsvolles Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	gering	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg Gegendrehen	hoch einfach, keine Tendenz zum	durchschnittlich einfach, keine Tendenz zum
begenarenen	eintacn, keine lendenz zum Strömungsabriss	einiacn, keine iendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Fullstall, symm. Ausleitung	1-2	7
Trudeln aus Trimmgeschw.		
		12
Trudeln aus stat. Kurvenflug	1.2	1.1
Steilspirale	1.2	1
Einleituna		durchschnittlich
	durchschnittlich	
rudeltendenz	gering	gering
Trudeltendenz Ausleitung	gering Nachdrehen < 180 Grad	gering Nachdrehen < 180 Grad
Trudeltendenz Ausleitung Sinkgeschwindigkeit nach 720	gering Nachdrehen < 180 Grad °[m/s] 14	gering Nachdrehen < 180 Grad 12
Trudeltendenz Ausleitung Sinkgeschwindigkeit nach 720 B-Stall	gering Nachdrehen < 180 Grad °[m/s] 14	gering Nachdrehen < 180 Grad 12 2
Irudeltendenz Ausleitung Sinkgeschwindigkeit nach 720 B-Stall Einleitung	gering Nachdrehen < 180 Grad  "[m/s] 14  einfach	gering Nachdrehen < 180 Grad 12 2 einfach
rudeltendenz Ausleitung Sinkgeschwindigkeit nach 720 Stall Einleitung Ausleitung	gering Nachdrehen < 180 Grad °[m/s] 14	gering Nachdrehen < 180 Grad 12 2
frudeltendenz Ausleitung Sinkgeschwindigkeit nach 720 3-Stall Einleitung Ausleitung Dhren anlegen	gering Nachdrehen < 180 Grad  "[m/s] 14  einfach selbständig	gering Nachdrehen < 180 Grad 12 2 einfach selbständig
frudeltendenz Ausleitung Sinkgeschwindigkeit nach 720 B-Stall Einleitung Ausleitung Ühren anlegen Einleitung	gering Nachdrehen < 180 Grad 14 einfach selbständig	gering Nachdrehen < 180 Grad 12 2 einfach selbständig 1 leicht
frudeltendenz Ausleitung Sinkgeschwindigkeit nach 720 Binleitung Ausleitung Ohren anlegen Einleitung	gering Nachdrehen < 180 Grad  *[m/s] 14  einfach selbständig leicht selbständig schnell	gering Nachdrehen < 180 Grad 12 2 einfach selbständig
irudellendenz Jusleitung Jinkgeschwindigkeit nach 720 3-Stall Jinleitung Jusleitung Johen anlegen Jinleitung Jusleitung Jusleitung	gering Nachdrehen < 180 Grad  *[mis] 14  einfach selbständig leicht selbständig schnell	gering Nachdrehen < 180 Grad 12 2 einfach selbständig 1 leicht selbständig schnell 2
frudeltendenz Ausleitung Sinkgeschwindigkeit nach 720 Binleitung Binleitung Ohren anlegen Ausleitung Ausleitung Jandung Jandung	gering Nachdrehen < 180 Grad  *[mis] 14  einfach selbständig leicht selbständig schnell 1-2 einfach	gering Nachdrehen < 180 Grad 12 2 einfach selbständig 1 leicht
irudeltendenz Ausleitung Sinkgeschwindigkeit nach 720 Si-Stall Janueltung Janueltung Janueltung Ausleitung Jandung Jandung Jandung Jandung Jandung	gering Nachdrehen < 180 Grad  *[mis] 14  einfach selbständig leicht selbständig schnell 172 einfach (eunigt) 2	gering Nachdrehen < 180 Grad 12 2 einfach selbständig 1 leicht selbständig schnell 2 durchschnittlich
frudeltendenz Ausleitung Sinkgeschwindigkeit nach 720 8.5 fail Einleitung Ausleitung Horen anlegen Einleitung Landung Landung Landung Landung (beschlewingung	Nachdrehen < 180 Grad  *[mis] 14  einfach selbständig leicht selbständig schnell 1-2 einfach eunigt) 2 gering	gering Nachdrehen < 180 Grad 12 2 einfach selbständig leicht selbständig schnell 2 durchschnittlich 2 gering
irudeltendenz ussleitung isinkgeschwindigkeit nach 720 strall isinleitung Ussleitung Ussleitung ussleitung ausdeitung andeurehalten forbeschlewingung Offormales Einklappen (beschl forbeschlewingung	gering Nachdrehen < 180 Grad  "[m/s] 14  einfach selbständig leicht selbständig schnell 1-2 einfach eunigt) 2,2 ering selbständig impulsiv	gering Nachdrehen < 180 Grad 12 2 einfach selbständig 1 leicht selbständig schnell 2 durchschnittlich
irudeltendenz ussleitung isinkgeschwindigkeit nach 720 Stall isinleitung Unsleitung Unsleitung ussleitung Jandung Jandung Jandung Jandung Jandung Jandung Jinnales Einklappen (beschl forbeschleunigung Jiffungsverhalten Einseitiges Einklappen (besch	Nachdrehen < 180 Grad  "[m/s] 14  einfach selbständig leicht selbständig schnell 1-2 einfach eunigt) 2, gering selbständig impulsiv hleunigt) 2,	gering Nachdrehen < 180 Grad 12 2 einfach selbständig 1 leicht selbständig schnell 2 durchschnittlich gering selbständig impulsiv 2
irudeltendenz Jusleitung Jinkgeschwindigkeit nach 720 S-Stall Jineitung Jusleitung Johnen anlegen Linleitung Jusleitung Jusleitung Jusleitung Jusleitung Jusleitung Jusleitung Jusleitung Jusleitung Jusleitung Johnen Jusleitung Jusleitungsverhalten Jinseitiges Einklappen (besch	qering Nachdrehen < 180 Grad 14 1 einfach selbständig leicht selbständig schnell 1-2 einfach selbständig schnell 2 gering selbständig impulsiv hleunigt) 2 90 - 180 Grad	gering Nachdrehen < 180 Grad 12 2 einfach selbständig 1 leicht selbständig schnell 2 durchschnittlich 2 gering selbständig impulsiv 2 90-180 Grad
frudeltendenz Ausleitung Sinligeschwindigkeit nach 720 B-Stall B-Stall Inlieitung Ausleitung Ühren anlegen Einleitung Ausleitung Jandenerhalten Frontales Einklappen (besch Yofbrungsverhalten Einseitiges Einklappen (besch Wegdnehen insgesamt	Nachdrehen < 180 Grad  "[m/s] 14  einfach selbständig fleicht selbständig schnell f-7 einfach (eunigt) 2 gering selbständig impulsiv hleunigt) 2  90 - 180 Grad 180 - 360 Grad	gering Nachdrehen < 180 Grad 12 2 einfach selbständig 1 leicht selbständig schnell 2 durchschnittlich 2 gering selbständig impulsiv 12 90 - 180 Grad 180 - 360 Grad
irudellendenz Ausleitung Sinkgeschwindigkeit nach 720 Sistall Sinkleitung Ausleitung Uhren anlegen Einleitung Ausleitung Ausleitung Jandung Jandung Jandung Jiffungsverhalten Einstelliges Einklappen (besch Korbeschleunigung Diffungsverhalten Einstelliges Einklappen (besch Megdreben insgesamt Vedgreben insgesamt	Nachdrehen < 180 Grad  "[mis] 14  einfach selbständig leicht selbständig schnell tz einfach selbständig schnell tz einfach selbständig schnell tz einfach leunigt) 2  90 - 180 Grad 180 - 360 Grad durchschnittlich	gering Nachdrehen < 180 Grad 12 2 einfach selbständig 1 leicht selbständig schnell 2 durchschnittlich 2 gering selbständig impulsiv 2 90 - 180 Grad 180 - 360 Grad durchschnittlich
rrudellendenz Ausleitung Sinkgeschwindigkeit nach 720 8.5 fall B. Stall Berneitung Ausleitung Uhren anlegen Einleitung Ausleitung Jandenerhalten Frontales Einklappen (besch Vorbeschleunigung Offnungsverhalten Einseitiges Einklappen (besch Wegdrehen insgesamt Denbesckwindigkeit Max. Roll- bzw. Nickwinkel	Nachdrehen < 180 Grad  "[m/s] 14  einfach selbständig leicht selbständig schnell 1-2 einfach selbständig schnell 1-2 einfach selbständig inpulsiv hleunigt) 2  90 - 180 Grad 180 - 360 Grad durchschnittlich größer 45 Grad	gering Nachdrehen < 180 Grad 12 2 einfach selbständig scheel selbständig scheel durchschnittlich 2 durchschnittlich 2 90 - 180 Grad 180 - 360 Grad durchschnittlich größer 45 Grad
irudeltendenz ussleitung iningeschwindigkeit nach 720 sinderschwindigkeit nach 720 sinderlung ussleitung ussleitung ussleitung andeung andeung andeung innetwerhalten innseitiges Einklappen (beschl forbeschleunigung Voftnungsverhalten einsseitiges Einklappen (besch Wegdreben Wegdreben Wegdreben insgesamt foar, Roll- bzw. Nickwinkel diblenverlust	Nachdrehen < 180 Grad  "[m/s] 14  einfach selbständig leicht selbständig schnell 1-2 einfach selbständig schnell 2-7 einfach selbständig schnell 1-2 einfach leunigt) 2 gering selbständig impulsiv hleunigt) 2 90 - 180 Grad durchschnittlich größer 45 Grad durchschnittlich	gering Nachdrehen < 180 Grad 12 2 einfach selbständig 1 leicht selbständig schnell 2 durchschnittlich 2 gering selbständig impulsiv 2 90 - 180 Grad 180 - 360 Grad durchschnittlich
Irudeltendenz Jussleitung Jinligeschwindigkeit nach 720 Bestell Estell Estell Estell Jussleitung John Jussleitung Jussleit	Nachdrehen < 180 Grad  "[m/s] 14  einfach selbständig leicht selbständig schnell 1-2 einfach selbständig schnell 1-2 einfach selbständig inpulsiv hleunigt) 2  90 - 180 Grad 180 - 360 Grad durchschnittlich größer 45 Grad	gering Nachdrehen < 180 Grad 12 2 einfach selbständig schnell selbständig schnell durchschnittlich 2 gering selbständig impulsiv 2 90 - 180 Grad 180 - 360 Grad durchschnittlich größer 45 Grad
Irudeltendenz Juscletung Juscletung B-Stall Binleitung Juscletung Johren anlegen Einleitung Juscletung Jandung Jandung Jandung Jandung Jandung Jennewerhalten Frontales Einklappen (besch Worderschleunigung Öffnungsverhalten Einseitiges Einklappen (besch Wegdrehen Wegdrehen insgesamt Mex. Roll- bzw. Nickwinkel	Nachdrehen < 180 Grad  "[m/s] 14  einfach selbständig fleicht selbständig schnell f-2 einfach eunigt) 2 gering selbständig impulsiv hleunigt) 7  90 - 180 Grad 180 - 360 Grad durchschnittlich größer 45 Grad durchschnittlich selbständig selbständig selbständig	gering Nachdrehen < 180 Grad 12 2 einfach selbständig fleicht selbständig schnell 2 durchschnittlich 2 gering selbständig impulsiv 2 90 - 180 Grad 180 - 360 Grad durchschnittlich größer 5 Grad hoch
irudellendenz Jusleitung Jinkgeschwindigkeit nach 720 S-Stall Jineltung Jusleitung Johnen anlegen Linleitung Jusleitung Johnen anlegen Linleitung Jusleitung Jandeverhalten Linneitung Jandeverhalten Linseitiges Einklappen (besch Wegdrehen insgesamt Dvehgeschlewindigkeit Haben Linseitiges Linklappen (besch Wegdrehen insgesamt Jvehgeschlwindigkeit Haben Linseitiges Linklappen (besch Linseitiges Linklappen (besch Megdrehen insgesamt Jvehgeschlwindigkeit Haben Linseitiges Jahlistierung Jiffnungsverhalten	Nachdrehen < 180 Grad  "[m/s] 14  einfach selbständig fleicht selbständig schnell f-2 einfach eunigt) 2 gering selbständig impulsiv hleunigt) 7  90 - 180 Grad 180 - 360 Grad durchschnittlich größer 45 Grad durchschnittlich selbständig selbständig selbständig	gering Nachdrehen < 180 Grad 12 2 einfach selbständig fleicht selbständig schnell 2 durchschnittlich 2 gering selbständig impulsiv 2 90 - 180 Grad 180 - 360 Grad durchschnittlich größer 5 Grad hoch

## wünscht Frohe Weihnachten!

Weihnachts-Markt am 19. Dezember auf der Wasserkuppe \*\*



**Großer Flieger-**

Weihnachtsmarkt

www.wasserkuppe.com

# Verschenken Sie Sicherheit und Gleitschirm-Kompetenz!

Lasergestützte Gleitschirm-Checks inkl. Gratis-Rettungspackservice • Bräuniger IQ BASIC GPS • Groundhandling-Kurse mit Mike Küng

Mit knapp 1000 Checks jährlich verfügt die Technik der Papillon Flugschulen über den größten, herstellerunabhängigen Erfahrungsschatz in der Gleitschirmszene.

## Geschenk-Tipp 1: Gutschein für einen lasergestützten Gleitschirm-Check inkl. Rettungspackservice im LTB Wasserkuppe

Der **2Jahres-Check** im LTB Wasserkuppe dauert ca. 3 - 4 Stunden und umfasst die Sichtprüfung des Segels, der Nähte, des Leinenmaterials und der Tragegurte, die Ermittlung der Bruchlast des Leinenmaterials, die Prüfung der Reißfestigkeit des Tuches, eine Luftdurchlässigkeitsmessung mit dem Porosimeter, die Überprüfung der Trimmung und der Leinenlängen per Lasermessung, sowie die Erstellung des detaillierten Prüfprotokolles.

Bei Gutschein-Bestellung bis 23.12.2009 gibts einen Rettungspack-Service im Wert von 30 EUR gratis dazu!

**CHECK & PACK-GUTSCHEIN** "AKTION" - 2Jahres-Check inkl 1 Rettungspack-Service

fon: 05632 **–** 96 92 31





bis 23.12.09 zum Einführungspreis Flugschulen Sauerland • Willingen Zur Hoppecke 5 • 34508 Willingen

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

mit Tombola, Geschenk-Ideen und Fachvorträgen am 19. Dezember 2009 auf der Wasserkuppe (Rhön) **Einladung & Programm:** 



# GLEITSCHIRM DIREKT de

## **Geschenk-Tipp 2: Bräuniger IQ BASIC GPS**

Das IQ BASIC GPS setzt neue Maßstäbe bei den Basis-Fluginstrumenten mit integriertem GPS. Ob Einsteiger,

Hobby- oder Wettkampfpilot: Der Funktionsumfang des updatefähigen IQ BASIC **GPS** deckt alle Anforderungen ab – und das in bester, tausendfach bewährter Bräuniger-Oualität.

## **Geschenk-Tipp 3: Mike Küng Groundhandling-Kurs**

"Sicherheit fängt am Boden an" – unter diesem Motto stehen die Groundhandling-Kurse des weltbesten deutschsprachigen Piloten Mike

Mit professionellster Anleitung und Unterstützung erlernen die Teilnehmer, wie sie ihren Schirm souverän auch bei anspruchsvolleren Bedingungen beherrschen. Ein weiterer Schwerpunkt ist die Perfektionierung des Rückwärts-

Mike Küng über sein Kursangebot: "Groundhandling bringt Sicherheit und Routine, ist gut für die Fitness und macht unheimlich viel Spaß!"

Mike Küng Groundhandling-Kurse 2010			
GH10.1	März 1 - Rhön	20.03 21.03.10	
GH10.2	März 2 - Rhön	27.03 28.03.10	
GH10.3	Ostern - Rhön	17.04 18.04.10	
GH10.4	Pfingsten - Sauerland	15.05 16.05.10	
GH10.5	August - Rhön	28.08 29.08.10	
GH10.6	September - Rhön	25.09 26.09.10	
GH10.7	Oktober - Rhön	02.10 03.10.10	

**GUTSCHEIN GROUNDHANDLING-**

**BESTELL-HOTLINE:** TEL. 06654 - 7548

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

ettelsberg.com www.dhv.de

wasserkuppe.com

Bräuniger

**IQ BASIC GPS** Vario-GPS-

Kombigerät statt 389 EUR\*

qleitschirmfliegen.at





DHC-XC | RESÜMEE



# Junger Wilder gegen alten Hasen

Ein spannendes Duell lieferten sich die Drachenflieger Peter Achmüller und Stefan Kohlmeister. Peter, DHV-XC Sieger 2008 und 2009, und der "junge Wilde" Stefan schildern die Kilometerjagd jeweils aus eigener Sicht.

TEXT PETER ACHMÜLLER UND STEFAN KOHLMEISTER

## **Prolog**

Peter Mit dem XC-Sieg 2008 ist es mir nun gelungen, meine größte Vision umzusetzen - das über Jahrzehnte angestrebte Ziel war erreicht. Und jetzt? Schon auf den ersten Partys kurz danach wurde ich von meinen fliegenden Freunden zum Gejagten deklariert. Um das Ganze zu bekräftigen, hat man mir meine Schwächen aufgezählt. "Ich könne mich zwar lange in der Luft halten, sei jedoch zu langsam" klärt mich Stefan Kohlmeister auf. So fühlt sich das also an, nichts ist älter als der Flug von gestern. Erst bringt man den Jungen das Fliegen bei, um sich anschließend von ihnen in die Pfanne

hauen zu lassen. Und damit war die Motivation für 2009 da. Zur Einstimmung folgte ich dem Zug der anderen bunten Vögel und brachte mich am erst besten Wochenende auf der Emberger Alm in Stellung. Der 4. April ließ dann schon mal die eine oder andere Drautalquerung zu, das höher gelegene Gailtal jedoch war noch völlig in weiß gehüllt. Am Folgetag ging der Versuch, vom Zettersfeld aus in das Pustertal Richtung Silian zu gelangen, ordentlich in die Hose, ich wurde dort eine Stunde später vom Besenwagen eingesammelt.

Aber die Energie der aus dem Winterschlaf geweckten Sonne war bereits deutlich zu spüren und man konnte förmlich zusehen, wie die Thermik spendenden grünen Flächen sich auch der höheren Täler bemächtigten und nach oben kletternd ausbreiteten.

**Stefan** Ich freue mich über meine nassen und kalten Füße. Das lange Warten hat endlich ein Ende und voller Motivation und Selbstvertrauen bin ich mir schon beim Aufbauen sicher, dass ich diesen Tag so schnell nicht vergesse. Die letzten Tage waren für die ausgehungerte Fliegerseele schon ganz gut, obwohl die noch tiefe Schneegrenze nicht nur den Start schwierig gemacht hat. Heute gab es schon früh gute Ablösungen am Startplatz und alle scharren ungeduldig mit den Füßen im sichtbar tauenden Schnee. Sogar Peter ist an der Emberger Alm – die von ihm immer nur etwas abfällig als "Komfortzone" bezeichnet wird, in der "echte" Flieger nix verloren haben. Wird er langsam altersmilde?

## 6. April 2009



## 11:14 Uhr, Peter

Die erste 200 km-Aufgabe der Saison im Visier verschwindet der Boden unter meinen Füßen und es geht nach links um die Kante der Sonne entgegen. Zwei Gleitsegel markieren den Vormittagsbart und völlig stressfrei verlasse ich endlich das Gedrängel und die Hektik der 2-D Welt. Mit einem Blick nach unten möchte ich meine Fliegerfreunde aufmuntern, mich zu begleiten. Es kann doch nicht sein, dass 100 Drachen aufgebaut rum stehen und ich wie so oft alleine unterwegs sein soll.



## 11:17 Uhr. Stefan

So! Der Tanz beginnt. Nach dem Start kann ich mich erst mal gar nicht für einen Bart entscheiden, es geht überall hoch! Die Thermik ist trotz Schnee richtig gut, der Wind hält sich in Grenzen und es ist nicht mal sooo kalt. Ich melde mich über Funk ab und gebe Vollgas. Vielleicht erwische ich ja den Peter noch...



## 12:01 Uhr, Peter

Ich erreiche das Zettersfeld mit 2.020 m, das müsste für einen schnellen Einstieg in das breite Aufwindband reichen und ich sollte mich dann schnell noch weiter von den weit hinter mir dümpelnden Verfolgern absetzen können. Die werden schon sehen, dass den, der zu spät kommt, das Leben bestraft – Tut es aber nicht, ich

DHV-XC | FLUGBERICHT

finde keinen gescheiten Bart. Es zupft zwar hier und da aber keiner zieht vernünftig zu irgendeiner Wolke durch. Mit einer zu tief angesetzten Querung Richtung Hochstein will ich mir allerdings auch nicht den frühen Tag versauen - siehe gestern.



## 12:08 Uhr, Stefan

Nach 50 Minuten am Zettersfeld – nicht schlecht, denke ich. Aber jetzt die Bremse rein, hier gab's schon oft Probleme. Also alle Gedanken an den nächsten oder übernächsten Bart verbannen und lieber konzentriert alles mitnehmen, was geht. Und plötzlich kommt mir der Sun-unlimited-Express entgegen. In seiner

ten. Trotzdem kann ich das Männchen in meinem Hirn nicht erfolgreich zur Ruhe ermahnen. Bin ich zu tief? Liegt noch zu viel Schnee? Wie oft bin ich hier schon an guten Tagen abgesoffen? Unmerklich werde ich immer schneller, nur um endlich anzukommen. Dann meldet sich 10 m über dem Wald das Vario zurück und schlagartig ist alles wieder ganz einfach.

Das Pustertal sieht sehr lecker aus – gehen heute sogar 300?



### 12:41 Uhr. Peter

Jetzt fliegt der Kerl auch noch voraus, hat im letzten Drittel der Querung den Bügel durchgezogen und hält auf die nordöstliche Waldkante



unnachahmlichen Art sucht Peter nach dem Motto "unter 3 m wird nicht eingedreht" den ganzen Berg ab und jagt verschreckte Schifahrer über die Piste. Langsam aber sicher steige ich über ihn und warte geduldig auf die nötige Abflughöhe zum Hochstein…



## 12:10 Uhr, Peter

Na klasse, ich klopfe mir symbolisch auf die Schulter. Da hau ich mich also als Erster raus, brettere im Delphinstil den Kamm entlang um schon nach der ersten Talquerung von der ganzen Meute wieder eingefangen zu werden. Die haben jetzt auch noch den besseren Bart und kreisen 100 m über mir. Stefan ist auch dabei, ich erahne fast sein breites Grinsen. Mal sehen, was beim Schweden ein Schaukelstuhlbausatz kostet. Gleichmäßiges Wippen beruhigt und inspiriert, wenn ich demnächst darin gemütlich an der Pfeife nuckelnd meine Memoiren schreibe über frühere Tage, in denen Speed meine Stärke war



## 12:40 Uhr, Stefan

Die 10 km zum Hochstein sind so verdammt lang. Ich versuche alles, was man so gelernt hat: mit aller Kraft den letzten cmVG auch noch ziehen, Arme anlegen, Kopf runter und Luft anhal-

zu. Seine hinten raushängende VG-Leine kommt mir wie eine rausgestreckte Zunge vor. Opi macht derweil mit seinem Rollator einen auf bestes Gleiten und versucht über dem Grat in die Südseite reinzurutschen in der Hoffnung, dass der Hammer dort auf ihn wartet. Richtig, mit 2.500 m angekommen schlägt er zu, mir haut's fast den Bügel aus den Pfoten. Tschüss Stefan, falls du mich so weit oben gegen die Sonne sehen kannst.



## 13:13 Uhr, Stefan

Es läuft gut. Ich schaffe es, mich auf mich zu konzentrieren und so wenig Fehler wie möglich zu machen – ist ja bei dem Wetter auch einfach, und wenn zudem ein paar Kilometer vor dir Peter Achmüller die Thermik markiert, kann man richtig über sich hinauswachsen. Ich bleibe hoch und fliege schnell, bis etwas Unerwartetes passiert: Plötzlich bin ich vorne! Komischerweise wird mir erst jetzt der Vorteil richtig klar, den ich die ganze Zeit hatte und sofort zeigen sich Risse in meinem Hochgefühl. Zweifel über die zu fliegende Linie tauchen auf, die Geschwindigkeit zwischen den Bärten nimmt deutlich ab und ich bin fast froh, als Peter wieder an mir vorbeizischt. Sicher würde er über meine negativen Gedanken den Kopf schütteln...



## 13:55 Uhr, Peter

Ia da schau her, einmal auf den falschen Punkt am Grat gezielt und neben den Bart geschossen, da pfeift der Hundsbua an mir vorbei, dreht auf und zeigt mir das Kielrohr. Da zieht's einem ja die Thrombosestrümpfe aus. Dass die nächste Runde im Veitstanz wieder an mich geht, ist purer Zufall. Oder liegt es daran, dass der Bua halt noch jung ist und sich nur bis zum nächsten Werbeblock auf einen Film konzentrieren kann? Jetzt steht das Antholzer Tal zur Ouerung an. 3.300 m knapp unter einer grau-schwarzen Wasserbombe dahinbrennend, kriegen wir fast das Steigen nicht mehr weggezogen. Speed pur, fühle mich wie die Helden aus Top Gun. Stefan müsste irgendwo hinter mir sein, wahrscheinlich eher näher als weiter, soviel ist klar.



## 13:56 Uhr, Stefan

Der Mut kehrt bald zurück. Wie in Trance fliegen wir zu zweit durch das verschneite Pustertal, nehmen nur die besten Bärte und geben ordentlich Gas. Hinter Bruneck sieht der Himmel nur nicht mehr ganz so toll aus. Die Basis ein paar hundert Meter tiefer und ziemlich viele Cirren oben drüber. So ein Mist, heute hätte es mal Sterzing sein können. Egal, jetzt erst mal soweit wie möglich nach Westen...



## 14:05 Uhr. Peter

Das Ahrntal ist gequert und immer noch auf 2.900. Was tun? Vor mir liegt die zusammenhängende Kante Richtung Sterzing, allerdings sieht diese momentan sehr trübe und nicht einladend aus. Mittags schon umdrehen und auf den 300er Stempel verzichten - keinesfalls, also rein in das graue Geraffel. Kaum den Point of no Return überschritten, legt sich wie ein Nebelschleier das beklemmende und sehr bekannte Gefühl über mich, wieder einmal einen saudummen Fehler gemacht zu haben. Das Wolkenbild mit seiner Cirrenabschattung im oberen Stockwerk und der darunter liegenden, ziemlich alt aussehenden Quellschichtbewölkung erinnert mich zusammen mit der dunklen, farblosen, völligen Abschattung am Boden an die düstersten Szenen im Meisterwerk der Herr der Ringe Verfilmung. Der Tiefstpunkt ist mit 2.200 m immerhin noch im komfortablen Bereich, aber bis zum Abflug zurück übers Ahrntal um 14:53 lasse ich dort fast eine Stunde meiner Jugend für vielleicht 10 km Strecke liegen. Ich bin sicher der einzige

Depp, der hier reingesegelt ist, wie weit mag jetzt Stefan voraus sein?



## 14:14 Uhr Stefan

Zum ersten Mal fliege ich über Bruneck raus und tatsächlich, auf der anderen Seite kurz vor Pfalzen ist das Wetter völlig anders. An der Nahtstelle zwischen den Luftmassen kondensieren weit unter mir Wolken und für mich ist klar, dass ich hier umdrehe. Peter hat mich auf den letzten paar Kilometern abgehängt, aber wenn er hier weiterfliegt, sehe ich mich schon heute Abend mit dem Auto eine kleine Tour nach Südtirol machen, um den nimmersatten Herrn Achmüller heimzuholen. Vielleicht kann ich das Dreieck ja noch ein paar km nach Osten ausdehnen...



## 15:51 Uhr Peter

Nachdem der Flow am Wendepunkt der heutigen Reise für eine längere Zeit ins Stocken geraten war, kommt mit der Sonne auf der Ostseite des Ahrntals schnell wieder gute Thermik, Spaß und natürlich Speed auf. Die dunklen Wolken westlich von Silian, deren Sog beim Hinflug zeitweise einen achtziger Schnitt ermöglichte, scheinen jedoch nun zu bluten - Obacht geben, länger leben! Vorsichtig umschiffe ich das Niederschlagsgebiet nördlich und segle jetzt nach der Devise lieber hoch und lahm als tief und nass. Und schon bald findet sich im Silianer Hausbart wieder ein verlässliches Katapult zur Wolkenba-

sis. Zumindest in diesem Abschnitt alles richtig gemacht, denke ich mir und richte, oben angekommen, meinen Blick nach Osten, in der Hoffnung, wieder die Jagd auf ein bekanntes, fliegendes Objekt aufnehmen zu können.



## 15:52 Uhr Stefan

Der Heimweg lässt sich gut an. Nach 6 Talquerungen am Stück (3 hin und 3 zurück) bin ich auf 3.200 m am Pfannhorn richtig stolz auf mich und fasse einen verhängnisvollen Gedanken: "Der Rest ist geschenkt, ruh' dich ein wenig aus, hast du dir verdient." Ich stelle mir also den Wecker auf 16 Uhr 30, um pünktlich bei der Ouerung zum Anna-Schutz-Haus wieder aufzuwachen. Leider ist mir dabei die riesige Abschattung vor mir entgangen, war ja vorhin auch noch nicht da - wie kann man nur so blöd sein. Als mir die Situation klar wird, stecke ich mitten drin in dem Mist. Ich schaffe es zwar gerade noch auf der anderen Seite wieder in die Sonne, aber mit 1.000 m über dem verschneiten Talgrund habe ich keine Chance. Ein paar Minuten später lande ich bei Abfaltersbach im fast kniehohen Schnee, in dem mein anschließender Rumpelstilzchen-Tanz auch noch höllisch anstrengend ausfällt.



## 16:59 Uhr Peter

Seit zwei Stunden jage ich der "Kohlmeise" nun schon blind hinterher – ich gebe Gas, was das Zeug hergibt, aber kein Stefan weit und breit. Wenn er mich heute "nass" macht, dann hat er's verdient. Zur Belohnung für meine Raserei finde ich mich jetzt nach der Querung zum Anna Schutzhaus auf 1.380 m in einem absolut ruhigen 0,0001m-Bart wieder. Da hält das Gebiss auch ohne Haftstreifen. Schön warm ist's hier unten - gut gegen Rheuma.



## 18:17 Uhr Stefan

Nachdem ich mit einem gleitschirmtragenden Leidensgenossen in Rekordzeit nach Lienz getrampt bin, warten wir gemeinsam auf den Zug nach Greifenburg und bedauern uns gegenseitig. Besser wird die Stimmung erst, als wir feststellen, dass wir heute beide von unseren Freundinnen ausgeflogen worden sind. Fliegen kann so grausam sein. Trotzdem, ein unbeschreiblich schöner Flug, den Peter und ich da erlebt haben, ich hoffe, was gelernt zu haben.



## 18:42 Uhr Peter

Hab noch ein paar Kilometer östlich des Ausgangspunktes eingesammelt. Ein wunderschöner Frühlingstag endet mit dem Ausschweben hinter dem Greifenburger Campingplatz. 250 km könnten es für mich wohl gewesen sein. Aber ein junger Wilder hat mir heute eine ordentliche Lektion erteilt. Gut, dass ich kein Funkgerät mehr mitführe – jedoch wird er mich heut Abend schon noch erwischen und mir erklären, warum die 300 km für ihn heute kein Problem waren.

Anzeig



DHV-XC | FLUGBERICHT



# DHV-XC, oder ich schmeiß das Buch weg

Bernd Weitzel hat die Newcomerwertung des DHV-XC gewonnen. Ein Bericht über seinen entscheidenden Flug in Fiesch.

on wegen 200 km FAI Dreieck, Ruhm, Ehre, Preisgelder. Hat vielleicht mal Irgendjemand auch nur in einem Nebensatz erwähnt, dass 7½ Stunden Gleitschirmfliegen (ohne Mittagspause, man ist ja kein Schubi) in Fiesch unglaublich anstrengend sind, dass man von den Eindrücken die nächste Nacht nicht schlafen kann und dass die Finger vom Steuerleine-Wickeln taub sind? An den, jede Bewegung zu Qual machenden, Muskelkater an den nächsten Tagen, möchte ich gar nicht denken.

## Aber mal von Vorne:

Seit ich dieses Jahr Ostern endlich mal den bekannten "Pinzgauer Spaziergang" geflogen bin und auch im DHV-XC eingereicht hatte, war ich ganz vorne bei den Newcomern. Nachdem ich dann auch noch mit nem 1-2er Blue2 von Norheim bei Bad Kreuznach nach Karsruhe gedonnert bin, stand ich an erster Stelle. Doch dann kommt so einer daher, liest wohl Burkis Artikel in der Thermikzeitung und setzt sich mit zwei flachen Dreiecken am Speikboden vor mich. So nicht!

Schon in früheren Jahren, in denen ich den DHV-XC beobachtete, wurde der im Spätsommer in Fiesch gewonnen. Dann steht auch noch was in der o.g. Zeitung über Streckenfliegen im Wallis. Also kauf ich mir das Buch vom Burkard Martens für nähere Informationen, frag noch kurz die lokalen Flugschulen "wo flieg' ich hier mal schnell die 200er FAI und wann starte ich am besten?" und steh' am Donnerstag, dem 27.08.09, auf dem Kühboden

Neben mir legt ein Schweizer Mädel ihren orangen IcePeak3 aus, kann vor Ballast kaum laufen und startet raus. Als sie leicht links neben dem Start einen schönen Bart ausgräbt, flieg ich hinterher. Auf dem oberen Startplatz ist der freundliche Pilot mit seinem Gradient XC2 auch eben gestartet. Bei der Auffahrt hat er noch so nett über Probleme mit XC Fliegern und Kontrollzonen berichtet. Wie immer brauche ich etwas Zeit im Startbart, aber dann geht's freundlich das Goms hoch bis zum Grimselpass. Vor lauter Fotografieren verliere ich viel Höhe und muss mir auf dem Rückweg die Bärte an den Talhängen suchen, während der Gradientflieger an den Ridges unter der Basis entlangrauscht. Das Mädel ist bis zum Furka geflogen und kämpft sich tief hinterher. Wieder am Eggishorn packe ich die Kamera aus und fotografiere den Gletscher, das Panorama ist beeindruckend.

Bei der Querung des Aletschtals hab ich auch den Vorflieger eingeholt. Er

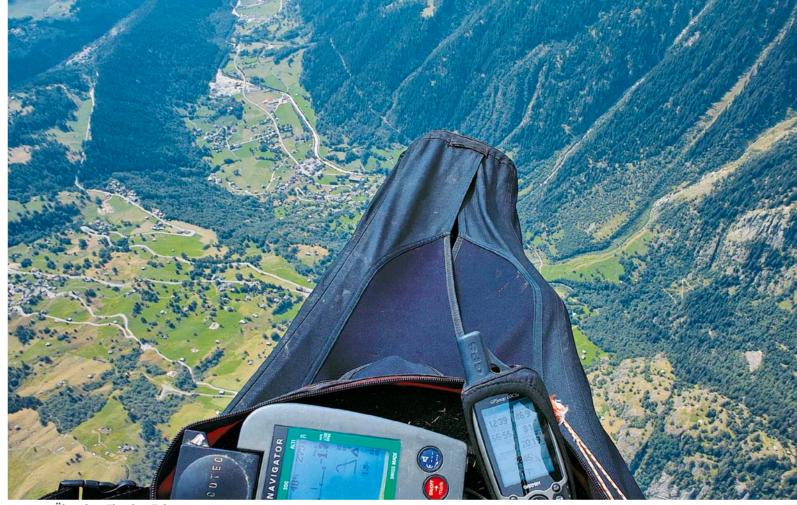
ist im Wallis auf 3.000 m aufgedreht und ich soare mutig im Gletscherwind, im Lee des gemeldeten überregionalen Westwinds. Als ich dort an der Basis bin, kommt auch das Schweizer Gör. Rotzfrech sticht sie noch viel tiefer an den Prallhang und fliegt uns in wenigen Minuten um die Ohren. Was mach' ich jetzt mit der Kontrollzone Sion? Tief nach Norden in die Täler einfliegen trau' ich mich nicht, erscheint mir alles viel zu schroff. Da drüben am Eingang zum Saastal ist ein netter bewaldeter Rücken mit einigen Almen, also flieg ich doch mal schnell da hin. Bart gefunden und weiter Richtung Saas Fee.

Schön, dass ich so hoch bin, da unten sieht es erstmal nicht richtig landbar aus und hier oben neben den Gletschern nur schroffe Felsen und Moränengeröll. Nix bewaldete Hügel, hier ist richtig Hochgebirge. Schon komisch, dass ich viel lieber über Gras- als Geröllhänge fliege. Einschlagen möchte ich in beide nicht. Möglicherweise macht mich ja auch die Höhe etwas ängstlich. Schön zuverlässig finde ich die Aufwinde, spüre von West und dann Südwest den kalten Gletscherwind gegen meinen sonnenbeschienenen Westhang prallen und habe plötzlich auch auf meiner Seite Gletscher.

Nee, jetzt reichts. Super Panorama, herrliche Felsen, tolle Höhe, meist um 3.000 m, aber jetzt macht sich auch meine Blase bemerkbar. Die Konzentration geht flöten, ich bin stehend (hängend) K.O. Soll er doch. 2ter im DHV-XC ist auch schön. Das Ganze hier nur für die Punkte. Gut, es geht doch wieder mit 4 m/s hoch. Hallo und da ist die Kleine mit ihrem IcePeak auch schon wieder. Flieg' dem Teufel ein Ohr ab. Also ich versuch's. Rausfliegen ins Wallis und dann aber sofort dort landen. Ich sinke auch schön am Westhang entlang mit über 2 m/s, doch eigentlich... Schon wieder packt mich so eine 4-5 m/s Konvergenz und ballert mich auf knapp 3.000 m hoch. Also nochmal rüber übers Tal und schaun, was in den Nordtälern so geht. Es geht noch was, 17:00 Uhr ist ja noch früh am Tag, meine Blase hat sich beruhigt, ist ja auch wertvoller Ballast und die senkrecht abfallenden Felswände sehen nicht mehr so schroff aus. Sind ja auch nur große Steine.

Noch ein bisschen nach Norden ausgeholt und dann über die Steinchen wieder nach Hause. 2 x Basis später und gegen wenig Grimselwind sollte das Gleiten meines U4 doch reichen, um mit 2.800 m Höhe vom Eingang des Goms bis Fiesch zu fliegen.

Kurz vor Fiesch empfängt mich noch eine nette Konvektion und ich komme mit so viel Höhe an, dass ich noch unseren Wohnwagen und das schö-



Über dem Fiescher Tal



Goms

ne Fieschertal fotografieren kann. Dass ich im Saastal nicht zum Knipsen gekommen bin, möchte ich nicht unerwähnt lassen. Wow, war das ein Tag. Das erste Mal im Wallis und dann sowas. Aber das Buch schmeiß ich weg: Es war nicht mal 120 km FAI und von so anstrengend stand da auch nix. Im DHV-XC bin ich jetzt 9 Punkte vorn. Wenn der Andere das Buch auch hat? Vielleicht behalt ich's ja doch. Jetzt hab ich auch rausbekommen, dass



Unten liegt der Grimselpass

"die freundliche Kleine, die nach ihren Aussagen zwar nicht von hier ist, aber öfter hier fliegt," die Regula Strasser war. Irgendwie ist sie nicht umsonst ganz oben im Schweizer Team. Der Andere, Wolf Strebe, (Glückwunsch, tolle Flüge) hat nochmal nachgelegt. Trotzdem bleibens noch knapp 4 Punkte für mich.

## 1. Frage

Stell dir vor, du bist schon einige Kilometer auf Strecke gewesen. Jetzt möchtest du deinen ersten Hunderter in Angriff nehmen. Welches Fluggebiet würdest du empfehlen und warum.

#### 2. Frage

Intensives Training ist in vielen Sportarten eine unverzichtbare Voraussetzung für Erfolg. Wie bereitest du dich auf deine großen Flugaufgaben vor?

#### 3. Frage

Welchen Anteil an deinem sportlichen Erfolg hat die Leistung deines Fluggerätes und warum fliegst du ein Gerät mit der von dir gewählten Klassifizierung?

## 4. Frage

Wie siehst du die bisherige und zukünftige Entwicklung des Online-Streckenflugwettbewerbes DHV-XC, welche Vor- und Nachteile hat ein Wettbewerb dieser Art?





## **Dieter Kamml**

### 1. Frage

Prinzipiell sind alle bekannten und sicheren Fluggebiete geeignet. Aber am einfachsten geht das Ganze in Ruhpolding. Wir haben da den Ruhpoldinger Zorro. Ein Ritsch-Ratsch über 100 km und immer über offiziellen Landeplätzen mit Windsäcken. Das ist am Anfang sehr wichtig, dass man Außenlandungen ruhig angehen kann. Vom Unternberg oder Rauschberg geht's als erstes Richtung Hörndlwand (drei Seen Gebiet) Die Kante trägt nachmittags gut und am Hörndl hat man den besten Bart am Alpenrand. Zurück geht's über den Rauschberg nach Inzell. Bis jetzt hatte man schon drei LP zur Auswahl und diese immer im Gleitwinkelbereich. Über den kleinen Vorbuckeln bei Inzell trägts gut. Nun aber aufgepasst. Inzell hat sein eigenes Windsystem. Da tappt man schnell in die Ostwindfalle und findet sich am LP Inzell wieder. Also hoch bleiben bei dieser Querung.

Der Zwiesel bringt einen dann wieder an die Basis und das Reichenhaller Haus liegt im Gleitwinkel. Die Wende über dem felsigen Berg am Alpenrand mit Sicht auf die Landebahn des Salzburger Airports ist genial. An eine Landung auf dem riesigen Landeplatz bei der Kaserne in Bad Reichenhall denkt da eh keiner. Denn die Reise geht zurück zum Hörndl.

Jetzt ist es aut, wenn man sein Back UP GPS auf 300 m Radius eingestellt hat und die Karte mit Track sieht. Denn, wo vor 20 Minuten der Punk abgegangen ist, reißt es dich sicher wieder in die Höhe. Zurück über Rauschberg und Unternberg hat man schon die ersten 50 km geschafft. Man wird mutig und fliegt weiter zum Rechenberg, denn heute gehen 130 km. Der Rechenberg trägt zuverlässig und ein Landeplatz hinten im Tal bei der Kirche ist ja auch da. Noch mal vor zum Staufen und dann über den Zinnkopf zum Hochfelln. Die ruhige Abendthermik über Ruhpolding kommt meist aus dem Sägewerk oder dem alten Speedway Stadium. In diesem schwachen Steigen hat man immer einen Halbkreis lana die genigle Aussicht über den Chiemsee, auf dem sich die tiefstehende Sonne spiegelt. Da möchte man überhaupt nicht auf dem riesigen LP am Boider landen, aber das Landebier ruft. Das waren dann 130 km sicheres Fliegen mit genialer Natur. Flieger, was willst Du mehr?

Bilder und Beschreibung gibt's auf www.dcb-ruhpolding.de dann auf Sportliches und ganz runter auf das große PDF. Da hat jeder Thermikbart ein Bild.

#### 2. Frage

Da hast mich kalt erwischt! ( breites Grinsen ) Im Winter versuch ich meine Ausrüstung und mich auf Vordermann zu bringen. Bei mir hauptsächlich Nacken, Rücken und Armmuskulatur, wenn ich Zeit hab.

Im Frühjahr geh ich so oft wie möglich fliegen, denn fliegen kann man nur beim Fliegen trainieren. Am Abend vor dem Flug Batterien- und Wetter-Check.

Am Morgen ausgiebig frühstücken, was halt so am Tisch steht,

außer Kaffee. Dann Wettercheck. Das Wichtigste, ich brauch dafür ca. 1 h und drucke mir die wichtigen Seiten aus. Damit die anderen in der Gondel beim Hochfahren auch was davon haben. Außerdem hab ich gemerkt: Der Alptherm passt nur dann, wenn der Wind mit der Vorhersage übereinstimmt. Wenn das OK ist, geh ich so vor: vorhergesagtes Steigen >1m/s = ich kann starten; Startzeitpunkt bis Ende Thermik die aufsummierten Kilometer (Standard Segelflieger) durch zwei ist ca. die Tagesstrecke. Ich hab dann noch meine Auffangpunkte, z.B. Rauschberg Start bis Wilder Kaiser Gipfel 45 min super Tag; ca. 1 h, guter Tag; über 1,5 h ich dreh um und flieg heim und geh zum Arbeiten, außer man braucht die Punkte unbedingt, dann gibt's keinen schlechten Tag. Essen und Trinken, da gibt's tausend Ratschläge. Ich empfehle: Camelpack mit Wasser und Sportler Riegel (ich esse vorm Start ein Wurstbrot und trink halt mal die 8 h nichts, geht auch). Ich weiß, bei den Drachenfliegern ist der Nacken nach einem Flug sehr verspannt, bitte lasst die Finger von Aspirin, denn das ist blutverdünnend. Ein warmes Kirschkernkissen oder eine Wärmflasche wirkt besser und hat keine negativen Nebenwirkungen.

#### 3. Frage

Ich bin Starrflügler und liebe an dieser Geräteklasse die Sicherheit. Dies war der Hauptgrund, warum ich mich aus der Flexi Szene verabschiedet habe. Außerdem fliegen alle mit den gleichen Einstellungen und können daher auch verglichen werden. Zu der Frage, welchen Einfluss die Geräteleistung auf den Erfolg hat, muss ich das Ganze aufteilen:

Fall Eins: Man flieat ein veraltetes Gerät.

Leider wirst Du im Wettbewerb oder DHV-XC mit einem schwachen Gerät nicht über das Mittelfeld kommen und wenn man dann nicht umsteigt, ist der Frust vorprogrammiert.

Zweiter Fall: Man hat ein relativ aktuelles Gerät. Bei mir war es der Umstieg von Atos C auf VR. Da geht das Gerät um 5% besser und im Kopf fliegt man um 10% besser (man hat ja jetzt das heiße Gerät) und raus kommen 15% Leistungsvorteil! Aber genau das ist es, man fliegt mit dem Kopf und wenn ein neues Gerät im Kopf 10% besser geht, dann her damit.

## 4. Frage

Der Umstieg von Foto auf GPS und online war genial. Wir wären heute nicht da, wo wir leistungsmäßig jetzt sind.

Für Anfänger und Profis ist es sehr nützlich, bei den anderen Tipps zu holen. Und außerdem ist es wahnsinnig spannend, ob Pöppl, Dirk oder Jochen nochmal nachlegen.

Für die Zukunft des DHV-XC wünsch ich mir: "Jungs vom XC-Team macht weiter so!"

Ich schätze am XC, dass die Piloten einfach sicherer fliegen, wenn sie sich vom Heimatberg lösen und auf Strecke gehen. Das ist nicht zu unterschätzen, denn wenn einer immer über dem Startplatz hängt, verliert er die Lust, fliegt weniger und wird unsicherer. Genau das Gegenteil ist bei den Wettbewerbs-Fliegern zu beobachten. Sie lernen immer besser ihre Grenzen kennen, schätzen das Wetter richtig ein und können auch mal eine Hanglandung. Wo's beim reinen Gaudiflieger schon Probleme und Herzra-

sen gibt. Also geht fliegen, so oft es geht. Das Grinsen nach dem ersten 100 km Flug ist einfach gigantisch. Und versucht jedes Mal ein bisschen besser zu fliegen als beim Flug davor.

## Karl Ruhland

#### 1. Frage

Ich bin zwar die meiste Zeit im Flachland auf Streckjagd, würde aber für den ersten "Hunderter" nicht das Flachland empfehlen. Das Absaufrisiko ist im Vergleich zur Bergfliegerei doch massiv höher. In den Alpen würde ich mich für ein Fluggebiet mit einem breiten lang gezogenen Tal entscheiden. Das hat mehrere Vorteile: 1. Es gibt immer großzügige Landeplätze, was das Risiko schon deutlich reduziert. 2. Mit dieser gewonnenen Sicherheit kann man sich mental völlig auf die bevorstehende Flugaufgabe konzentrieren. Ideal wär dann noch ein Tal mit Ost-West-Ausrichtung. Das hat den Vorteil, dass man um die Mittagszeit nach Westen fliegend die aufgeheizten Osthänge als sichere Termikquellen anfliegen kann und am späteren Nachmittag auf dem Rückweg ebenfalls in den Westflanken gute Thermikbedingungen findet. Als letztes würde ich Täler mit überschaubaren Windsystemen empfehlen. Dadurch bleiben große Überraschungen aus.

Ideale Voraussetzungen bietet hier zum Beispiel das Pinzgau mit der Schmittenhöhe als Startplatz.

Die Schmittenhöhe erlaubt einen frühen Start. Man kann dann den Pinzgauer Sparziergang entlang über den Wildkogel bis zum Gerlospass und wieder zurück fliegen. Einzige kritische Stelle ist der Paß Thurn, der mit ausreichend Höhe überflogen werden muss, damit man nicht vom Talwindsystem erfasst und hinuntergespült wird.

#### 2. Frage

Wichtig für große Flugvorhaben ist vor allem, dass man sich mental voll auf die Aufgabe konzentrieren kann. Das wiederum bedeutet eine gründliche Vorbereitung.

Dazu zählen für mich vor allem eine ausführliche Analyse des Wetters und dass man sich bereits im Vorfeld mehrere mögliche Routen zurechtlegt, die den Geländegegebenheiten und der aktuellen Wetterlage angepasst sind. Je nach tatsächlich vorgefundener Wettergüte kann man dann die verschiedenen Flugrouten abrufen. Wetterinfos hol ich mir fürs Flachland vom bewährte Segelflugwetterbericht und www.wetter-jetzt.de. Für den Alpenbereich: www.gleitsegelwetter.de und autrocontrol.at.

Geländeinfos und die Tipps und Tricks holt man sich aus Zeitschriften, von den Lokals und durch genaues Studieren der im XC eingereichten Flüge.

#### 3. Frage

Wie oben schon erwähnt, will ich mich mental voll auf meine Flugaufgabe konzentrieren können. Daher hab ich mich mittlerweile vom Hochleister zum 1-2er Schirm "hochgearbeitet". Im Tandembereich stellt sich die Frage nach der Einstufung sowieso nicht. Letztendlich halte ich den Wohlfühlfaktor für wesentlich wichtiger als die letzten Leistungskennzahlen.

Anzei



## DER PASST AUCH IN IHREN FERRARI.



Haben Sie sich schon einmal geärgert, dass Ihr Gleitschirm nicht mehr in die Ferien mitkommen konnte, weil das Auto voll war? Der neue Bergsteigerschirm OXYGEN von ICARO paragliders passt überall noch hinein!

- peringstes Packmaß und ultraleichte 3,9-4,2 kg
- >> sicher und agil in der Luft mit EN A / LTF 1
- leistungsstark und effizient in der Thermik.
- In Kombination mit dem Airbag-Gurtzeug *energy light* (3,4 kg) nur leichte 8 kg für ungetrübtes Flugvergnügen!











Für mich bietet im Tandem-Bereich Advance mit dem Bi Beta ein hervorragendes Gesamtpaket aus Sicherheit, Handling und Leistung.

## 4. Frage

Die Online-Wettbewerbe haben in den letzten Jahren die komplette Fliegerszene revolutioniert. Kaum jemand stöbert bei der Auswahl des Fluggeländes nicht vorher im DHV-XC in den lokalen Flügen. Hier bietet die mächtige Datenbank mit seinen Filterfunktionen eine nahezu unerschöpfliche Spielwiese. Schade ist nur, dass es weltweit aber auch europaweit verschiedene Plattformen gibt, die teilweise auf unterschiedliche Daten zugreifen. Hier wäre eine gemeinsame Datenbank eine weitere Verbesserung.

## Hans Walcher

## 1. Frage

Es gibt so viele gute Fluggebiete. Wem die weite Fahrt und Fahrt-kosten nicht zu hoch sind, den würde ich nach Greifenburg schicken. Da sind 100 km flache Dreiecke in einem Tal machbar. Auch das Zurückkommen bei einer Außenlandung ist recht einfach. Dort sind immer gute Piloten, mit denen man sich am Abend noch zusammensetzen und unterhalten kann. Es passt einfach alles – Landeplatz-Camping-Wetterbericht-Internet-usw.

## 2. Frage

Ich beobachte schon seit Jahren die eingereichten Flüge. Dabei ist ganz wichtig den Wetterbericht und die Jahreszeit einzubeziehen. Mittlerweile lege ich mir eine eigene Datenbank an. Da werden die Flüge und dazugehörend der Gleitsegelwetterbericht vom Stefan Hörmann als Pdf-Datei angelegt. Darauf kann ich immer wieder zurückgreifen und mich in noch fremden Fluggebieten schneller zurechtfinden. Das wichtigste am Erfolg ist, zur rechten Zeit am richtigen Ort zu sein.

### 3. Frage

Bisher bin ich immer nur alte Schirme geflogen und habe damit immer ganz gut mitfliegen können. Im Jahr 2003 legte ich mir dann einen aktuellen 2er zu (schwarzer Hornet Sport). Da merkte ich schon das Mehr an Leistung und die Überlegenheit. Damals flog ich im German Cup mit. Verletzungsbedingt konnte ich aber nur beim letzten Durchgang in Garmisch fliegen und auch gleich den Sieg holen. Da wäre mehr möglich gewesen. Damals machte ich mir aber noch nichts aus dem DHV-XC. Mir reichte unsere Vereinswertung

In diesem Jahr war ich mit dem aktuellen 2er Schirm von Skywalk unterwegs. Das war natürlich schon ein Leistungssprung für mich. Ich möchte behaupten, 50% spielt der Schirm eine Rolle. Bei großen Flügen ist der Anteil an Schlüsselstellen hoch. Wenn dann dein Gerät dazu noch die Leistung bringt, ist der Flug leichter machbar. Das ist Fakt. Die Sicherheit ist eine extrem wichtige Sache. Wenn ich die Auswahl habe zwischen einem dünnen und

dicken Seil, dann nehme ich doch lieber das dickere. Der Cayenne 3 ist für mich ein zuverlässiger und stabiler Flügel. Die ganze Saison hatte ich keine Klapper oder Zerstörer und ich konnte mich voll auf das Fliegen konzentrieren. Ich finde die 2er Klasse ist das Höchste, was ein Normalpilot fliegen sollte. Ich denke sogar darüber nach auf 1-2 umzusteigen.

#### 4. Frage

Die Online-Wettbewerbe sind ein wahrer Segen für uns. Wir genießen die volle Freiheit des Fliegens, wann und wo auch immer wir wollen und können. Gute Piloten reichen ihre Flüge sofort ein. Bei mir fehlt leider oft der nötige Internetzugang. Nur damit ist ein spannender Streckenwettkampf möglich. Es wird auch von sehr vielen normalen Piloten verfolgt.

Natürlich geht das Streckenfliegen an den meisten Piloten vollkommen vorbei. Aber wie soll man das Interesse wecken? Eigentlich wollen wir alle ja nur in Freiheit fliegen.

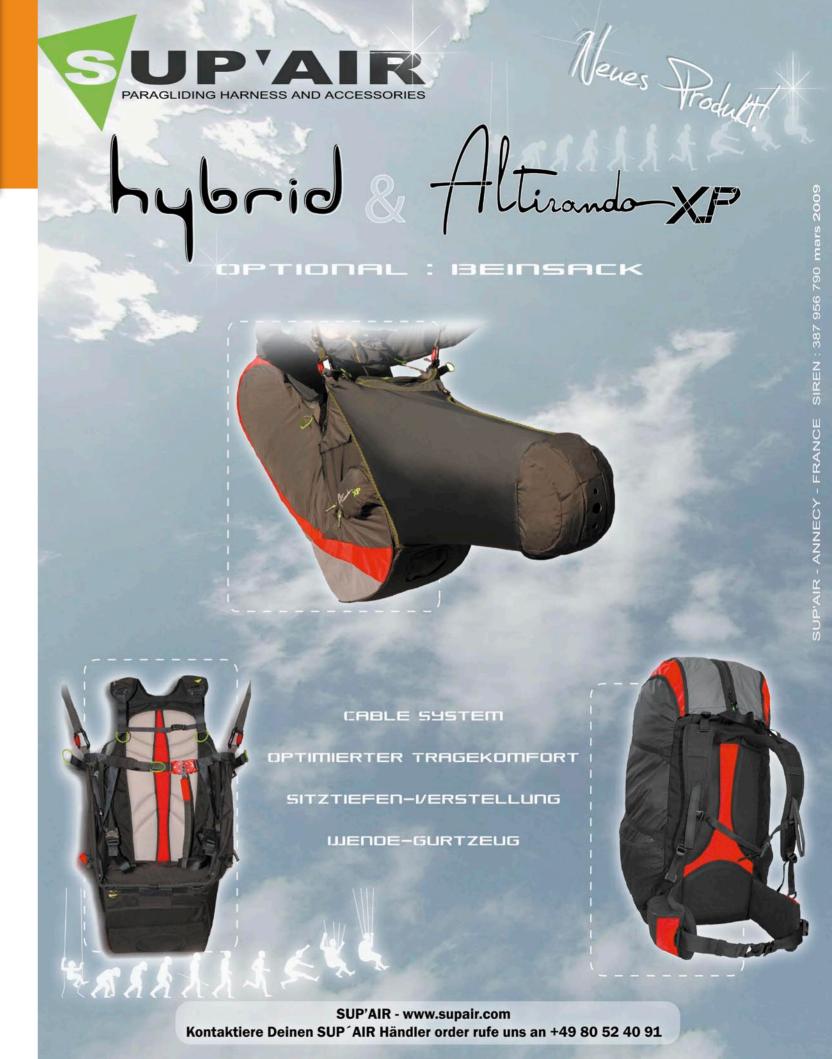
Zukünftig könnte ich mir das Livetracking als direkten Wettkampf vorstellen. Unter Umständen sogar spezielle Wettbewerbe in bestimmten Gebieten mit Liveübertragung am Landeplatz und online. Die Piloten sollen einfach so fliegen, wie sie wollen und nach Möglichkeit am Abend einlanden. Dazu ist aber wieder eine Anmeldung und Planung nötig.

## **Ute Hoffmann**

## 1. Frage

Welche Barrieren siehst du, wenn du dir deine 100 km Aufgabe vorstellst? Was macht genau den Unterschied zu deinen bisherigen Streckenflügen? Stelle dir diese Fragen und hole auch die Meinung deiner Streckenflugfreunde zu deinen Potenzialen ein. Ist es deine körperliche Kondition, an die du dabei denkst, etwa das Gurtzeug oder deine Konzentrationsfähigkeit bei mehr als 3 Stunden Flugzeit? Oder sind es spartanische Landemöglichkeiten, die dich, von Weitem gesichtet, wie am Gummiband zu bekannten Gefilden zurückfliegen lassen, um den Puls wieder auf erträgliche Frequenzen herunterzuschrauben? Welche Gründe sprachen bisher exakt für dich dagegen, die 100 km Marke zu überfliegen? Deine Grenzen finden im Kopf statt. Wenn du sie exakt beschreiben kannst, findest du Möglichkeiten, sie zu verschieben.

Für alle, die Grenzerweiterung und Herausforderung lieben, empfehle ich den Hochfelln in den Chiemgauern als absoluten Spitzenstreckenstartberg an windarmen Frühlings- und Frühsommertagen. An diesem Berg begann ich 2003, an meinen mentalen Grenzen zu arbeiten. Es kostete mich körperlich spürbare Überwindung von dort zu größeren Vorhaben zu starten. Ich kämpfte mit Befürchtungen und erhöhtem Puls beim Gedanken, am Felln an einem Traumtag an den Start zu gehen. An guten Tagen sind viele Drachen- und Gleitschirmstreckencracks am Südostart zu finden. Für die Thermiksuche südseitig hast du 100 Höhenmeter Platz nach unten, wenn du zu einer guten Landemöglichkeit gelangen willst. Um halb zwölf spätestens sollst Du in der Luft sein, wegen drehender Winde am



## **DHV-XC** | INTERVIEW

## 1. Frage

Stell dir vor, du bist schon einige Kilometer auf Strecke gewesen. Jetzt möchtest du deinen ersten Hunderter in Angriff nehmen. Welches Fluggebiet würdest du empfehlen und warum.

#### 2. Frage

Intensives Training ist in vielen Sportarten eine unverzichtbare Voraussetzung für Erfolg. Wie bereitest du dich auf deine großen Flugaufgaben vor?

Start. Gekreist wird in der Regel mit einigen anderen Entschlossenen gemeinsam, so wurde mir erzählt. Ich fühlte mich am Anfang davon beengt. Fliegerfreunde motivierten mich, an diesem Berg meine Grenzen zu suchen und an ihnen zu arbeiten, wie es an keinem anderen Berg der Fall war. Der Hochfelln birgt alle Herausforderungen, die das Streckenfliegen früher oder später mit sich bringt. Viele Ouerungen über zu Anfang schwierig landbares Gelände, anstatt dem mental einfacheren Ridgefliegen am Tal entlang. Kein Easygoing, wenn man sich verkalkuliert. Ohne Planuna geht's hier nicht unbedingt voran. Bis jetzt bleibt es eines meiner unvergesslichen Erlebnisse, wie ich zum ersten Mal die ersten 20 km vom Hochfelln hinter mir ließ und mit höchster Konzentration und erhöhtem Puls den Chiemgauern Richtung Alpenhauptkamm entkam! Für den Easygoing Einstieg in die Hundertermarke im Streckenfliegen empfehle ich die Emberger Alm. Wegen der wenigen Talsprünge und des unkomplizierten Geländes, auch landetechnisch kommt man bei flachen Dreiecken von 100 km oder etwas mehr mit wenig weiten Talsprüngen aus. In hochalpinem Gelände und Hauptkammnähe verlangen allerdings Wind und Leeturbulenz eine realistische Gefahren- und Selbsteinschätzung. Hier gibt's wenig Landestress aber eine gute Herausforderung sich in weniger landbare Zonen voranzutasten. Ähnlich geeignet ist sicher auch das Pinzgau mit Spaziergängen Richtung Gerlos Zillertal und nach Osten.

Insgesamt gilt für mich, die beste Vorbereitung ist die Kenntnis der eigenen Barrieren und das Wissen, wie diese abzubauen sind. Das Gelände spielt dabei aus meiner Sicht die untergeordnete Rolle.

#### 2. Frage

Am meisten bringt mir die mentale Vorbereitung auf meine selbst gesteckten Ziele. Es geht darum, aus Fehlern bei früheren Flügen zu lernen. Offenheit gegenüber früheren Fehlern bringt einen am schnellsten und besten voran. Als eher intuitiver Typ fällt es mir schwer, Tracks stundenlang am PC allein zu analysieren. Gemeinsam mit Freunden vergleiche ich Tracks und tausche mich gerne aus über Erlebnisse beim Streckenfliegen. Ich lasse mich dabei anregen von den Streckenmöglichkeiten, vom Können und vom Flugstil anderer. Über das Betrachten ihrer Herangehensweise, ihres Könnens, setze ich mich auseinander mit mir selbst und erweitere meine Handlungsmöglichkeiten.

Von meinen Streckenfliegerfreunden lernte ich außerdem, dass der Winter da ist zum Training der Streckenvorhaben auf Landkarte und Notebook. Hier erarbeite ich meine Aufgaben vom Start bis zum Ziel über die Wenden, die notwendigen Gleitzahlen, Steigwerte, Flugzeiten, Höhen an Schlüsselstellen und Durchschnittsgeschwindigkeiten. Damit lerne ich auch die Risiken kennen, die mit meinem Vorhaben für mich verbunden sind. Danach stelle ich mir – in entspanntem Zustand – meinen Flug von Anfang bis Ende wie einen Film vor. Ich fliege die Strecke mental, bevor ich sie tatsächlich fliege, und sie wird mir Berg für Berg bekannt. Das motiviert und ist eine gute Vorbereitung auf tatsächliche Schlüsselstellen. Es fühlt sich zudem an wie Fliegen und macht Spaß. Mental Trainieren kann ich z.B. auch Landungen in schwierigerem Gelände oder die Konzentrationsfähigkeit auf die Aufgabe vor dem Start. Gelernt

## 3. Frage

Welchen Anteil an deinem sportlichen Erfolg hat die Leistung deines Fluggerätes und warum fliegst du ein Gerät mit der von dir gewählten Klassifizierung?

## 4. Frage

Wie siehst du die bisherige und zukünftige Entwicklung des Online-Streckenflugwettbewerbes DHV-XC, welche Vor- und Nachteile hat ein Wettbewerb dieser Art?

habe ich die Methode "mentales Training" auf einem Seminar der Segelflieger. Es ist eine gute Möglichkeit, an meinen mentalen Schlüsselstellen oder Hindernissen im Winter zu arbeiten. Das Fliegen bei zentralen Wettbewerben ist ein sehr gutes Training fürs Streckenfliegen. Das Thema Geschwindigkeit bekommt hier eine neue Dimension. Die Stimmung und das unmittelbare Erleben der Besten beim Fliegen motiviert die meisten TeilnehmerInnen und auch mich sensationell.

Körperlich halte ich mich fit über regelmäßiges Laufen. Klettern ist meine zweite Lieblingssportart und dient sicher auch dem Fliegen durch Körperspannung und Muskelaufbau im Schulter- Oberkörperbereich. Als Entspannungsmethode nutze ich Yoga.

#### 3. Frag

Aufgrund der wenigen und eindeutiger abgrenzbaren Klassifizierungen ist diese Frage vielleicht auf das XC Fliegen mit dem Gleitschirm bezogen interessanter.

Ich fliege ein turmloses 3er Gerät, einen Aeros Combat 13L. Eine Herausforderung des Streckenflugwettbewerbs ist die bestmögliche Nutzung der fliegbaren Zeit für weite Strecken. Daher spielt für Strecken ab 150 km eine sehr gute Gleitleistung, auch bei etwas erhöhter Geschwindigkeit, eine wesentliche Rolle. Bis zu 150 km werden mit einem Turmgerät denke ich eher locker drin sein und das Pilotenkönnen spielt allemal die zentrale Rolle. Ab 200 km aufwärts geht es sicher auch darum, eine gute Durchschnittsgeschwindigkeit zu erreichen. Hier wird die Leistung des Gerätes wichtiger. Die Wahl des Herstellers ist sicher abhängig von persönlichen Vorlieben. Ich liebe sehr leichtgängiges Kurvenhandling und sensibles Fliegen und möchte jede Bewegung im Flügel wahrnehmen können und möglichst sofort umsetzen. Ich möchte das Gefühl haben von Reisen, zügig Vorwärtskommen und Spaß dabei haben. So richtig Spaß macht es mir, wenn ich das Gefühl habe, im Flügel bin ich irgendwie zuhause und ich kann damit meine Leistungsfähigkeit erweitern. Dazu sollte der Flügel für mich technisch und motorisch natürlich gut zu fliegen sein.

#### 4. Frage

Der dezentrale Wettbewerb ist beliebt und seine Entwicklung der letzten Jahre zeigt die Motivation der TeilnehmerInnen diesen für sich zu nutzen. Im Vergleich zum zentralen Wettbewerb liebe ich die Freiheit der Wahl von Zielen, Gelände, Tag und Zeit. Der Onlinecontest motiviert mich als ein mögliches Spiel mit eigenen Zielsetzungen. Die vielfältigen Möglichkeiten, durch geeignete Programme Tracks zu analysieren, machen den Zugang zum XC und den zur Verfügung stehenden Daten reizvoll. Abgesehen von der Möglichkeit das XC Angebot als Flugbuch zu nutzen, gibt es vermutlich viele, die die Daten und Tracks auch als Lernquelle nutzen. Was ich mir für die Zukunft wünsche, ist eine größere Teilnahme von Drachenpilotinnen am dezentralen Wettbewerb. Eine größere Anzahl von teilnehmenden Frauen würde natürlich den Spaß und Reiz an der Damenwertung Drachen vergrößern! Dass die jetzigen Plattformen des Onlinecontest von den Ländern individuell und weitgehend länderspezifisch betrieben werden, ist nachteilig und schade. Daraus wieder eine internationale Wettbewerbsplattform zu ent-





wickeln, wie sie die Segelflieger beispielsweise betreiben, wäre sicher für viele Piloten und Pilotinnen reizvoll und motivierend.

## Peter Achmüller

#### 1. Frage

Mein erster Hunderter? Da muss ich tief in die Klamottenkiste greifen. Natürlich sollte die Route so leicht wie möglich gewählt werden, also idealerweise eine ost-west verlaufende geschlossene Bergkette ohne Talsprünge. So etwas wie das Pinzgau, das Obergoms, das Drautal, ...

Geografisch eingebaute Leefallen sollten anfangs ausgeschlossen sein und überhaupt, für nicht so erfahrene Thermikkünstler wäre es sehr angenehm, auch noch überall landen zu können, falls mal der nächste angepeilte Lift zickt. Damit endet das Pinzgau am Pass Turn und das Obergoms am Grimselpass. Wie ihr seht, hat die Beliebtheit der Emberger Alm schon seine Gründe. Aber auch Pfalzen oder Sand in Taufers sind perfekte Einfallstore für die ersten Hunderter.

## 2. Frage

Ich nehme fast alles mit, was als aerobe Outdoor-Trainingseinheit durchgeht. Rennrad, Mountainbike, Joggen, Schwimmen, Skitouren, 1-2 Triathlone pro Jahr. Wichtig ist die Abwechslung - zum einen, dass es nicht langweilig wird, zum anderen um die Überlastung einzelner Muskel- und Gelenkpartien zu vermeiden. Damit präpariere ich das Herz- Kreislaufsystem für achtstündiges Rumrühren mit der Lenkstange sowie unvermeidbare Stresspeaks auf den langen Reisen.

Die zur Gegenwehr bei Turbulenzen und zum optimierten Steigen mittels Highsiden nötige Maximalkraft holt man sich entweder durch einen vernünftigen Job in einem robusten Handwerk wie es Sun unlimited betreibt oder durch ödes Krafttraining im Keller oder Fitnessstudio.

### 3. Frage

Ich erinnere mich an frühere Teilnahmen bei internationalen zentralen Wettbewerben wie German Open in den 90iger Jahren. Da verlässt man zu zehnt im Führungspulk den Bart und brettert los zur nächsten Wolke. In der Regel half auch das Arme anlegen und Kopf einziehen nichts – nach 5 km gab es einfach welche, die entweder weit voraus oder 100 m höher oder beides waren. Und das auf der gleichen Spur zur gleichen Zeit und mit dem gleichen Logo auf Segel und Gurtzeug. Auch ich hatte keine Räder oder sonstige Widerstandskörper an das Gerät geschnallt. Die Ursache für den Unterschied ist so alt wie das Drachenfliegen selbst.

wie tief man die nächste Kante erreicht, es gibt keinen Pulk, den man beim davon Segeln zuschauen muss. Das einzig Wichtige ist das Vertrauen in die fliegende Kiste. Sie soll halten und auch an den gröbsten Tagen des Jahres – denn an denen macht man die Punkte für den Sieg – einfach nur Spaß machen. Mein Baby ist

Baujahr 2005. Da weiß man dann schon, was man über sich hat. Wenn ich (selbst in einem 8 m-Lee-Bart) die Augen schließe, dann enden meine Nerven an den Flügelspitzen (und nicht in der Hose). Die gewählte Klassifizierung ergibt sich aus meiner Art zu fliegen. Ich habe Spaß am Speed und noch ausreichend Kraft, um auf Servolenkung verzichten zu können. Deshalb reise ich in der Klasse zwischen Gleitschirm und Starrflügler durch die Alpen.

#### 4. Frage

Für mich ist diese Art, sich in der 3-D Welt mit anderen zu messen, die Königsdisziplin. Jeder Teilnehmer ist im Vergleich zu zentralen Wettbewerben nicht nur Pilot, sondern gleichzeitig Organisator, Meteorologe, Tasksetter und Safety-Komitée. Hier trifft der Actor sämtliche Entscheidungen selbst. Der Allrounder und Multitaskingfähige sieht hier die Vorteile – wer das betreute Fliegen sucht, findet hier die Nachteile.

Ich begann damit 1986 - in einer Zeit, als das igc-File noch ein belichteter, entwickelter und unzerschnittener Filmstreifen und der G-Record Unterschriften auf DIN-A4 Formularen waren. Ich kann nicht behaupten, dass sich seitdem technisch und organisatorisch etwas zum Schlechteren gewendet hätte.

Nur die Details der Punktevergabe möchte ich noch anpassen. Die fliegerische Leistung von geschlossenen Aufgaben muss gegenüber Downwinddistanzen höher bewertet werden. Notfalls würde ich einen Flachland-Bonus oder Alpen-Malusfaktor (z.B. 1-0,0001\*Startplatz- bzw. Ausklinkhöhe) einführen. Denn unser gutes Image darf nicht darunter leiden, dass wir One-way-Flüge mit anschließenden CO2-belastenden Rückholaktionen mit Faktor 1,5 belohnen. Ein guter Flug endet für mich dort, wo er begann und nicht dort, wo mich der Wind hingeblasen hat.

Aus Marketingsicht möchte ich den Trend zur Diversifizierung wieder einbremsen. Zurzeit gibt es Bestrebungen, für jedes einzelne Individuum einen eigenen Wettbewerb auszurufen, nur damit jeder die Chance erhält, in irgendeiner Disziplin der Klassenprimus zu sein. Das hat zur Folge, dass wir gegenüber den Medien in zunehmende Erklärungsnot gelangen, wer denn nun wirklich der Beste ist und die Darstellung unseres Sports für den verwöhnten Konsumenten nicht einfacher, sondern immer komplizierter wird. Somit machen wir uns den Auftritt auf den wirklich großen Bühnen der Sportreportagen selbst schwerer, wenn das Siegerfoto nur noch mit Weitwinkelobjektiv aus großer Distanz möglich ist.

## Monika Mack

#### 1. Frag

Es gibt mehrere gute Fluggebiete, wichtig wäre ein Fluggebiet zu nehmen, bei dem ich keine allzu riesigen Talsprünge machen muss und dem Talverlauf entlang fliegen kann. Das Pinzgau, Greifenburg, Sillian und Fiesch (Wallis) eignen sich sehr gut dafür. Bei diesen Fluggebieten gibt es genügend große Landeflächen und das Zurückkommen ist im Allgemeinen auch kein Problem. So kann ich mich voll und ganz auf das Fliegen konzentrieren und mir

## 1. Frage

Stell dir vor, du bist schon einige Kilometer auf Strecke gewesen. Jetzt möchtest du deinen ersten Hunderter in Angriff nehmen. Welches Fluggebiet würdest du empfehlen und warum.

#### 2. Frage

Intensives Training ist in vielen Sportarten eine unverzichtbare Voraussetzung für Erfolg. Wie bereitest du dich auf deine großen Flugaufgaben vor?

vorher noch im XC die Flügen von den anderen Piloten genau anschauen, den richtigen Tag aussuchen und "Los geht's".

#### 2 Frage

Eine gewisse Grundfitness kann nicht schaden. Es ist relativ egal, mit welcher anderen Sportart man sich fit hält, Laufen, Radeln, Schwimmen, Nordicworking ect.. Bei Flügen von 5 – 10 Stunden wird man feststellen, dass es doch mit der Zeit an den Kräften zehrt, wenn man nicht fit genug ist und sobald der Körper schlapp macht, wird auch der Kopf nicht mehr richtig mitmachen und Fehlentscheidungen werden nicht ausbleiben.

Ansonsten fliegen, wenn es geht, an Tagen bei schwacher Thermik kann man z. B. seine Zentriertechnik trainieren und somit auch verbessern. Wenn man zu früh am Boden steht, kann man sich ärgern, sollte aber nicht vergessen, nach dem Warum zu fragen und seinen Flug analysieren, damit man seine Fehler erkennt und es beim nächsten Mal besser macht.

## 3. Frage

Dieses Jahr habe ich von Swing den Astral 5 und den Mistral 5 geflogen und war sehr zufrieden. Der Astral 5 ist ein sehr sicherer Schirm, auch in bockigen Verhältnissen lässt er sich gut händeln. Leistungsmäßig kann er locker mit den aktuellen Schirmen mithalten. Dann habe ich den Mistral 5 in Fiesch ausprobiert und war sehr erfreut, wie schnell man doch mit einem 1-2 unterwegs sein kann, wobei ich sehr froh war, mit dem Mistral 5 zu fliegen, denn an ein paar Stellen herrschten doch recht sportliche Bedingungen.

## 3. Frage

Welchen Anteil an deinem sportlichen Erfolg hat die Leistung deines Fluggerätes und warum fliegst du ein Gerät mit der von dir gewählten Klassifizierung?

#### 4. Frage

Wie siehst du die bisherige und zukünftige Entwicklung des Online-Streckenflugwettbewerbes DHV-XC, welche Vor- und Nachteile hat ein Wettbewerb dieser Art?

### 4. Frage

Die Vorteile liegen klar auf der Hand. Jeder kann sich die Flüge genau anschauen und sogar Koordinaten runterladen und die Strecken nachfliegen Diese werden immer schneller und größer geflogen. Allerdings hält man sich meistens an die bewährten Rennstrecken um den XC zu gewinnen.

Aber es gibt mit Sicherheit auch viele andere reizvolle und schöne Strecken, die aber nicht oder selten geflogen werden.

## **Daniel Tyrkas**

#### 1. Frage

Zu empfehlen sind Fluggebiete, wo die Herausforderungen an den Piloten gering sind. Ideal sind nach Süd, Süd-Ost oder Ost ausgerichtete Bergflanken zum Starten. Das heißt früher Thermikbeginn und damit längere Flugzeit. Unterwegs sollten dem Piloten möglichst keine größeren Talquerungen bevorstehen und schöne Landeplätze in Sicht sein. Ein breites Tal ist ideal, da sich dort auch die Talwinde in Grenzen halten. So kann man sich voll auf die Strecke und die Thermik konzentrieren. Gut sind große in Ost-West Richtung laufende Täler. Im Idealfall kann man dann 50 km oder mehr die Ridge hoch an der Basis auf und ab fliegen. Flugebiete, die dies bieten, findet man zum Beispiel im Pustertal, Drautal und Pinzqau.

#### 2. Frage

Für große Streckenflugvorhaben ist eine gewisse Grundlagenausdauer unabdingbar. Hier hilft viel Sport. 7-10 h Flugzeit können ganz schön anstrengend sein. Nicht zu vernachlässigen ist hierbei auch der mentale Faktor und die Konzentration (gerade über hochalpinem Gelände). Hier hilft viel fliegen, sichere Schirm-Beherrschung (Sicherheitstraining) und mentales Training. Die theoretische Vorbereitung ist ebenso wichtig. Dazu gehört z.B. das Austüfteln einer Strecke unter Berücksichtigung der Lufträume (ICAO Karte), der Schlüsselstellen und Alternativrouten, (Google Earth), evtl. die Analyse von anderen Flügen, Wahl der möglichen Wendepunkte und Beobachtung des Wetters. Für den Flug selbst ist es wichtig genügend zum Trinken/ Essen dabeizuhaben, die richtige Kleidung, volle Akkus für Vario/GPS/Back Up, korrekt eingestellte Ausrüstung und ausreichend Schlaf.

#### 3. Frage

Das Wichtigste ist, dass man sich unter seinem Schirm wohl und nicht überfordert fühlt. Ich selbst bin jahrelang Serienhochleister (2-3) geflogen. Dann habe ich den Stratus WRC von SWING getestet und war begeistert. Es macht mir einfach sehr viel Spaß mit hohem Top Speed und super Gleiten unterwegs zu sein :-) Wenn dann auch noch das Handling stimmt und man den Schirm auch bei bockigen Bedingungen und mit viel Gas gut beherrschen kann, hat dies sicherlich Einfluss auf den sportlichen Erfolg. Die Toppiloten der jeweiligen Klasse fliegen alle saugut, so dass die Leistung deines Geräts schon mal den Unterschied machen kann, ob du z.B. gegen den Wind die Talquerung noch schaffst oder nicht!

### 4. Frage

Es ist schon enorm, wie die Popularität des Online-Streckenflugwettbewerbs in den letzten Jahren zugenommen hat. Und damit auch das Niveau der Piloten und die Größe der geflogenen Strecken. Um das Interesse bei Sponsoren, Medien und Piloten noch weiter zu steigern, wäre es schön, wenn es eine noch weitergehende Verlinkung der verschiedenen Plattformen geben würde. mit einer gemeinsamen offiziellen europäischen Wertung. Somit könnte es auch einen offiziellen "European Champion" geben. Das ganze könnte natürlich später auch weltweit umgesetzt werden. Auch eine Art direktes online-tracking a la X-Alps könnte zukünftig nicht nur die Sicherheit der Piloten, sondern auch das Interesse und damit die Attraktivität für Sponsoren noch weiter steigern. Der entscheidende Vorteil für mich ist, dass man für diese Art von Wettbewerb nicht an feste Termine gebunden ist. Ich kann meine (wertvollen) Urlaubstage gezielt bei gutem Flugwetter einsetzten und nicht zu einem vorgegebenen Wettkampftermin, um dann im Regen zu sitzen (so ist es mir mal gegangen, als ich die BG Open mitfliegen wollte). Man hat freie Startplatzwahl und freie Routenwahl. Man kann frei mit Freunden fliegen gehen und trotzdem am Abend mit Spannung verfolgen, wer von den Kollegen denn an diesem Tag die Bedingungen am besten genutzt hat. Richtiges Wettkampf-Feeling kommt auch auf, wenn an großen Tagen plötzlich "alle" Toppiloten am gleichen Startplatz stehen. Und wenn man dann auch noch Gesichter zu den Namen auf dem Bildschirm hat, macht es noch mehr Spaß, den Wettbewerb mitzuverfolgen bzw. aktiv mitzukämpfen. Gut finde ich es auch, wenn man den Kollegen gleich online gratulieren oder deren Flüge kommentieren kann. Offensichtliche Nachteile fallen mir keine ein.

Anzeige







# **Junior Challenge**

Der Trend der letztjährigen Challenge setzte sich fort, das Wetter und die Stimmung waren super!

## **TEXT MANUEL NÜBEL**

■ om 16.08.- 23.08.09 war es wieder soweit: Die Gleitschirmwettbewerbsjugend und -Damen aus ganz Deutschland trafen sich wie jedes Jahr in Greifenburg im schönen Kärnten, um eine Woche zusammen um die Wette zu fliegen und Spaß zu haben.

Das vom DHV gestellte Betreuerteam bestand auch dieses Jahr wieder aus dem Worldcup-Gesamtsieger "Bigbird" Achim Joos und Oliver Rössel, der bekannten Ewa "birdy" Wisnierska, Andreas Rieck und den zwei "Nachwuchs-Praktikanten" Marc W(R)ennsauuer und dem Autor Manuel Nübel "täter". Alle diese Betreuer haben ihre Karriere in der Juniorchallenge begonnen.

Die Wetterprognosen sahen überragend aus, so kamen die meisten schon samstagmorgens an, um sich hier schon ein wenig warm zu fliegen und die GPS-Koordinaten aufzuspielen.

In den 6 Tagen wurden sogar das Vorjahresergebnis getoppt und stolze 5 gültige Task zwischen 37 und 47 km geflogen.

Der erste Task musste leider wegen Überentwicklungen gestoppt werden, deshalb konntekeiner die 46 km Aufgabe zu Ende fliegen, aber der Allgäuer Youngster Franz Wanger (18) war zu diesem Zeitpunkt mit 24 km am weitesten und der erste Tagessieg ging an ihn. Unter den Damen war Ewa Guzy am weitesten.

Für alle, die mit ihren GPSen noch nicht so vertraut waren, gab es nachmittags ein Tutorial, bei dem man von den "Profis" alle Tricks und Kniffe über sein GPS lernen konnte.

Der Dienstag war Top prognostiziert und die Wettergötter hielten, was sie versprachen.

Nachdem, wie jeden Tag, am Startplatz noch wichtige Punkte des vorherigen Task besprochen wurden, hieß es schnell wieder "the window is open". Bei der nur 46 km langen ZickzackAufgabe war es natürlich die halbe Miete, sich am Startzylinder so hoch wie möglich unter der 3.000 m Basis zu platzieren. Patrik Ruber gelang dies besonders gut, er musste sich aber im Endanflug noch ein spannendes Rennen mit Pascal Purin liefern, um dann nur wenige Sekunden vor ihm ins Ziel zu segeln. Auch Ewa Guzy glitt nur wenige Minuten vor ihrer taffen Konkurrentin Katrin Mayr über die Ziellinie und siegte erneut bei den Damen.

Als 3. kam der Liga-Pilot Jakob Hummel, der aber leider einen Tick zu früh in den Startzylinder flog und somit als Frühstarter nicht gewertet wurde. Auch Ewa Guzy glitt nur wenige Minuten vor ihrer taffen Konkurrentin Katrin Mavr über die Ziellinie und siegte erneut bei den Damen. Am Nachmittag traf man sich noch zu den interessante Vorträgen von Oliver Rössel

(Greifenburg Geländegegebenheiten) und Marc Wernsauer/Manuel Nübel (Möglichkeiten und Wege nach der Juniorchallenge).

Angespornt von dem Fehler des Vortags, sauste Jakob Hummel nun am 3. Task allen davon und bewies bei dieser anspruchsvollen Aufgabe mit einer großen Talquerung zum Weissensee seine Stärke. Ewa Guzy segelte erneut als beste

Der Donnerstag brachte ein groundstarted Race über 47 km bei sehr tiefer Basis. Alexander Füg von der Wasserkuppe führte lange Zeit das Feld an, musste sich dann aber im Endanflug mit seinem 2-3er von Jakob Hummels Boom 5 (3.), Patrick Rubers Stratus WRC (2.) und Anton Kögls Boom 5 (1.) überholen lassen. Somit ging Task 3 an das "Lenggrieser Eck Greifenburgs".

Schon bald nach der Landung wurde mit den



Das Organisationsteam von links: Andreas Rieck, Achim Joos, Ewa Wisnierska. Oliver Rössel, Ecki Schröter

Von links: 3. Katrin Mayr, 2. Patrick Ruber, 1. Pascal Purin. 1. Ewa Korneluk-Guzv.

3. Martin Petz, 2. Sabrina Krottenhammer

der einzigen taktischen Stelle die richtige Entscheidung getroffen und das Rennen angeführt. Trotzdem musste er sich schlussendlich noch dem "Roten Blitz" (Nova Triton X) von Pascal Huring geschlagen geben.

Da das Wetter für Samstag nicht so gut aussah, wurde abends bei der Swing-Party, die wieder mit ordentlich Freigetränken "gesponsort" wurde, umso mehr gefeiert.

Wie schon gedacht, war der Samstag tatsächlich nicht fliegbar und damit stand dann auch die Endplatzierung fest. Doch vor der Siegerehrung konnte noch jeder seine Erste-Hilfe-Skills bei Ecki Schröters Vortrag aufbessern Auch dieses Jahr gab es zahlreiche Preise gesponsort von Swing, Turnpoint und Norman Lauschs Eltern.

Den 3. Platz belegte Martin Petz(Spälti, Advance Omega Proto), der im letzten Task noch seinen "Allgäuer-Spetzl" Sebastian Hohn überholte. An der Spitze entschied Pascal Purin (Nova Triton X) den Wettkampf für sich, der im letzten Lauf noch Patrick Ruber (Swing Stratus WRC) den Titel abnahm.

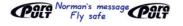
Bei den Damen flog Newcomerin Katrin Mayer (Skywalk Cayenne) ganz knapp hinter Sabrina Krottenhammer (Nova Factor) aufs Treppchen. Siegerin wurde souverän mit einigen Punkten Abstand Ewa Guzy (SOL Torck). Insgesamt kann man sehr zufrieden auf diesen Wettkampf zurück schauen. Man kann wirklich sehen, dass die Bäume nun Früchte tragen und nun sehr viele wirklich talentierte und motivierte Piloten nachkommen, um in Zukunft Deutschland auf den internationalen Wettkämpfen erfolgreich zu vertreten.

## Dank an die Sponsoren









Vorbereitungen für die große Turnpoint-Party, mit DJ und genug Freigetränken begonnen, die am Abend startete.

Obwohl alle noch lange das Tanzbein schwangen, standen die meisten morgens mehr oder weniger munter wieder am Startplatz, um von dem blauen Himmel und der hohen Basis zärtlich wieder ins Wettkampfleben gerissen zu werden. Der Tag hatte es wirklich in sich. Wieder

ein groundstarted Race über 42 km mit starker Thermik und hoher Basis.

Nach Task 4 waren die TOP 5 noch sehr nah beieinander und es war noch alles offen. Zwischenstand Sebastian Hohn 3., Pascal Huring, 2., Patrick Ruber 1.

Dementspechend wurde einem nichts geschenkt und wirklich nahezu jede Querung mit Rolle auf Rolle geflogen. Martin Petz hat an

DHV-info 161 93 92 DHV-info 161 www.dhv.de www dhy de

WETTBEWERBE | HG CHALLENGE WETTBEWERBE | HG LIGA

# Hanggliding Challenge

Profi-Piloten formen neuen Wettbewerbsnachwuchs

## **TEXT UND FOTO MATTHIAS HÄRTL**

■om 22.08. – 29.08.2009 fand die erste Hanggling Challenge statt. Dieser Wettbewerb ist eine leichte Abwandlung der Junior- und Ladies Challenge. Das Alter spielt keine Rolle mehr. Ziel dieser Challenge ist es nicht nur, Piloten dem Wettkampfgeschehen näher zu bringen, sondern es verbirgt sich noch einiges mehr dahinter. Im Vordergrund steht der Spaß des gemeinsamen Fliegens. Profis geben in spannenden Vorträgen tiefere Einblicke in das Wettergeschehen, Strecken- und Wettbewerbsfliegen. Die Jungstars der Deutschen Drachenszene Tim Grabowski und Andreas Becker betreuten die Piloten mit Funk in der Luft. Mit hervorragenden Wetteraussichten für die bevorstehende Flugwoche fanden sich insgesamt 32 Piloten in Greifenburg ein.

Sonntag bis Mittwoch gelangen uns schöne und erfolgreiche Tasks, dann meldete der Wettbericht für Donnerstag eine hohe Labilisierung ab Mittag. Um kein unnötiges Risiko einzugehen, entschieden wir uns gleich am Morgen, den Task zu canceln. Die erwarteten Gewitter zogen dann gegen 15 Uhr auf und verdunkelten unseren Himmel für kurze Zeit. Glücklicherweise blieb das Drautal verschont und bescherte uns am Freitag auch noch einen schönen Flugtag, an dem wir die bis dato größte Aufgabe der Hanggling Challenge mit 71 km bewältigten.

Tim, Andi und Primoz flogen vor, markierten die Bärte und haben auf die Teilnehmer gewartet um sie so mitzuziehen. Ebenso erklärten sie den Piloten beim Briefing, wie man das GPS richtig einstellt, wie man den Enter- bzw. Exitmodus am besten angeht und vor allem auch, wie man die gestellte Aufgabe am schnellsten und sichersten fliegen kann.

Insgesamt wurden Strecken zwischen 36 km und 71 km ausgeschrieben. Es wurden nicht nur die altbekannten "Kirchenralleys" geflogen, sondern auch Wendepunkte wie Weißenseebrücke und das Goldeck spornten die Teilnehmer immer



mehr an. Umso erfreulicher war es, dass sich die Zahl der "Goalflieger" täglich steigerte. Für einige Piloten waren es sogar die größten Strecken, die sie bisher geflogen sind. Hierzu haben sicherlich auch die Betreuung in der Luft sowie die verschiedenen Nachbesprechungen am Abend beigetragen. Auch das spannende Abendprogramm überzeugte auf ganzer Linie. Es reichte von einem Erste Hilfe Vortrag durch Verbandsarzt "Ecki" bis hin zu einem sehr interessanten Vortrag von Dieter Kamml mit dem Titel "Streckenfliegen in Greifenburg". Andreas und Tim warfen mit einem Beamer die Flüge der einzelnen Piloten an die Wand des "Partyzeltes", um zu zeigen, warum welcher Weg gut war, warum die andere Route nicht so gut getragen hat oder warum die höchstmögliche Höhe an

Knackpunkten wichtig war. Für Samstag war dann eine eintreffende Kaltfront gemeldet. Also haben wir die Siegerehrung kurzer Hand auf Freitagabend vorverlegt. Bei prächtiger Stimmung wurde bis zum nächsten Morgen gefeiert.

Die Sieger der Hanggliding Challenge kristallisierten sich über die 5 geflogenen Tasks allmählich heraus, lieferten sich aber dennoch bis zum Schluss ein spannendes Rennen, das Jonas Blecher nur ganz knapp vor Rainer Härtl für sich entschied. Mit etwas mehr Rückstand auf Platz 3 folgte dann Matthias Kurzthaler, noch vor Achim Vollmer (Platz 4) und Jaroslav Mäser. Besondere Freude bescherte dem Organisationsteam mit Matthias Härtl, Regina Glas und Florian Kotscharnik die Anfragen für eine Hanggliding Challenge 2010, an der eine Vielzahl der diesjährigen Piloten auch wieder teilnehmen möchte. Ein ganz herzliches Dankeschön geht an alle Sponsoren der Hanggliding Challenge, die mit ihrem Beitrag den Drachenflugsport unterstützen. Danke an: Fly & More, Skyline, AIR, Bräuniger, AEROS, DHV, Fliegercamp Greifenburg, Flugschule Hochries und Wolfgang Sattelegger. Mehr Infos auf www.dhv.de unter Sport/Drachenszene.

Auto-Kirchner Meininger Straße 19
D-98631 Römhild

DRACHEN- UND GLEITSCHIRM

WINDEN

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

# Drachenliga

In 18 Etappen über 1.537 km

## **TEXT KONRAD LÜDERS**

Petrus hatte Schulden zu begleichen – nach der total verregneten Ligasaison des Vorjahres glaubten wir an den Klimawechsel und wurden nicht enttäuscht. Vorsichtshalber wurden dennoch reichlich Termine geplant: 4 verlängerte Wochenenden als Liga-Events, dazu kamen noch eine Landesmeisterschaft, die German Open und Alpen Open in die Ligawertung. Da zur Liga-Teilnahme keine Qualifikation notwendig ist, zudem Liga-Beiträge vom Vorjahr angerechnet wurden, trugen sich über 40 Piloten in die Meldeliste ein.

## Gummi-Tasks in GB

Das Quaken der Wetterfrösche vor Ostern deuteten Bernd Weist und ich als neue Liga-Chefs mit "Thermik gut" und "starker Westwind". Also auf nach Greifenburg, wenngleich mit deutlichem Restrisiko. 25 Liga-Piloten bauten dann auf der Emberger Alm im Vertrauen auf richtige Entscheidungen der Tasksetter ihre Fluggeräte auf. In der Liga haben wir neben WM-Teilnehmern auch im Streckenfliegen noch wenig erfahrene Piloten. Gar nicht so einfach, es allen Recht zu machen. Viele Piloten haben hier ihre persönlichen Bestleistungen übertroffen, haben sich erst durch die Liga so weit fort getraut.

## Am Kandel – klein und fein

Wie ein Damoklesschwert schwebte zum 1. Mai labile Luft über Deutschland und den Alpen. Lediglich im äußersten Westen schien es eine kleine Scharte zu haben, also auf in den Schwarzwald. Unser Mut wurde belohnt, es sprangen wirklich zwei kleine und trotzdem anspruchsvolle Tasks heraus.

## Mal woanders mitmischen

Aufgabe der Liga ist es, Nachwuchspiloten an das Niveau internationaler Wettbewerbe heran zu führen. Deshalb gehen wir zielgerichtet fremd. Die German Open, unsere eigene Meisterschaft, ist natürlich ein Muß. Seit etlichen Jahren sind wir auch regelmäßige und gern gesehene Gäste der Alpen Open in Gnadenwald. Da es



Übernahme in die Kaderauswahl. Zunächst wurden aber kleinere Brötchen gebacken, die Hessische LM sollte für die Flexis gewertet werden. Unter den 38 HG-Piloten auf der Emberger Alm waren 13 Ligisten. Unsere Piloten hatten ja über Ostern frische Erfahrungen gesammelt und mischten gut mit

## **Endspurt im Flachen**

Die German Flatlands in Altes Lager sind im Hochsommer eine sichere Bank für viele Wertungsdurchgänge bei guten Streckenflugbedingungen und waren deshalb für die Starrflügelpiloten der Liga im Pflichtprogramm. Mit 6 Piloten stellte wir dann auch die Hälfte der Teilnehmer in dieser Klasse. Hatten wir bisher stets geschlossene Aufgaben, gab es in Altes Lager 4 Zielstrecken, drei davon über 100 km. Es ging also weit übers Land, je nach Windrichtung an Berlin vorbei, in die Lausitz nach Hoyerswerda, und wie bei den GO im Vorjahr an die Polnische

Grenze. Gleich drei Tagessiege verdiente sich Peter Friedemann. Beim zweiten Durchgang, eine traumhaft schöne Streckenführung über ausgedehnte Wälder, Tagebaue, die Lausitzer Seenplatte nach Hoyerswerda, waren gar 4 Ligapiloten in der Tageswertung vorn.

## Fazit

Wir hatten eine überaus erfolgreiche Saison mit 18 Durchgängen bei den Flexis und einer beeindruckenden Gesamtstrecke von 1.537 km bei den Starren lag die Durchschnittsweite der 15 Tasks sogar bei 100 km. Für die erfahrenen Piloten war es ein effektives Training, viele Liga-Neulinge lernten neue Fluggebiete und -Routen kennen und konnten ihre persönlichen Bestleistungen deutlich verbessern. Nach ihrer einhelligen Meinung wurden sie durch die Liga in ihrem Leistungsvermögen regelrecht gepusht. Bei der Vorbereitung und Durchführung erhielten wir viel Unterstützung durch die lokalen Vereine und Veranstalter – vielen herzlichen Dank dafür. Mehr Infos auf www.dhv.de unter Drachenszene.

Wertung

Flexible Drachen			Starrflügler		
latz, Name	Gerät	Punkte	Platz, Name	Gerät	Punkte
Konrad Schwab Thomas Schreck Andreas Beeker	ICARO Laminar Z9 Moyes Litespeed S3 AEROS Combat L13	,-	<ol> <li>Peter Friedemann</li> <li>Ulf Neumann</li> <li>Bernd Weist</li> </ol>	AIR Atos VR AIR Atos VR AEROS Phantom	8897 7383 1 7163

WETTBEWERBE | NACHRICHTEN WETTBEWERBE | NACHRICHTEN



## **Drachenrekordflug vom Kandel**

**TEXT MICHAEL REPPIN UND KLAUS-DIETER SAUER** 

rei der besten deutschen Drachenflieger, allesamt Mitglieder der DFC-Südschwarzwald am heimischen Kandel, wollten im Frühjahr dieses Jahres einen neuen Streckenrekord vom Kandel aufstellen. Der bisherige Rekord lag bei 194,8 km von Andre Djamarani aus dem Jahre 2002. Am Samstag, dem 29. August, herrschten endlich optimale Wetterbedingungen um den Rekordflug anzutreten. Mit dabei waren Klaus-Peter Wilming (Deutscher Meister 2007 / Deutscher Vizemeister

2009), Roland Wöhrle (Deutscher Meister 2008) und Jochen Zeyher (Sieger Deutschlandpokal 2008). Treffpunkt war morgens die Drachenrampe auf dem Kandel. Nach Analyse der Wetterdaten wurde die zu fliegende Route genau studiert. Hierbei prüfen die Piloten, ob auf der gewählten Flugstrecke Flugverbotszonen wie Flughäfen und deren Einflugschneisen liegen. Auf Grund der Sicherheit müssen diese Zonen unbedingt beachtet und umflogen werden. Nach dem Aufbau starteten um 11:28 Uhr

Roland Wöhrle als erster, gleich danach Jochen Zeyher und Klaus-Peter Wilming den Rekordversuch.

Am Boden wurden die drei von Michael Reppin begleitet, welcher in ständigem Funkkontakt zu den Drachenpiloten stand und auch die Rückholung ins Elztal gewährleisten sollte, egal wo die Piloten nach Stunden landen. Zuerst führte die Flugroute über Schramberg, Donaueschingen, Tuttlingen, Meßkirch Richtung Biberach an der Riß, Roland Wöhrle konnte bis Bad Buchenau nordwestlich von Bad Schussenried einer gigantischen Wolkenstraße folgen, fand aber dann keinen thermischen Anschluss mehr. Nach knapp 3 Stunden und 117,6 km landete Roland Wöhrle. Klaus-Peter Wilming wählte mehr die nordöstlichere Flugroute, flog an Ulm vorbei und landete nach ca. 4 Stunden auf dem Sportfliegerplatz Neresheim nördlich von Heidenheim an der Brenz.

Zum Schluss meldete sich Jochen Zeyher beim fahrenden Bodenpersonal. Er kam noch weiter, flog südlich an Ulm vorbei und musste umständlich um die Sperrzonen der Flughäfen Memmingen und Augsburg nördlich herumfliegen. Er landete nach 4:38 Std. und sagenhaften 236,1 km bei Gebenhofen nordöstlich von Augsburg. Nicht nur Rückholer Michael Reppin, auch die beiden Mitstreiter Roland Wöhrle und Klaus-Peter Wilming, gratulierten schulterklopfend dem neuen Streckenrekordler Jochen Zevher. Wären nicht die Flugverbotszonen um die Flughäfen gewesen, hätte der Rekordflug direkt unter einer Wolkenstraße mit westlichem Wind vielleicht noch weiter gehen können, meinte der glückliche Jochen Zeyher. Für das nächste Jahr haben sich die drei Spitzenpiloten ein neues Ziel vorgenommen, dann vielleicht bis München.

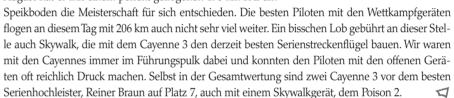
FLUGSCHULE Winteraktion bis 15. 1. 2010 Konkurrenzlos günstig 2-Jahrescheck und Rettung packen: TOP-Inzahlungnahme Unschlagbarer Service **NEU - Hilfsprojekt** Freude am Fliegen! • 2-Jahres-Checks mit DHV geprüfter Qualität Fliegen für Trinkwasser in Indien: www.flugschule-chiemsee.de/indien/ Testcenter führender Hersteller • Prof. Reparaturen aller Art DHV Sicherheits- und XXL Paraglider-Secondhand-Shop Performence - Center Schönste Reiseziele mit prominenter Reisebegleitung www.flugschule-chiemsee.de

Deutscher Meister der DHV-XC Sportklasse

# Gratulation an Hans Walcher

**TEXT OLIVER TEUBERT** 

ratulation auch für den Vizemeister Torsten Hahne und zum dritten Platz Jörg Zitzmann. Hans flog jahrelang unter die Top 5, man merkte, er hat das Potential um zu siegen, er hatte aber nie das Glück für eine Spitzenplatzierung. Vielleicht lag es auch am Flügel, war sein legendärer, für andere Flieger oft unsichtbarer, schwarzer Hornet doch schon sehr in die Jahre gekommen. Wie dem auch sei, am 20. August hat er mit einem perfekt geflogenen 198 km FAI am



Anzeiger



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





## II M P R E S S U M

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

**Telefon-Nummern: Zentrale:** 08022/9675-0, Fax 08022/9675-99.

Mitgliederservice/Versicherung: 08022/9675-0, E-Mail: mitgliederservice@dhv.de

Ausbildung: 08022/9675-30, E-Mail: ausbildung@dhv.de

Sport: 08022/9675-50, Info-fon: 08022/9675-55, E-Mail: sport@dhv.de

Jugend: www.dhv-jugend.de
Betrieb/Gelände: 08022/9675-10.

E-Mail: gelaende@dhv.de

DHV-Shop: 08022/9675-0, E-Mail: shop@dhv.de

Technik: 08022/9675-40, E-Mail: technik@dhv.de

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), Benedikt Liebermeister,

Gestaltung und Anzeigen:

Renate Miller (renate@miller-grafik.de). Anzeigen: Gerhard Peter

(anzeigen@dhv.de, Mobil: 0173-2866494) Ständige Mitarbeiter: Richard Brandl, Torsten

Hahne, Björn Klaassen, Gerhard Peter, Volker Schwaniz, Karl Slezak, Fredegar Tommek

**Erscheinungsweise**: 6 Ausgaben pro Jahr, Preis: Im Mitgliedsbeitrag des DHV enthalten.

Anzeigen: Bedingungen und Anzeigenpreise bei der DHV-Geschäftsstelle erhältlich oder unter www.dhv.de/Mediadaten.

Haftung: Die Redaktion behält sich die Kürzung von Leserbriefen und Beiträgen sowie die redaktionelle Überarbeitung vor. Namentlich gezeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Für unverlangte Einsendungen aller Art übernehmen Redaktion DHV und Verlag keine Haftung. Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Fotos sind geschützt. Verwertung nur mit Einwilligung des Verbandes.

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

Repro: MMIntec GmbH, Am Windfeld 15, 83714 Miesbach

**Druck:** Mayr Miesbach GmbH, Am Windfeld 15, 83714 Miesbach Papier: chlorfrei

Auflage: 35.000 Titel: Team5



## 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@hdigerling.de oder Hans-Christian Zimmerhäckel, hans-christian.zimmerhaeckel@hdi-gerling.de

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

Name	
Adresse	
Telefon	
E-Mail	

## Das DHV-Versicherungsprogramm

## für Hängegleiter und Gleitsegel

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

## Halterhaftpflicht

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

## Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer

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

28.70 € bei 250.- € SB. 34.40 € ohne SB

Deckungssumme: 1.500,000.- € pauschal für Personen- und Sachschäden, Gültig auch in Österreich. Umfang: Halterschaft für alle Hängegleiter und Gleitsegel des Mitglieds inkl. deren Benutzung durch berechtigte Dritte und inkl. zugelassenem Schleppbetrieb. Keine Gerätekennzeichnung. Keine Geräteanmeldung. Für Versicherungsfälle in Dänemark vorgeschriebene Deckung ohne Mehrprämie.

## Kombinierte Halter-Haftpflicht und Passagier-Haftpflicht (CSL) Deckungssumme: 4.000.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden. Gültig auch in Österreich.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 631,90€

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 471.90 €

Umfang Halter-Haftpflicht: wie oben »Halter-Haftpflicht« ohne Selbstbeteili-

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

## Für alle Mitglieder kostenlos

# Bergungskosten Deckungssumme: 2.500,- €

Umfang: Suche, Rettung, Krankenhaustransport, notwendiger Rücktransport. Ohne Mehrkosten für Bergung des Fluggeräts. (In ursächlichem Zusammenhang mit dem Betrieb eines Luftsportaerätes)

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

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

## Flug-Unfall Tod und Invalidität

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 26.10€

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 37.50 €

## Flug-Unfall nur Invalidität Deckungssumme: 5.000.-€

Umfang: Verdreißigfachung möglich. Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderen Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 7.40 €

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 18,60€

## Flug-Unfall Tod und Invalidität 500% Progression Mitversichert: 24-Stunden-Risiko

gemäß AUB inkl. anderer Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz. Deckungssumme: 2.500.- € bei Tod. 25.000.- € bei Invalidität.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 83.60 €

125.000,- € bei Vollinvalidität.

Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 50.000,- € bei Invalidität, 250.000.- € bei Vollinvalidität.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer

## Für alle Mitglieder und Mitgliedsvereine kostenlos

Gelände-Haftpflicht Deckungssumme: 1.000.000.- € pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Halter von Hängegleiterund Gleitsegelgeländen.

## Schleppwinden-Haftpflicht Deckungssumme: 500.000,- €

pauschal für Personen- und Sachschäden. Umfang: Halter und Bediener der Startwinden inkl. der Seilrückhol fahrzeuge beim Schleppbetrieb und inkl. der Schleppautos ohne Verkehrszulassung. Ohne Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

Stand: 1.1.2009. HDI Gerling

## Für alle Mitgliedsvereine kostenios

## 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 Mitaliedvereins im Versicherungsjahr.

## Boden-Unfall für Startleiter

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

## Flug-Unfall Passagier

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 15.00 €

## Schleppwinden-Haftpflicht

Zusatzdeckung inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer Deckungssumme: 500.000.- €

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.











