

DHV-info

Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmflieger

162





SPORT 4

**SPORT
COMPETITION
CUP 2010**
Mehr Infos unter:
www.aerosport.at

EXCELLENCE THROUGH QUALITY – QUALITY THROUGH EXCELLENCE



DER SPORT 4 HAT MICH ÜBERZEUGT

Auf der Suche nach einem neuen 1-2er habe ich zahlreiche aktuelle Modelle dieser Klasse ausprobiert. Viele davon waren wirklich gut, aber keiner konnte sich mit dem SPORT 4 von Airwave messen. Das Handling, das Gefühl in der Thermik und die gute Leistung überzeugt durch faszinierende Einfachheit - vom Start bis zur Landung. Sogar bei rauen Bedingungen fühle ich mich jetzt wohl. Ich kann nur jedem empfehlen, vor dem Kauf eines neuen 1-2ers auf jeden Fall auch den SPORT 4 zu testen.

Juan Langes, Architekt (Paragleiter Pilot seit 1993)

AIRWAVE | Gewerbepark 6 | A-6142 Mieders | AUSTRIA
sales@airwave.aero | www.airwave.aero
T +43 5225 64455 | F +43 5225 6445566
Vertrieb für Deutschland und Österreich:
AEROSPORT | Flurstraße 2 | D-83059 Kolbermoor
T +49-8031-3543930 | info@aerosport.at | www.aerosport.at



INHALT



10



20



54

04	Wichtig – neu - kurz	57	Adler als Flugschüler Jeder fängt klein an
10	30 Jahre DHV Jubiläumsfeier am Samerberg	58	Fluggerät als Sportgepäck Preisvergleich der verschiedenen Airlines
14	Sportlertag 2009 Ein großer Erfolg	62	DHV-Datenbank auch für die Alpen Fluggelände von Frankreich bis Slowenien
20	Der Pinzgau Streckenfliegen für alle	64	Keep it short and simple Erfolgreiche Pressearbeit
32	Schneeschuh-Fliegen Walk+Fly im Winter	66	Twitter Windreport von Piloten zu Piloten
36	Liegegurtzeuge Leistung um jeden Preis? Tests der DHV-Technik	68	Luftraum 2010 Die wichtigsten Neuerungen
40	Trotz Kälte hoch hinaus Wirksamer Schutz	70	Vereine und Briefe Nachrichten
42	Kollisionen Analyse der Unfälle der letzten Jahre	78	Verband Tätigkeitsbericht der Geschäftsstelle Wirtschaftsplan Protokolle
47	DHV-Jugend Termine 2010	93	Sicherheitsmitteilungen
48	Rückwärts einhängen Eine Anleitung Schritt für Schritt	94	Wettbewerbe Nachrichten und Meldungen
53	Partnercheck Gegenseitige Kontrolle verhindert Unfälle	6	Neu auf dem Markt
54	Intermediate-Drachen Festival am Tegelberg	30	Shop
		90	Testberichte
		97	Impressum
		99	Versicherungsprogramm



Titel: Andreas Busslinger

Liebe DHV-Pilotinnen und Piloten,

die neue Flugsaison hat begonnen. Ich wünsche Euch, auch im Namen meiner Vorstandskollegen und den DHV-Mitarbeitern, alles Gute und dass Eure fliegerischen Wünsche möglichst in Erfüllung gehen!

Der Mitgliederservice des DHV wird Euch auch im neuen Jahrzehnt wieder auf bewährte Weise unterstützen. Unser Verband vertritt vorrangig die Mitgliederinteressen, unabhängig von den geschäftlichen Interessen der anderen Akteure der Flugszene.

Die Förderung der Flugsicherheit hat auch weiterhin höchste Priorität bei der DHV-Arbeit. Alle Pilotinnen und Piloten können dazu beitragen. Zum Beispiel durch sorgfältige und vorsichtige Einschätzung der Wetterlage und durch Auswahl einer Flugausrüstung, die am besten zum eigenen Ausbildungs- und Trainingsstand passt. Die Klassifizierung der Geräte liefert dafür wertvolle Anhaltspunkte.

Die technische Prüfung der Flugausrüstung ist wichtiger Bestandteil der DHV-Sicherheitsbemühungen. Das Luftfahrtbundesamt (LBA) hat im Gleitschirmbereich mittlerweile drei konkurrierende

Prüfstellen anerkannt. Wie sich Konkurrenz zwischen Prüfstellen auf die Sicherheit auswirken wird, ist die Frage. Leider lässt das LBA zu, dass auch Testpiloten zum Einsatz kommen, die für Hersteller arbeiten. Der DHV wird bei seiner Prüfstelle auch künftig nur unabhängige Testpiloten einsetzen. Unterstützt von den DHV-Referaten für Sicherheit, Ausbildung, Technik und Flugbetrieb sorgen unsere Vereine vor Ort für einen sicheren Flugbetrieb. Dies dürfte einer der wichtigsten Gründe dafür sein, dass die Unfallzahlen in Deutschland vergleichsweise gering sind. Sinkende Unfallzahlen tragen wesentlich zu der guten gesellschaftlichen Anerkennung unseres Sports und zum positiven Image bei. Auch unser DHV-Info und die täglichen News bei www.dhv.de sollen weiterhin mithelfen, diese erfreuliche Tendenz fortzuführen. Der DHV hat mit über 34.000 Mitgliedern den höchsten Stand seit sei-



nem 30-jährigen Bestehen erreicht und ist damit der mitgliederstärkste Drachenflug- und Gleitschirmverband der Welt. Dies ist auch der erfolgreichen Arbeit der vom DHV zugelassenen Flugschulen zu danken. Vereine und Flugschulen sind häufig die erste Anlaufstelle für am Flugsport Interessierte. Meist entwickeln sich daraus langjährige Bindungen unter Gleichgesinnten. Der DHV will auch für Individualisten, die sich sonst nirgends binden möchten, attraktiv sein. Denn ein starker Verband wird leichter gute Konditionen bei Versicherungen erreichen. Und er wird ernster genommen bei Behörden und Gesetzgebern. Seit seiner Gründung hat der DHV ein gutes und von gegenseitigem Respekt geprägtes Verhältnis zum Bundesverkehrsministerium und zum Luftfahrtbundesamt.

Gute Nachricht kommt aus dem Bundesverkehrsministerium: Der Bund/Länder-Fachausschuss hat für die Erprobung des Elektro-Antriebs als neue Startart beim Drachenflug grünes Licht gegeben. Ein Jahr lang werden die Länderbehörden nun beobachten, ob sich diese neue, umweltfreundliche Aufstiegsart bewährt. Der DHV hatte dargelegt, dass nach dem Aufstieg reiner Drachenflugbetrieb stattfindet, weil sich der E-Motor im Gurtzeug befindet und der Propeller nach dem Start weggeklappt wird. Somit müssen die Vorschriften für Ultraleichtflugzeuge (UL) nicht zur Anwendung kommen. Falls die Hersteller für den Gleitschirm ebenfalls eine technische Lösung finden, die nach erfolgtem E-Aufstieg den reinen Gleitschirmbetrieb gewährleistet, wäre eine Erweiterung der Erprobung dafür denkbar.

Gute Ausbildung, geprüfte Fluggeräte und die Anerkennung als gleichberechtigte Partner im Luftraum haben unseren Sport attraktiv gemacht. Vergessen wollen wir dabei nicht die Faszination, die hinter unserer besonderen Art des Fliegens steht. Als der DHV vor 30 Jahren gegründet wurde, hatte man erkannt, dass fliegerische Freiheit nur mit sicheren Rahmenbedingungen zu erlangen ist. Gemeinsam haben wir dieses Ziel erreicht. Gemeinsam wird es uns auch gelingen, die zukünftigen Herausforderungen zu meistern.

Mit den besten Wünschen für die neue Saison, hoffentlich viel gutem Flugwetter und stets sicheren Landungen!

Charlie Jöst
DHV-Vorsitzender

Flugreisen

Neue Gepäckbestimmungen bei der Air Berlin Gruppe

Drachen und Gleitschirm gelten nicht mehr als Sportgepäck! Bisher gab es bei Air Berlin die Möglichkeit, seinen Gleitschirm oder Drachen als „Sportgepäck“ für 25 € pro Strecke mitzuführen. Eine sehr interessante Option für die, die ihr Fluggerät in den Urlaub mitnehmen wollten oder ihren Urlaub als Flugurlaub geplant hatten. Anfang des Jahres hat Air Berlin die Gepäckregelung geändert. Die Airline bietet jetzt sogenannte „Übergepäckpakete“ an. Dabei handelt es sich um Einheiten á fünf Kilogramm, von denen eine auf der Kurz- und Mittelstrecke 25 Euro und auf der Langstrecke 50 Euro pro Flug kostet. Eine Flugausrüstung mit 25 Kilogramm kostet auf einer Mittelstrecke 125 Euro, im Gegensatz zu früher der fünffache Betrag, also ein um 400 Prozent erhöhter Preis. Surf-, Golf- und Taucherausrüstungen sind von der Regelung ausgenommen und dürfen wie bisher für 25 Euro pro Flug mitgenommen werden. Diese Konditionen gelten für die gesamte Air Berlin Gruppe, zu der auch LTU, Belair und NIKI gehören. Betroffen ist auch das Städteflugprogramm von TUifly, das Air Berlin mit dem Winterflugplan für mindestens zehn Jahre (mit Verlängerungsoption) übernahm. Die Ferienzele steuert TUifly nach wie vor selbst an. Drachen- und Gleitschirmflieger zahlen bei TUifly 25 Euro pro Strecke. Der DHV hat sich bereits an Air Berlin gewandt und darauf hingewiesen, dass das Unternehmen bei 34.000 Gleitschirm- und Drachenfliegern viele Kunden verliert. Um dem Hinweis Nachdruck zu verleihen, schreibt bitte ein Mail an kundenservice@airberlin.com. Siehe Artikel in dieser Ausgabe auf Seite 58.



+++ 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 Video-clips über das Drachen- und Gleitschirmfliegen bereit.

Mitgliederportal

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

Veranstaltungskalender

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

Marktplatz

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

Travel&Training

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

Gebrauchmarkt

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.



E-lift mit Faltpropeller

BMV erteilt Erprobungsgenehmigung

Elektroantrieb als Aufstiegshilfe für Drachenflieger

Neben Hang-, Winden- und UL-Start gibt es nun eine weitere Startart für das Drachenfliegen. Der DHV hatte unter Federführung von DHV-Sicherheitsvorstand Uli Schmottermeyer beim BMV beantragt, dass Hängegleiter, die zum Aufstieg einen E-Antrieb benutzen, luftrechtlich nicht den UL zugeordnet werden, weil nach dem Aufstieg reiner Hängegleiterbetrieb und kein UL-Betrieb gegeben ist. Nach einer Beratung im Bund-Länder-Fachausschuss mit den Länderbehörden hat das BMV dem vorerst zugestimmt. Nach Ablauf eines Probejahres wird endgültig entschieden. Der Betrieb darf auf Drachenfluggeländen mit dafür erweiterten DHV- Geländeerlaubnissen stattfinden. Es sind Auflagen zu erfüllen, die das LBA festlegen wird. Voraussichtlich wird die folgende Regelung gelten: Maximale Kapazität von 3 kWh für den Akku mit Anzeigegerät; Propeller muss weggeklappt werden können; Lärmgrenzwert 50 dB. Neben den LTF für Hängegleiter muss für die Antriebseinheit die LTF für Fußstart-UL erfüllt sein sowie die Personenschutz-Anforderungen des DULV. Für die Eintragung der Startart E-Motor in den Luftfahrerschein Hängegleiten ist eine Einweisung erforderlich.

Ob in der Zukunft auch die E-Startart für Gleitschirmen kommt, kann noch nicht beantwortet werden. Es wäre denkbar, dass die Behörden dem zustimmen, wenn nach dem Aufstieg unveränderter Gleitschirmflugbetrieb (also eindeutig kein UL-Betrieb) stattfinden würde. Verschiedene Hersteller arbeiten zur Zeit an technischen Lösungen dafür.

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: dhvschleppbuero@dhv.de



Ankündigung
Hanggliding Challenge 2010

Nach der hervorragenden Resonanz 2009 folgt nun dieses Jahr die Neuaufgabe. Vom 21.08. – 28.08.2010 findet die 2. Hanggliding Challenge, der Einstiegsbewerb für jederman statt. Austragungsort wird bedingt durch die perfekte infrastrukturelle Lage die Emberger Alm/Greifenburg sein. Auch dieses Mal werden Profis aus der Nationalmannschaft die Pilotinnen und Piloten betreuen und wertvolle Tipps geben. Mehr Infos gibt's auf www.dhv.de unter Sport/Drachenszene.

Gleitschirm-Test
Neue Lufttüchtigkeitsforderungen

Die LBA-erkannten Prüfstellen DHV und EAPR haben die Vereinbarung getroffen, ab sofort nach den neuen Lufttüchtigkeitsforderungen für Gleitschirme zu testen. Obwohl die neuen LTF bereits in den Nachrichten für Luftfahrer veröffentlicht worden sind, ist eine verpflichtende Anwendung in den Prüfstellen erst mit der Änderung der Durchführungsverordnung zur LuftGerPV bindend. Das Gesetzgebungsverfahren kann noch einige Monate in Anspruch nehmen. In der Zwischenzeit können die Prüfstellen entweder nach den alten LTF O3 oder nach den neuen, strengeren LTF O9 testen. DHV und EAPR sind übereingekommen, nicht auf die Änderung der Durchführungsverordnung zu warten, sondern den höheren Standard der LTF O9 sofort anzuwenden.

Piloten, die sich darüber informieren wollen, nach welcher Norm ein neu geprüfetes Gerät muster geprüft ist, finden die entsprechenden Angaben hierzu in der Datenbank aller LTF-mustergeprüften Geräte auf www.dhv.de unter Flugbetrieb.

ICAO 2010
Änderungen der Luftfahrerkarte

Mit der neuen Ausgabe der Deutschen Luftfahrerkarte zum 11. März 2010 ändert sich teilweise die Farbgebung einiger Lufträume sowie die Bezeichnung von Höhen. Anlass sind die Vorgaben der ICAO und eine angestrebte Harmonisierung auf internationaler Ebene. Die neuen Luftfahrerkarten sind bei der DFS ab März 2010 zu beziehen unter www.dfs-aviationshop.de. Weitere Infos im Artikel „Luftraum 2010“ auf Seite 68.

Kössen 2010
2. Super Paragliding Festival

Die internationale Paragliding Veranstaltung findet dieses Jahr vom 13. – 16. Mai 2010 in Kössen/Tirol statt. Anstelle von vielen individuellen, zeit- und geldaufwendigen Test-Camps in aller Welt bieten alle großen Hersteller ihre Produkte kostensparend, gemeinsam und zentral in Kössen zu Beginn der europäischen Flugsaison für Testflüge an. Für Piloten und Pilotinnen besteht damit eine billige und zeitsparende Möglichkeit, mehrere Marken zur selben Zeit und am gleichen Ort im Flug zu vergleichen. Sepp Himberger, SPT Veranstalter: „Toll, dass es wieder gelungen ist einen neuen und zukunftsorientierten Paragliding - Event ins Leben zu rufen. Alle Freunde des Flugsportes laden wir gerne wieder zum „Super Paragliding Festival“ in den „Kaiserwinkl“ ein!“ Mehr Informationen: www.fly-koessen.at/spt oder E-Mail sepp@fly-koessen.at

DHV-erkanntes Sicherheitstraining

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



Hot Sport Sportschulen

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



Flugschule GlideZeit

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



Flugschule Achensee

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



Flugschule Chiemsee

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



Flugschule Aufwind

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



Martin Mergenthaler/Paragliding Academy

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



Flugzentrum Bayerwald/Airsthetik

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



Flugschule Hironelle

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



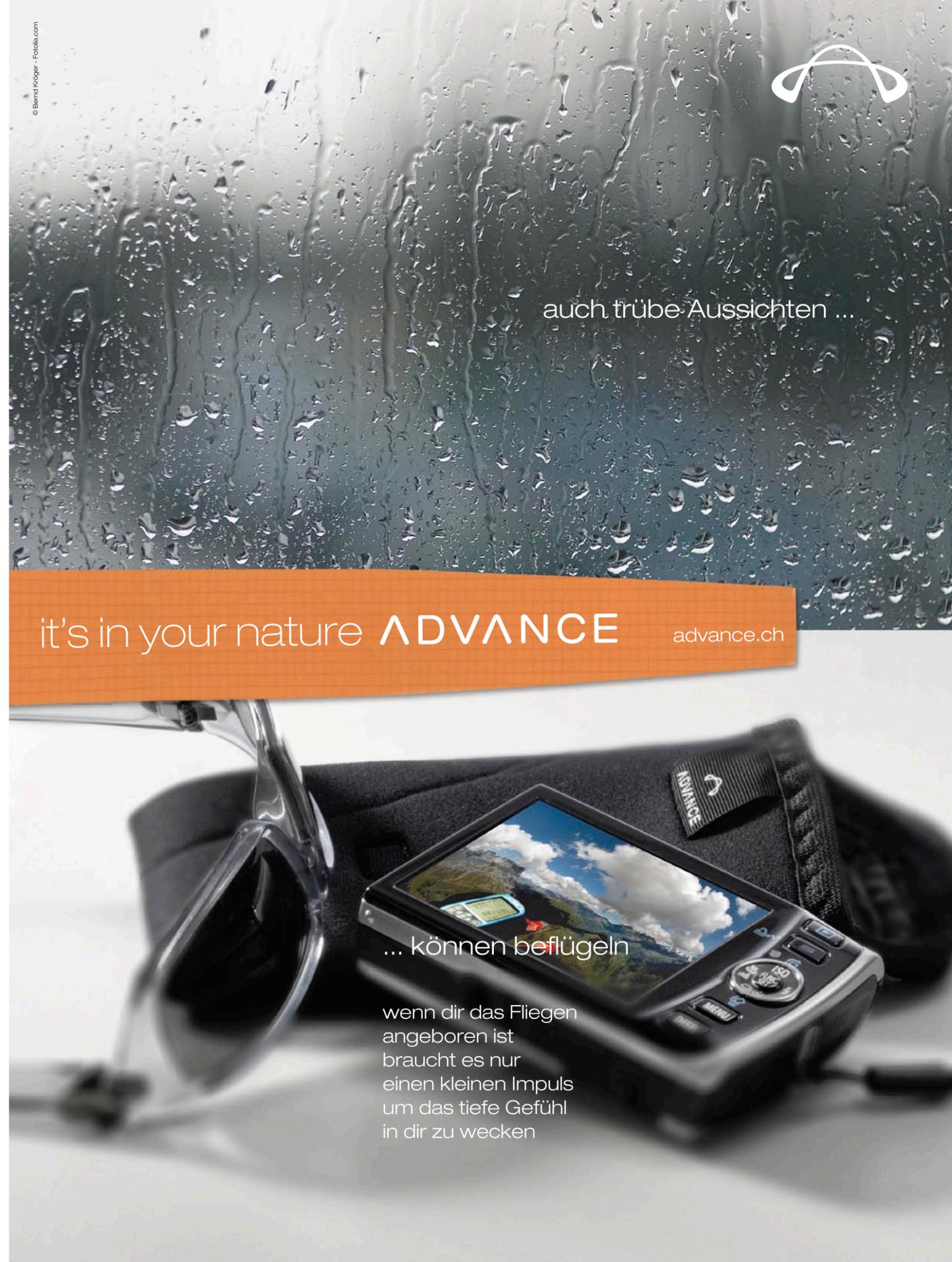
Sky Club Austria

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



Habis Flugsport

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



auch trübe Aussichten ...

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

... können beflügeln

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

© Bernd Kröger - Fotolia.com

Aerosport

Ladies first

Alexandra Grillmayer, derzeit dritte der FAI-Weltrangliste im APWC, dem „Aerobatics Paragliding World Cup“, gibt ihr Know-how in einem speziell auf Frauen zugeschnittenen Acro- und Techniktraining gemeinsam mit der Fluglehrerin Cordula Cröniger, Geschäftsführerin der Flugschule Achensee und erste DHV anerkannte DHV-Sicherheitstrainingsleiterin, weiter. Das dreitägige Training schließt mit einem Wettbewerb, für den die Co-Organisatoren Airwave und Aerosport wertvolle Preise zur Verfügung stellen. Termin: 21. bis 23. Juni 2010. Anmeldung unter www.aerosport.at, info@aerosport.at, +49 (0)8031 3543930.

Black and White

Mit einem außergewöhnlichen Internetauftritt startet Importeur Aerosport im Web durch. Die Seite ist fast ausschließlich auf die beiden Farben Schwarz und Weiß reduziert. Schaut einfach mal rein und lasst Euch überraschen! www.aerosport.at

Neuer Rucksack

Mit einem leichten und robusten Rucksack kommt Airwave in die Saison 2010. Trotz robuster Materialien wurde das Gewicht unter 1 Kg gehalten. Mehr Info unter www.aerosport.at, sales@airwave.aero



Wills Wing Neuer Vertrieb in Deutschland

Für Deutschland gibt es jetzt wieder einen Direkt-Importeur für Wills Wing. Ab sofort

können die Geräte über Hartmut Nolte bezogen werden. Kontakt per E-Mail H.Nolte@t-online.de oder telefonisch unter der Nummer 07183/8302, Mobil 0172/7105190. Infos zum Drachen-Hersteller Wills Wing unter www.willswing.com

Marios Gleitschirmservice

Neue Homepage

Die Homepage von Marios Gleitschirmservice, dem Instandhaltungsbetrieb in Bad Aibling, wurde komplett neu überarbeitet und ist jetzt online gestellt. Infos unter www.gleitschirmservice.de



Weste von UP „Aconcagua“

Die Softshell Weste hält den Rumpf warm und schützt vor Wind und Regen, ohne dabei die Bewegungsfreiheit einzuschränken. Gefertigt ist sie aus abriebfestem, elastischem Softshellmaterial, mit hochwertigen Reißverschlüssen ausgestattet und am Rücken etwas länger geschnitten. UP Logos auf Brust und Nacken runden das Erscheinungsbild ab und geben der „Aconcagua“ das gewisse Etwas. Erhältlich in den Größen XS bis XL, Farbe: Anthrazit. Infos unter www.up-paragliders.com

Flugschule Göppingen

Vortrag Michael Nesler

Die Flugschule Göppingen bietet im Frühjahr 2010 ein interessantes Theorieseminar mit dem Sicherheitstrainer, Fluglehrer und Buchautor Michael Nesler an. Thema des Seminars: Fliegen an der Grenze oder „Wie nutze ich das gesamte Leistungs- und Sicherheitspotential meines Gleitschirms?“ Termin: 28. Februar in der Flugschule Göppingen in Dürnau statt. Beginn 18:00 Uhr. Die Teilnahmegebühr 25,- Euro. Infos und Anmeldung unter www.flugschule-goeppingen.de oder per E-Mail office@flugschule-goeppingen.de

Salzburger Fortbildungsforum

X-Alps-Sieger Chrigel Maurer zu Gast

Wer die Red Bull X-Alps im vergangenen Sommer via Internet verfolgt hat, wird am 12. März „live“ richtig auf seine Kosten kommen: Chrigel Maurer, den das Abenteuer Red Bull X-Alps über ein Jahr lang motiviert und gefordert hat, wird beim nächsten „Salzburger Fortbildungsforum“ der Flugschule Salzburg über die Vorbereitung, den Rennverlauf und seine Erlebnisse unterwegs berichten. Infos unter www.flugschule-salzburg.com



Reise zum Horizont

Mehrfache Auszeichnung in Palermo

Das internationale Sportfestival in Sizilien hat „Reise zum Horizont“ mit Nominierungen für die beste Regie und den besten Soundtrack sowie mit dem Palomino d'oro für die beste Kamera ausgezeichnet. Die DVD ist erhältlich unter www.ewawisnierska.com

Neu mit DHV-Musterprüfung

Swing Astral 6



Der Gleitschirm Astral 6 in den Größen 24, 26, 28 des deutschen Herstellers Swing Flugsportgeräte GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung 2 GH erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter www.swing.de. Testbericht auf www.dhv.de in Technik.

Skyclub Austria

Schneller Werkstattservice

Wer seinen Schirm zum Hersteller schickt, muss meist mit langen Wartezeiten rechnen. Anders im Flugsport-Service Skyclub Austria: Der einzige mit OZB-Prüfstempel ausgestattete Instandhaltungsbetrieb Österreichs bietet ein ausgefeiltes Qualitätsmanagement, das professionelle und rasche Durchführung von Checks und Reparaturen garantiert. Infos unter www.skyclub.at, office@skyclub.at, Tel. +43 (0)3685-22333.



AMS

Magnetfeld-Therapie für Drachenflieger

Zerrung, Überanstrengung, Verstauchungen? Was ist, wenn man mitten in einem Wettbewerb steckt und am nächsten Tag wieder fit sein will? Was der Drachen-Herren-National-Mannschaft hilft, kann jeder Pilot nutzen: handlich kompakte, stabile und stromnetzunabhängige Geräte der Firma AMS (Sponsor des Teams), die ein „pulsierendes“ Magnetfeld erzeugen, lindern Verspannungen und Schmerzen, stärken das Immunsystem und fördern schnelle Erholung nach einem anstrengenden Flugtag. Mehr Infos unter www.ams-ag.de oder peter.holz@ams-ag.de



U-Turn Infinity III



Der Gleitschirm Infinity III in den Größen S, M, L des deutschen Herstellers U-Turn GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung 1-2 GH erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter www.u-turn.de. Testbericht auf www.dhv.de in Technik.

Magalog

Skywalks Produktpalette 2010

Skywalk hat sich für die Produktvorstellung 2010 für ein neues Format entschieden: den skywalk MAGALOG, eine Mischung aus Magazin für mehr Information und Katalog zur passenden Produktpräsentation. Den neuen MAGALOG 2010 gibt es bei den skywalk Partner-Flugschulen oder direkt bei skywalk. Mehr Infos unter www.skywalk.info



NOVA

Umzug in neue Räume

Der Gleitschirmhersteller NOVA beginnt das Jahr 2010 in neuen Räumlichkeiten. Die Firma ist nach Terfens, ein kleiner Ort im Inntal, gut 20 Kilometer östlich von Innsbruck (für Streckenpiloten: südlich des Vomper Lochs und damit leider voll in der Kontrollzone des Flughafens Innsbruck) gezogen. Was die Produktion angeht, bleibt alles beim Alten. Weitere Infos unter www.novawings.com.

Jahrestagung 2009 - der DHV hat 30. Geburtstag

TEXT UND FOTOS BENEDIKT LIEBERMEISTER



Akrobatische Show-Einlage des Münchner Tanz Theaters



Konzentriert folgten die Delegierten den Vorträgen

30 Jahre galt es zu feiern. 1979 gründeten engagierte Drachepiloten den Deutschen Hängegleiterverband (DHV).

Das Drachenfliegen erhielt eine solide Grundlage. 1987 nahm der Verband die junge Sportart Gleitschirmfliegen mit auf. Das idyllische Samerberg zu Füßen der Hochries bot den Rahmen für das außergewöhnliche Jubiläum, dem sich die jährliche Jahrestagung anschloss. Ausgerichtet von den Gleitschirm- und Drachenfliegern Hochries-Samerberg, dem GSC Inntal und den Brannenburger Bergdohlen. Der Samerberger Bürgermeister Huber und der DHV-Vorsitzende Charlie Jöst eröffneten die Feierstunde.

Charlie Jöst erinnerte an den amerikanischen Luftfahrtpionier Francis Rogallo. Beim 10-jährigen Jubiläum war er Ehrengast, wies bezüglich der

Gefährlichkeit des Flugsports auf Otto Lilienthals Worte hin „Hätte Gott gewollt, dass der Mensch nicht fliegt, hätte er ihm keinen Verstand gegeben.“ Charlie Jöst kannte den Erfinder moderner Gleitschirme und Lenkdrachen gut und drehte einen Film über ihn. Der auf Aerodynamik spezialisierte Ingenieur patentierte 1948 eine nur aus Stoff und Schnüren bestehende Tragfläche. Diese ermöglichte es erstmals, ohne andere Antriebe durch die Luft zu gleiten. Im Unterschied zu damaligen Rundkappenfallschirmen war sie dreieckig geformt und wurde als „Rogallo“-Dreiecksform berühmt. Rogallo starb im September im Alter von 97 Jahren in Southern Shores im US-Bundesstaat North Carolina.

Zum Jubiläum waren eine Reihe Ehrengäste geladen. Speedflying ist ein alter Hut. Die Brüder Strasilla meldeten den Skywing bereits 1979 zum Patent an. Udo war als Professor bei der NASA in den USA beschäftigt. Ausgemusterte Flächenfallschirme ließ er

Bruder Dieter zukommen. Der entwickelte daraus einen Schirm, mit dem er den Monte Rosa Gletscher rauf segelte und runter flog. „Mir wird Angst und Bange, wenn ich heute an den Flug vom Jungfraujoch denke, 2000 Höhenmeter unter mir und nicht mal einen Notschirm dabei. Doch eines ist geblieben: „Ich hatte damals eine so große Freude am Fliegen und habe diese Freude heute noch.“

Die Strasillas trafen mit Andrea Kuhn zusammen. Unglaublich, welche Vorstellung der Schweizer in einem 20 Jahre alten Filmbeitrag unter einem Gleitschirm hängend auf einem Snow-Wakeboard bot. Die Begeisterung des Schweizer Bundesamtes für Zivilluftfahrt hielt sich damals in Grenzen.

30 Jahre DHV – 20 Jahre Mauerfall. Ein Blick zurück. Drachenfliegen war verboten in der DDR. Zu spüren bekam das Michael Serner. Er bezahlte seine Leidenschaft mit einem Gefängnisaufenthalt. Schon 1983 hatte die Stasi Bilder von ihm gemacht. Seine Wohnung war komplett verwandt. „Kurz vorm Mau-



Eine Hommage an den amerikanischen Luftfahrtpionier Francis Rogallo



Drachenveltmeister Alex Ploner arbeitete am neuen DHV-Thermikfilm mit



Pioniere des Gleitschirmsports: Die Brüder Strasilla meldeten den Skywing bereits 1979 zum Patent an



Die Hochries als Torte. Drachen-Weltmeister Alex Ploner erklärt Helmut Bonertz und DHV-Sicherheitsvorstand Uli Schmottermeyer, wo der Hausbart steht.



Ein Blick zurück. Micheal Serner ließ sich das Drachenfliegen in der DDR nicht verbieten



Die Festredner SHV-Präsident Daniel Riner (rechts) und Gründungsmitglied Klaus Tänzler

erfall bot mir die DDR-Führung an, einen Drachenflugverein in Cottbus zu gründen. Sie erhofften, durch kleine Zugeständnisse den Zerfall aufzuhalten. Doch das Schiff war bereits gesunken". Michael ist heute Vorsitzender des 1. Cottbuser Drachen- und Gleitschirmvereins.

Weltmeister in drei Klassen. Ein Rekord, den so schnell kein Pilot toppen wird. Champion Alex Ploner arbeitete am neuen Thermikflug-Lehrfilm des DHV mit. Wie wird man Weltmeister? „Viel fliegen und vor allem Spaß am Fliegen haben“, rät der bodenständige Südtiroler.

Der DHV hat einen älteren kleinen Bruder. Den SHV (Schweizer Hänggleiterverband), 35 Jahre alt. Präsident Dr. Daniel Riner und Geschäftsführer Hans-Peter Denzler gratulierten gern zum Verbandsgeburtstag. Im Gedächtnis geblieben ist ihnen Heiner Geißlers Feststellung: „Leichtathletik ist Maloche, Fußball Arbeit, doch Fliegen ist Kunst, hohe Kunst.“ Dem DHV bescheinigten sie eine Vorreiter- und Vorbildrolle im motorlosen Flugsport. „Take care and

have fun, gab uns Francis Rogallo mit auf den Weg“, hebt DHV-Geschäftsführer Klaus Tänzler in seiner Rede hervor. Weg vom Motto der Anfangsjahre: „Opfer müssen gebracht werden“ war die Triebfeder des jungen Verbandes. Prüfung der Fluggeräte und Regulierung der Ausbildung waren Meilensteine in der 30-jährigen Erfolgsgeschichte. Sichtlich erfreut präsentierte Klaus Tänzler den aktuellen Mitgliederstand: 34.000, die höchste Mitgliederzahl seit Gründung. Nicht zuletzt ein Verdienst der Vereine, das ehrenamtliche Rückgrat des DHV. Licht aus, Spot an! „I believe, I can fly“, eine ästhetische und akrobatische Choreografie der anmutigen Mädchen des Münchner Sporttheaters. Mit anhaltendem Beifall quittierten die Delegierten die faszinierende Vorstellung. Ein gelungener Abschluss der Feierlichkeiten! Der offizielle Teil der JHV begann mit der Feststellung der Regularien. Die Versammlung war beschlussfähig, die Tagesordnung wurde angenommen und das

Protokoll 2008 genehmigt.

„Das BMV (Bundesministerium für Verkehr) hat der Erprobung des E-Lifts als Aufstiegshilfe für ein Jahr zugestimmt“, begann der DHV-Vorsitzende seinen Bericht. Zur überfälligen Reform durchgerungen hat sich der DAeC. Die neue Satzung ist verabschiedet, der DHV als ordentliches Mitglied stimmberechtigt.

Zeit für Abschied. Dank an Noldi Schmid; das dienstälteste Kommissionsmitglied gibt den Stab weiter an Gerhard Peter, neugewählter Regionalbeirat Südost. Dank an Rudl Bürger, Axel Stuckenberger und Matthias von Necker. Rudl Bürger war als Teamchef Motor der beispiellosen Erfolgsgeschichte des Damen-Drachennationalteams. Peter Achmüller übernimmt das Steuer. Auf drei ereignisreiche Jahre als Sportvorstand blickt Axel Stuckenberger zurück. Detailliert geht er auf die sportlichen Erfolge 2009 ein. Erneuter Nachwuchs steht vor der Tür, deshalb steht er nicht mehr zu Wahl. Seit 2005 organisiert Mat-

thias von Necker die DHV-Jugendarbeit. Nikolaus Kurcz führt die erfolgreiche Arbeit weiter. Viel Unterstützung sichert ihm der zweite Vorstand Frank Herr zu.



Der DHV-Vorsitzende Charlie Jöst eröffnet die Sitzung.



Charlie Jöst verabschiedet das dienstälteste Kommissionsmitglied Noldi Kummer.



Nikolaus Kurcz (rechts) löst Matthias von Necker ab, der seit 2005 erfolgreich die DHV-Jugendarbeit organisierte



Kassenprüfer Bettina Stang und Henry Maek

thias von Necker die DHV-Jugendarbeit. Nikolaus Kurcz führt die erfolgreiche Arbeit weiter. Viel Unterstützung sichert ihm der zweite Vorstand Frank Herr zu.

Zu Sicherheit und Flugbetrieb nimmt Vorstand Uli Schmottermeyer Stellung. Vorbildlich ist die Analyse der Unfälle auf der DHV-Homepage. „Geländezulassung ist moderne Sklavenarbeit“, würdigt er das außerordentliche Engagement der Vereine.

„Die neuen LTF (Lufttüchtigkeitsforderungen) sind vom LBA genehmigt worden und treten demnächst in Kraft“, stellt Technikvorstand Jürgen Rüdiger zufrieden fest. Die Forderungen des DHV sind im wesentlichen umgesetzt. Mittlerweile gibt es drei zugelassene Musterprüfstellen. Der DHV lässt nur noch ein Drittel der Gleitschirme zu.

Trotz Wirtschaftskrise sind die Ausbildungszahlen gleichbleibend hoch. „Zufrieden bin ich, dass wir in den letzten Jahren keinen tödlichen Unfall in der Ausbildung zu verzeichnen hatten“, berichtet Waldemar Obergfell, Ausbildungsvorstand. Der Fortbildungsgedanke trägt Früchte. Das zweite Jahr in Folge schließt der DHV mit einem deutlichen Minus (2008: - 189.000 Euro, Hochrechnung 2009: - 206.500 Euro) ab. Der Einbruch in der Technik konnte durch gezielte Einsparungen gemildert, aber nicht gänzlich aufgefangen werden. Die negative Bilanz war geplant und wurde durch einen Teil der umfassenden Rücklagen abgedeckt. Doch erscheint Licht am Horizont. 2010 wird die schwarze Null angepeilt. Insgesamt steht der Verband auf einem soli-

den finanziellen Fundament. Die Kassenprüfer Bettina Stang und Henry Maek gaben ihren Kassenprüfbericht ab und empfehlen uneingeschränkt die Entlastung des Vorstands. Die Delegierten entlasten mit einer Gegenstimme den Vorstand. Die Kasse 2009 werden Hermann Klein und Jürgen Müller prüfen.

Der Vorsitzende Charlie Jöst wird einstimmig im Amt bestätigt. Neuer Sportvorstand ist Ralph Schöffel. Mit wenigen Gegenstimmen genehmigen die Delegierten den Wirtschaftsplan 2010 mit einer kleinen Änderung. Der Etat der Jugend wird auf Bestreben Matthias von Neckers auf 18.000 Euro aufgestockt.

Folgende Anträge fanden die Zustimmung der Delegierten: Aufhebung des Beschlusses der letzten Jahrestagung „Veröffentlichung der Delegiertenamen im Internet“, Antrag zur Geschäftsordnung auf Behandlung der Anträge zur Ausrichtung der Jahrestagung 2010 nach dem Wirtschaftsplan 2010, beide von der Vorstandschaft, Hans Bausenweins Antrag auf einen Deutschen Meister in der Serienklasse und Henry Maeks Empfehlung auf das Tragen von Integralhelmen bei Schlepp-Starts.

Gleich drei Vereine bewarben sich um die Jahrestagung 2010. Kurpfälzer Gleitschirmflieger Heidelberg, Luftsportverein Neuseenland Leipzig und Gleitschirm-Fliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn. Das Rennen machte Leipzig. Konstruktiv und intensiv tagten der Vorstand und die Delegierten, verdient war der Sturm aufs reichhaltige Buffet. Gestärkt waren sie bereit für die DHV-Party mit Open End! ▽

Charlie Jöst
Vorsitzender



Frank Herr
Stellvertr. Vorsitzender



Dr. Dirk Aue
Finanzvorstand



Ulrich Schmottermeyer
Sicherheitsvorstand



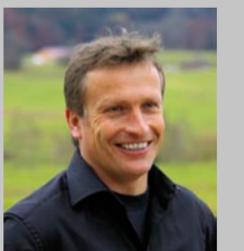
Waldemar Obergfell
Ausbildungsvorstand



Ralph Schöffel
Sportvorstand



Jürgen Rüdinger
Technikvorstand





EIN VOLLER ERFOLG

Sportlertreffen 2009

Siegerehrung der Deutschen Meister im Streckenfliegen, der Drachenliga und erstklassige Vorträge zur XC-Praxis

TEXT UND FOTOS BENEDIKT LIEBERMEISTER

Das Sportlertreffen war Sepp Gschwendtners Idee. Fünf Jahre lang organisierte er im Vorfeld die Veranstaltung und führte gekonnt launig durchs Programm. Doch auch der Sepp wird nicht jünger. Gearbeitet hat er genug. Jetzt will er sich ausschließlich auf das konzentrieren, was er immer schon am liebsten macht - unbeschwert Streckenfliegen. Deshalb wurde dringend nach Ersatz gesucht. Sepps Fußstapfen sind groß, nicht jeder passt da rein. Der Ralph Schlöffel hat nicht nur die passenden Füße, er ist vom Fach, fliegt DHV-XC, Wettbewerbe und ist frisch gewählter Sportvorstand. Authentisch und mit urwüchsigem fränkischem

Charme moderierte er die Vorträge an und bereitete detailliert die Siegerflüge der Deutschen Meister auf. Als letzte Amtshandlung ging ihm der scheidende Sportvorstand Axel Stuckenberger bei den Siegerehrungen zur Hand. Über 300 Sportler waren in der Halle versammelt.

Zum Einstand präsentierte der DHV-Vorsitzende Charlie Jöst Impressionen vom Fliegen 2009. Der Filmemacher versteht es, den Piloten in gestochenen scharfen Filmaufnahmen vor Augen zu führen, warum sie diesen Sport so lieben.

Mentales Training verbessert die Leistung. „Neurologisch gesehen, ist es egal, ob ich selbst fliege

oder es mir vorstelle“, erklärt Reiner Rose. „Mental fliegen heißt gedanklich fliegen.“ Durch konsequentes Praxistraining lässt sich Stress verhindern. Der Pilot lernt während des „Probearbeitens“ fehlerhafte Reaktionen systematisch zu erfassen, um sie in Zukunft zu vermeiden. Seit Jahren veranstaltet Reiner Rose mit Erfolg mentales Segelflug-Training (MST).

Die drei Säulen erfolgreichen Sports bestehen aus Psyche, Training und Ernährung. Psyche war grad dran, deshalb stellt Dr. Jörg Zitzmann die Frage in den Raum: Wie wichtig sind Fitness und Ernährung beim Streckenfliegen?

Von wegen Sitz/Liegesportler. Die mittlere Herzfre-

quenz beträgt beim Fliegen 128/min. HWS-, Schulter-, Rumpf- und Bauchmuskulatur sind erheblichen Belastungen ausgesetzt. Beim Beschleunigen wird der Oberschenkel gefordert. Ohne Ausdauertraining mindestens 2 mal die Woche a' 30 min und gezieltes Krafttraining sind auf Dauer keine 6-8 Stunden Flüge durchzuhalten.

Dazu kommt die richtige Sportlernahrung. Überwiegend basisch, ausreichende Flüssigkeitszufuhr, eine ausgewogene Mischung der Kohlenhydrate, ungesättigten Fette und Vitalstoffe. Das heißt, Nahrung bevorzugen, die weniger säureproduzierende und mehr basisch wirkende Anteile enthält. Mineralbasen liefern reifes Obst und Gemüse, im Notfall hilft Basenpulver als Nahrungsergänzung. Saurer pH-Wert zwingt den Körper zur Mehrarbeit. Viel trinken, auf isotonen Getränken achten. Merke: nicht hyperton = Cola, Limonade etc., Entsorgung mittels Urinalkondom und Windel. Mit kurz-, mittel- und langkettigen Kohlenhydraten den Blutzuckerspiegel kontinuierlich aufrecht halten. Das sind Dextrose, Fructose und Oligofructose. Ungesättigte Fettsäuren (Omega 3 und 6) bieten z.B. kaltgepresstes Olivenöl und Kaltwasserfische, Obst und Gemüse beinhalten Vitalstoffe.

Eine Umfrage ergab, dass die meisten erfolgreichen XC-Piloten auf Ausdauertraining und ausgewogene Ernährung großen Wert legen.

Mit lauten Fanfaren begrüßte der Saal die Deutschen Meister im Streckenfliegen 2009.

Ein spannendes Rennen lieferten sich die drei Erstplatzierten in der offenen Klasse Gleitschirm um die Deutsche Meisterschaft (XC). Am Schluss hatte Daniel Tyrkas die Nase vorn. Platz zwei ging an keinen Unbekannten: Uli Wiesmeier gewann 1992 als erster Deutscher den Gesamtweltcup. Dritter wurde Christoph Kirsch. Deutscher Meister (XC-GS) in der Sportklasse ist Hans Walcher, er holte sich am Speikboden mit einem 198-FAI den Sieg. Auf Platz Zwei Seriensieger Torsten Hahne, auf Platz Drei kam Jörg Zitzmann. Der Hochfelln als Sprungbrett für den Deutschlandflug und der Speikboden als Dolomitenort im Juli/August waren die Hotspots 2009 für die Gleitschirmwertung.

Zum fünften Mal Deutsche Meisterin ist Monika Mack (XC-GS), dahinter Renate Brümmer und Christine Miller. Zu zweit am weitesten flog Karl Ruland, ihm gelang mit 168 km der Deutsche Rekord. Auf Zwei und Drei flogen Hartmut Anding und Stefan Wiebel. Bester Junior ist Rolf Wagner. Rolf hat kein Auto mehr, deshalb fliegt er hauptsächlich von daheim, der Zwiesel Alm. Die Vereinswertung gewannen die Werdenfelser. Von daheim fliegt auch Robert Bernat. Vier Mal über 200 km gelangen ihm vom Alten Lager. Zum Gewinn des Deutschland-Pokals reichte ihm die Strecke jeweils bis zur Grenze. Der Auer Erwin war



Der alte und neue Sportvorstand, Axel Stuckenberger und Ralph Schlöffel (v.l.)



DHV-XC-Teilnehmer und Streckenfluginteressierte



Auswerter DHV-XC: Ritch Brandl (Organisator Sportlertag), Peter Wild, Ralph Schlöffel, Georg Rauscher



Deutscher Gleitschirm-Streckenflugmeister Daniel Tyrkas und der Vize Uli Wiesmeier, offene Klasse



Deutscher Gleitschirm-Streckenflugmeister Hans Walcher (Mitte), Torsten Hahne (2. rechts), Jörg Zitzmann (3. links), Sportklasse

ihm im Bayerischen Wald knapp auf den Fersen. „Nicht zuviel nachdenken. Einfach fliegen und genießen“, ist die Devise des urigen Oberpfälzers. Platz Drei errang Victor Milzin, auch er ausschließlich vom Alten Lager. Das Alte Lager läuft den alpinen Fluggebieten langsam aber sicher den Rang ab.

In der Bundesliga spielten die Bayerwälder am besten. Die Newcomerwertung gewann Bernd Weitzel. Am längsten Spaß (Fun-Cup) hatten Christoph Bessei (1), Max Conrad (2) und Harald Müller (3), am weitesten flogen dabei erneut Christoph Bessei, dann Jürgen Voß und Peter Weil.

Deutscher Meister (XC) bereits zum zweiten Mal in Folge ist Peter Achmüller bei den flexiblen Drachen. Vize Peter Wilming, Dritter Markus Ebenfeld. Drachenflieger haben's nicht leicht. Peters Kommentar zum 225 FAI vom Rauschberg: „Warum turn ich da den ganzen Tag völlig allein zwischen Tüten und weißen Plastikteilen rum? Bin ich wirklich das letzte lebende Exemplar meiner Art?“

Seit Jahren vorn dabei ist der Dieter Kamml. Jetzt hat's gereicht. Verdient Deutscher Meister (XC) bei den Starren. Reinhard Pöppel auf Platz zwei, Dirk Ripkens auf drei.

Die ewige Zweite ist durchgestartet. Ute Hoffmann holt den Titel (XC) vor Corinna Schwiagershausen und Nicola Demmeler. Bester Junior ist Tim Grabowski. Beste in der Vereinswertung sind die Ruhpoldinger, sie gewannen auch die Bundesliga. Im Deutschlandpokal triumphierte Michael Schmidt vor Bernd Otterpohl und Reinhard Pöppel. Bester Newcomer in der Drachenwertung ist Stefan Traut. Stefan wurde siebenmaliger Deutscher Meister in der Offenen Klasse Gleitschirm.

In der Drachenliga siegte Konrad Schwab vor Thomas Schreck und Andreas Beeker. Bei den Starren

gewann Peter Friedemann vor Ulf Neumann und Bernd Weist. Mit viel Engagement steht Konrad Lüders der Drachenliga vor.

Deutscher Meister werden lohnt sich. Großzügige Sponsoren bedachten die Sportler mit Preisen vom Compeo+ über exquisite Sportuhren bis zu Fliegerstiefeln und vielem mehr.

Risikomanagement im alpinen Gelände. Mit einem lachenden und weinenden Auge begann Peter Achmüller seinen Vortrag. „Da habt Ihr den Bock zum Gärtner gemacht!“ Im Juli hatte er seine guten Vorsätze außer Acht gelassen und war beim Starten gecrasht. Umso mehr möchte er den Streckenfliegern seine Erkenntnisse ans Herz legen. Letztes Mal Konfuzius, heute Schopenhauer. Peter liebt schwere Kost: „Das Schicksal mischt die Karten, und wir spielen.“ Folgende Akteure tanzen im Risiko-Ballett, der Mensch, die Technik und die Natur. Der Fokus liegt heute auf der Natur, dem System alpines Gelände. Oberfläche und Neigung sowie die aerodynamische Bewertung – Südwind, Nordwind, turbulent, laminar - sind für Peter die entscheidenden Parameter für die Beurteilung eines Geländes. Nach der Katastrophenchekliste teilt er mögliche Landeplätze ein. „80% Handlungsspielraum und 20% Risiko haben sich als Optimum bei vergleichbaren Studien im Alpinismus ergeben“, zieht Peter Bilanz. „Wer beim geringsten Zweifel umdreht, wird kein Streckenflieger werden. Wer aber trotz massiver Zweifel weiterfliegt, wird in Kürze ...auch keiner mehr sein“, schließt er mit deutlichen Worten seine Ausführungen.

Jedes Jahr ein Genuss: Volker Schwanz meteorologische Vorträge. Wo geht's wann am besten ist nach wie vor die Kardinalfrage beim Streckenfliegen. Für die Alpen kurz umrissen: Die Saison beginnt Mitte Februar am Südalpenrand, arbeitet sich bis Ostern



Sieger Gleitschirm-Deutschlandpokal, v.l. Viktor Milzin (3.), Robert Bernat (1.), Erwin Auer (2.)



Deutsche Gleitschirm-Streckenflugmeisterin Monika Mack (Mitte), Christine Miller (3. links), Renate Brümmer (2. rechts)



"Papa, Du bist super!" Lob für Dieter Kamml



Deutscher Drachen-Streckenflugmeister Dieter Kamml li, Reinhard Pöppel (2.), Starrflügler Klasse



Deutscher Drachen-Streckenflugmeister Peter Achmüller (Mitte), Peter Wilming (2. li), Markus Ebenfeld (3. re), flexible Klasse



Deutsche Drachen-Streckenflugmeisterin Ute Hoffmann, flexible Klasse



Deutscher Gleitschirm-Streckenflugmeister Karl Ruland (re), Hartmut Anding (2.), Tandem



Revolutionen beginnen leise. Wettkampf-Technologie, feines Handling, innovative Details, Streckung 6,4 Bist Du bereit?



...THAT'S YOUR WORLD!

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

schwer machbar. Das Flachland und die Mittelgebirge liegen deutlich näher an der wetteraktiven Frontalzone, d.h. sie bekommen mehr „übles“ Wetter als die südlicheren Alpen.

Die weitere entscheidende Größe für beide Regionen ist der Luftmassencharakter. Hier heißt das Zauberwort: trockene Kaltluft. Und die lässt sich über Karten der „Potentiellen Äquivalent-Temperatur (Theta-E)“ ausmachen. Klingt kompliziert, ist es aber gar nicht. Vereinfacht gesagt, ist die Theta-E Karte farblich markiert. Grünlich-bläulich geht in Richtung trocken-kalt, gelb-orange Bereiche zeigen feucht-warme (schwüle) Luftmassen an. Die Karten lassen sich z.B. in der Wetterzentrale.de unter Topkarten/GFS-Wettermodel/Europa bzw. Mitteleuropa runterladen.

Spannend, informativ und kurzweilig waren die Vorträge. Die Deutschen Meister persönlich zu treffen und mit ihnen zu feiern, war auf jeden Fall eine Reise wert.



Sieger der Drachenflug-Vereinswertung und Bundesliga, Delta Club Bavaria Ruhpolding



Sieger der Gleitschirm-Bundesliga, DGC Bayerwald



1. Vereinswertung Gleitschirm, DGF Werdenfels



Sieger Funcup, v.l. Christoph Bessei (1.), Max Conrad (2.), Harald Müller (3.)

Die Referenten



Reiner Rose



Dr. Jörg Zitzmann



Volker Schwanitz



Peter Achmüller



DHV Performance Center

Die Profi-Gleitschirmflugschulen

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

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

PINZGAU - XC-FLIEGEN FÜR ALLE

Streckenfliegen à la carte

TEXT UND FOTOS TORSTEN HAHNE

Blick vom Wildkogel nach Osten über Pass Thurn und den gesamten Talverlauf des Pinzgau. Ein Traumtag. Basis bei 3.800 m MSL.

Viele Piloten möchten sich vom Hausberg lösen. Der Pinzgau bietet ideale Voraussetzungen.

Man nehme ein 80 km langes und etwa 2 - 3 km breites, von West nach Ost verlaufendes, offenes und freundliches Tal. Auf der Nordseite findet man einen fast ununterbrochenen Kammverlauf, aus dem viele Zweitausender mit südseitig ausgerichteten und thermisch sehr ergiebigen Almflächen herausragen. In Talmitte strömt ein kleiner Fluss, der von riesigen Wiesenflächen gesäumt wird, die so groß sind, dass Außenlandungen sogar für Kleinflugzeuge zum ungefährlichen Zwischenfall werden. Eine Straße im Tal verbindet mehrere Ortschaften, die wie Perlen an einer Kette entlang der Straße und der daneben verlaufenden Kleinbahntrasse aufgereiht sind. Per Autostop, Kleinbahn oder Bus ist man immer wieder schnell am Ausgangspunkt zurück.

Auf der Südseite des Tales führen Stichtäler zu atemberaubend schönen Dreitausendern, weißen Gletschern und strahlenden Firnfeldern, die zu jeder Jahreszeit in der Sonne glänzen. So schön, dass hier auch gleich mit 1.788 Quadratkilometern Fläche der größte Nationalpark Mitteleuropas beheimatet ist.

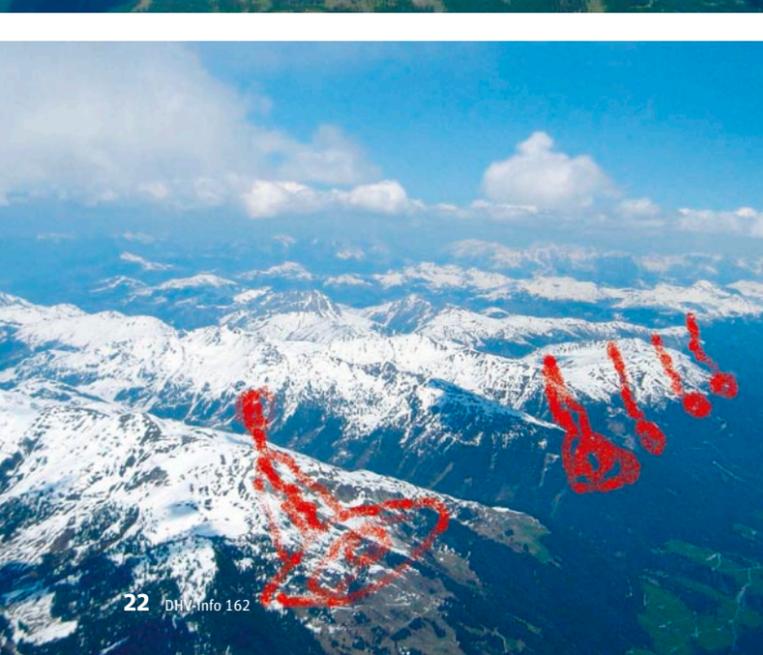
Die Lage dieses Tales inmitten hoher Berge, das gemäßigte Klima und der breite Talverlauf verhindern zudem extreme Turbulenzen und lassen starke Talwinde erst gar nicht aufkommen. Trotzdem ist die Thermik, bedingt durch die rasche Abtrocknung der Luftmassen in der inneralpinen Lage, hervorragend aber eigentlich nie zu kräftig. Wolkenstraßen entlang der Gipfelflanken mit einer Basis knapp unter 4.000 m MSL sind keine Seltenheit, sondern eher die Regel. Und das bei einer Höhe des Tales von nur durchschnittlich 800 m MSL. Wunschtraum und irrealer XC-Utopie? Keineswegs! Ein Traum für Streckenflieger? Auf jeden Fall! →



Start Schmittenhöhe. Vorne rechts die Areibahn mit Startplatz und Hausbart (rot markiert)



Der Talsprung am Pass Thurn sollte nur mit ausreichender Höhe angegangen werden. Vor allem, wenn überregional nördliche Winde vorherrschen. Diese verstärken den Bayerischen Wind und bilden südlich des Pass Thurn ein großes Leegebiet.



Gernkogel, Trattenbacheck und Wildkogel mit Bärten

XC-Eldorado

Denn diesen wahr gewordenen Traum für Streckenflieger gibt es. Im Salzburger Land liegt dieses XC-Traumrevier: Der Pinzgau. Genauer gesagt handelt es sich um den Teil der Pinzgauer Bergwelt, die sich nördlich und südlich entlang dem Talverlauf der Salzach zwischen dem Gerlospass im Westen und Taxenbach im Osten erstreckt.

Hier findet man alles, was Streckenfliegers Herz begehrt. Der Name Pinzgau stammt übrigens von den früher üppig im Talgrund rund um die Salzach wachsenden Gräsern, den Binsen, die auch heute noch in den Feuchtgebieten im Talgrund zu finden sind.

In der Region werden seit vielen Jahren weite Strecken geflogen. Dreiecke über 200 km mit Gleitschirmen und jenseits der 300 km mit Starren und flexiblen Hänggleitern. Der Pinzgau ist dabei immer das Herzstück großer FAI-Dreiecke. Egal ob man vom Hochfelln, Kössen, dem Zillertal, Stubnerkogel oder der Schmitten startet. Nirgendwo sonst lassen sich so leicht, so spielerisch und so schnell „Kilometer fressen“ wie entlang des „Pinzgauer Spazierganges“. Eigentlich sollte man besser von der „Pinzgauer Rennstrecke“ sprechen.

Doch das Gebiet ist nicht nur ein Revier der Extreme. Im Pinzgau gilt tatsächlich das Motto: „Streckenfliegen für Jedermann“. Alle im Folgenden näher beschriebenen Startplätze sind einfach, meist sogar anfängerfreundlich, groß bis riesig, ungefährlich und unkompliziert. Das Gleiche gilt für die Landeplätze. Areale, die so groß und hindernisfrei sind, dass Landestress erst gar nicht aufkommt. Abseits der offiziellen Landeplätze findet sich zwischen Fürth und Krimml zudem immer eine geeignete abgemähte Wiese, um sicher wieder zur Erde zurückzukehren.

Urlaubsregion

Der Pinzgau ist eine Landschaft der Gegensätze, die auch für Nichtflieger oder an unfliegaren Tagen Einiges zu bieten hat. Die sanften und saftigen Pinzgauer Grasberge sind für die Augen ein angenehmer Kontrast zu den scharfkantigen, bleichen und abweisenden Kalkbergen der Leoganger Steinberge, des Hochkönigmassives und des Steinernen Meeres nördlich davon. Auf der Südseite des Tales steigen die Hohen Tauern mit Gipfeln wie dem Großvenediger und dem Großglockner bis in Höhen von 3.800 m empor. Firnfelder und Gletscherflächen bilden im Hochsommer ein grandioses Panorama über den grünen Almen und Wäldern.

Ist kein Flugwetter, kann man sich die Zeit im Pinzgau mit Mountainbiken, Wandern, Klettern, bis in den Juni

hinein mit Skitouren oder einfach einem Besuch der unzähligen bewirtschafteten Almen vertreiben. Segelflieger können sich vom Flugplatz Zell am See in die dritte Dimension schleppen lassen. Und für uns gibt es im oberen Pinzgau drei Flugberge mit gut erschlossenen Startplätzen. Diese Startplätze decken alle in Frage kommenden Windrichtungen vollständig ab und sind auch alle maximal 30 Minuten mit dem Auto voneinander entfernt. Solange es generell fliegbar ist, kommt man im Pinzgau also garantiert in die Luft.

Im Folgenden eine kurze Beschreibung der drei Hauptstartplätze im Pinzgauer Flugrevier.

Schmittenhöhe

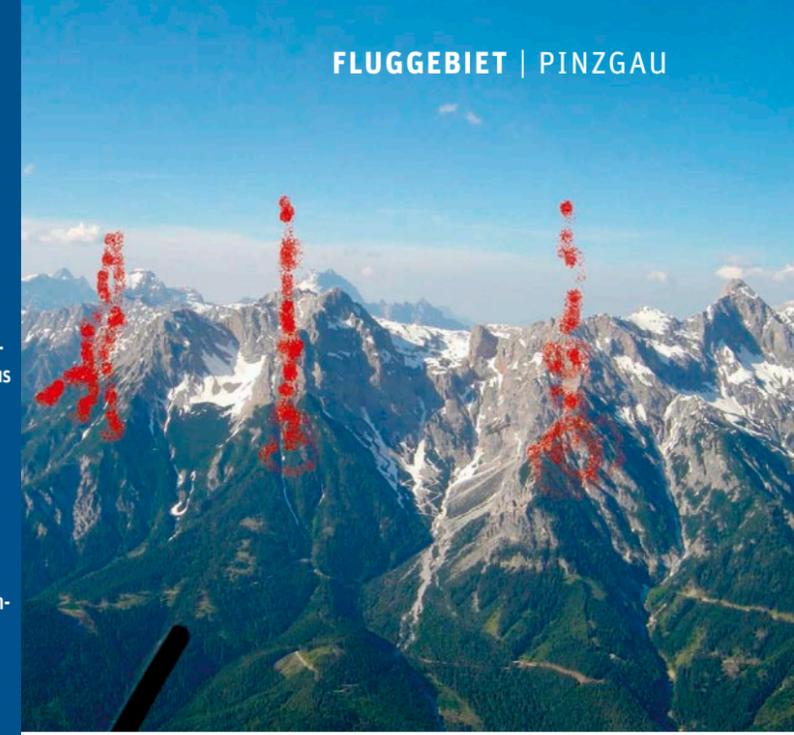
Die Schmittenhöhe hat sich in den letzten Jahren zu einem der beliebtesten Ausgangspunkte für Überlandflüge im östlichen Alpenraum gemausert. Bei den Segelfliegern stand die Region Pinzgau ohnehin schon immer hoch im Kurs, um weite Flüge in den Alpen zu realisieren. Die Drachen, später auch die Gleitschirme und schließlich die Starrflügler sind ihnen gefolgt.

Bedingt durch die inneralpine Lage hat die Thermik auch im Juli noch voll Saison, wenn im Bereich der Mittelgebirge und Voralpen stumpfe Warmluft die labilen Luftmassen in die Hochalpen verdrängt hat.

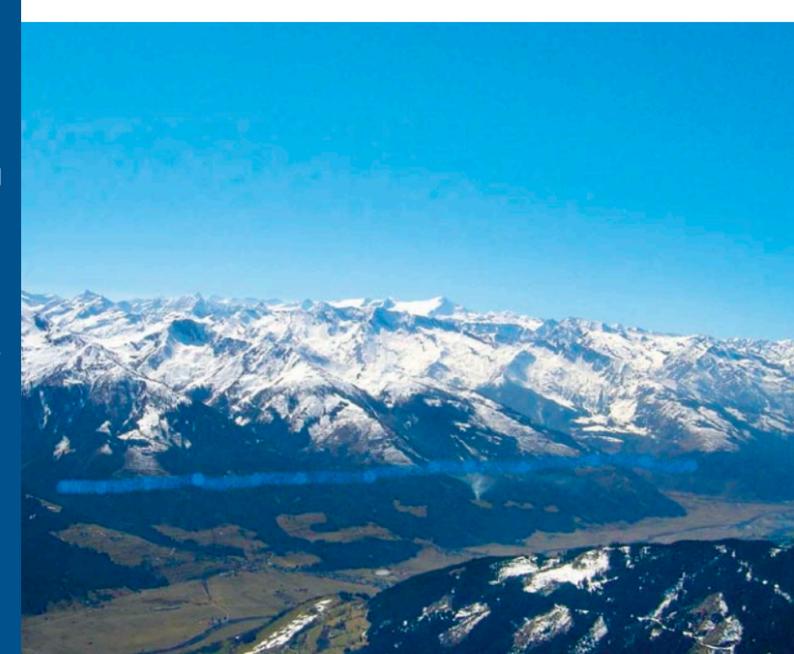
Im Pinzgau haben schon viele Piloten ihre Liebe zum „Spazierenfliegen“ entdeckt. Der Abschnitt zwischen der Schmittenhöhe und dem Pass Thurn hat die Bezeichnung „Spaziergang“ auch wirklich verdient.

Fast traumwandlerisch kann man den fast durchgehenden 20 Kilometer langen Grat entlang reiten. Solange man darauf achtet, immer über Gratniveau zu bleiben, ist ein Absaufen fast unmöglich. Unter 1.500 m MSL wird die Thermik allerdings am Vormittag oft durch eine im Tal liegende Inversion gebremst und am Nachmittag durch den Talwind gestört.

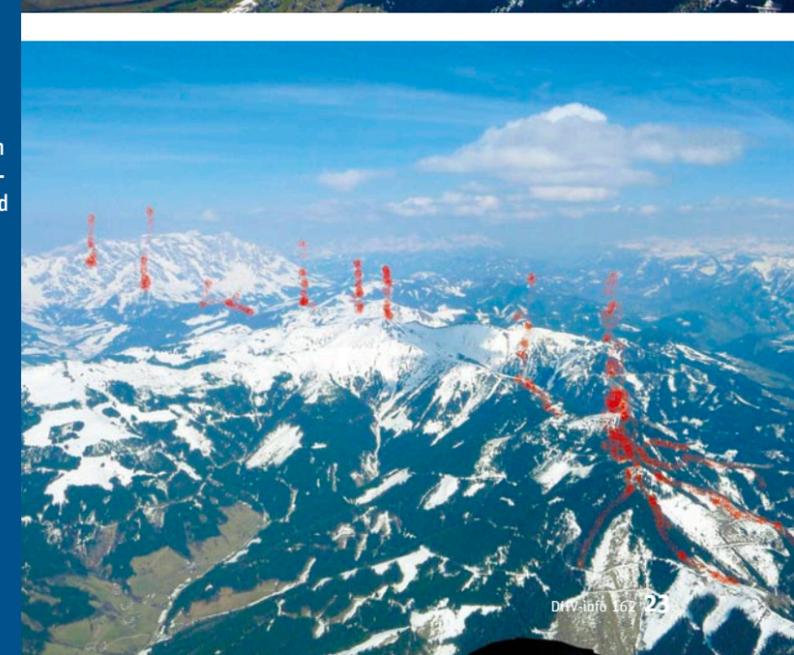
Einen Streckenverlauf nach dem Start an der Schmittenhöhe zu beschreiben, erübrigt sich. Immer dem Gratverlauf nach Westen folgen. In aller Regel steht brav über jeder Gratrippe ein Bart. Vormittags südostseitig, nachmittags dann auf der Südwestseite. Andere Piloten, Adler oder Quellwolken markieren die Bärte und erleichtern die Thermiksuche. 25 Kilometer weit kann man genüsslich und ohne Probleme fliegen, bis der Pass Thurn kommt. Und darüber sollte man ein paar Worte verlieren. Denn so



Im Bereich Breithorn, Persailhorn. Peter-Wiechenthaler-Hütte ist das Steinerne Meer oft durch den aus Norden strömenden Talwind entlag der Saalach „Leeverseucht“. Vorsicht bei „blauen Löchern“! Bessere Thermik findet man Richtung Selbhorn und Hochkönig.



Talinversion im Pinzgau. Trotz guter Thermik reicht diese Talinversion oft bis 500 m über Grund und wird erst im Tagesverlauf „ausgeheizt“, dann aber durch einsetzenden Talwind abgelöst. Wer zu tief fliegt, säuft schnell ab. Höhe halten ist angesagt!



Der Hahneckkogel im Vordergrund hat am Nachmittag den besten Bart im gesamten Pinzgau. 5-8 m Steigen sind keine Seltenheit. Markiert auch die Bärte über Hundstein und Hochkasern zum Hochkönig.

Schmittenhöhe

Gemeinde: Zell am See, **Region:** Salzburg, **Flugberg:** Schmittenhöhe

Koordinaten:

47 19,757 N 12 44,348 O - Bergstation Schmittenhöhe
47 17,432 N 12 44,717 O - Straßenkreuzung Fürth
47 28,486 N 12 45,066 O - Passauer Hütte Leogang
47 20,230 N 12 54,663 O - Stutzerhaus Hundstein

Anreise: A8 München - Salzburg bis Siegsdorf und über Lofer und Saalfelden nach Zell am See. Alternativ von Westen über das Zillertal und den Gerlospass oder Kitzbühl und den Pass Thurn in den Pinzgau. Von Süden über den Felbertauern kommend nach Mittersill. Von Innsbruck ca. 1 1/2 Stunden, von Kufstein 1 3/4 Stunden, von München 2 Stunden.

Karte: Die Generalkarte Nr. 7 (Österreich) oder Kompass Wanderkarte Nr. 030 (Zell am See)

Achtung! Flugplatz Zell am See

Das Sperrgebiet des Flugplatzes Zell am See reicht bis in eine Höhe von 5.000 ft MSL. Diese Höhe darf bei Talquerungen über den Zeller See oder zur gegenüberliegenden Talseite bei Kaprun nicht unterschritten werden. Das Einfliegen und insbesondere das Landen in diesem Gebiet sind strengstens untersagt. Der Landeplatz am Gasthof Schett darf nur in einer Höhe von weniger als 3.000 ft MSL (915 m) aus Richtung Westen angefliegen werden. Dies ist unerlässlich, da die Platzrunde des Zeller Flugplatzes direkt über die Landewiese führt. Bei Verstößen gegen diese Regelung droht eine Sperre der Landewiese. Überschüssige Höhe muss ausnahmslos westlich des Sperrgebietes, wenn möglich in Hangnähe, abgebaut werden. Klingt alles kompliziert, ist aber beim Streckenfliegen kaum von Bedeutung, da in aller Regel mit einer Höhe von weniger als 2.500 m MSL nicht von der Schmittenhöhe zur Talquerung abgeflogen wird. In aller Regel ist man deutlich über 10.000 ft., hat also genug Luft nach unten.

Startplätze:

An der Schmittenhöhe gibt es 3 Startplätze:

1. Südlich Bergstation Areitbahn Bergstation Süd (GS)
2. Schmittenhöhe Bergstation Restaurant Südost (HG und GS)
3. Schmittenhöhe Schlepplift BS Nord (GS, HG)

Zugang: Auffahrt mit der Schmittenhöhebahn. Auffahrt inkl. Fluggeländegebühr heftige 23,60 € für Drachen und 19,80 € für GS. Die Saisonkarte ist hingegen sehr günstig.

Starthöhe: 1. 1.890 m MSL, 2. 1.960 m MSL, 3. 1.960 m MSL
Höhendifferenz: 1. ca. 1.110 m HD, 2. und 3. ca. 1.180 m HD

Art des Starts:

1. Rasch steiler werdender neu angelegter Startplatz nach SO/S, direkt südlich der Liftseile der Areitbahn. Thermik oft direkt rechts vom Start an der bewaldeten Gratschneide. Thermisch wechselnde Winde. Platz für ca. 8 Gleitschirme. Mäßig anspruchsvoll. 10 Minuten von der Bergstation.
2. Relativ steiler Naturstart nach SO. Unkompliziert. Vornehmlich für HG.
3. Nördlich der BS des Schleppliftes. Flacher Start nach N/NW. Einfach. Nach dem Start nach links abdrehen. (Lee)-Thermik ist meist erst in der Südseite am Hausbart vor der Areitbahn zu finden.

Besonderheiten:

Im Bereich der Schmittenhöhe, besonders im Einstiegsbart, ist mit sehr regem Flugverkehr zu rechnen. Neben Drachen und Gleitschirmen mischen auch noch Segelflieger (auch Schlepp-Verbände) in der Thermik mit. Vorflug- und Ausweichregeln unbedingt beachten!

Landeplatz:

Westlich der Straße von Fürth nach Kaprun, beim Gasthof Schett. Bitte unbedingt die luftrechtlichen Bestimmungen einhalten! Anflugschneise des Flughafens Zell am See. (siehe Flugplatz!)

Zufahrt: Vom Straßenrondell Fürth in Richtung Kaprun. Nach 500 m Parkplatz beim GH Schett.

Höhe: ca. 780 m MSL

Windsack: ständig vorhanden

Bemerkungen: Sehr großer und unkompliziert anzufliegender LP. Bitte die aushängenden Hinweistafeln bezüglich der Flughafenzone beachten. Keine Endanflüge aus Osten.

Allgemeines:

Beste Jahreszeit: März bis Juli, aber auch im Herbst sind noch sehr schöne Flüge möglich.

Streckenmöglichkeiten: Streckenfluggebiet der Spitzenklasse! Fast alles ist möglich. Klassiker sind der Ziel- Rück zum Wildkogel oder Kreuzjoch. Am Nachmittag kann (muss) oft die Talseite gewechselt werden. Flache Dreiecke über 200 km (GS). FAI-Dreiecke über 225 km (HG).

Besonderheiten: Drachentransport nur bis 4,5 m Länge. Nur ein Starrflügler pro Auffahrt!

Bemerkungen: Auch für Anfänger hervorragend geeignetes XC-Gelände. Wunderschönes Panorama. Familientauglich durch viele alternative Freizeitmöglichkeiten.

Unterkünfte: Campingplatz, Pensionen, Hotels aller Preisklassen und Kategorien (Zell am See ist ein teures Pflaster).

Freizeitmöglichkeiten: MTB-Touren aller Schwierigkeitsgrade, Wanderungen, Klettern, Sommerskilauf, Segeln und Surfen, Glocknerstraße, Krimmler Wasserfälle, Kitzsteinhorn, Badeseen

Wetter: An der Talstation neben der Kasse können die aktuellen Wetterwerte auf einem Monitor abgelesen werden. Internet-Zugang im Gasthof Schett am Landeplatz

Kontakt: Ikarus Para- und Drachenfliegerclub Pinzgau
Zornweg 24 A - 5700 Zell am See Tel.: +43 (0)6542 72496
Obmann: Johann Frommer Tel.: +43 (0)664 4933887
E-Mail: hans.frommer@aon.at

Herbert Pfeffer, E-Mail: ikarus-pinzgau@gmx.at, www.ikarus-pinzgau.com, Verkehrsverein: Kurverwaltung Zell am See, Tel.: +43-06542/2600-0, Schmittenhöhebahn, www.schmitten.at, Tel.: +43 (0)06542789, Revision von Mitte April bis Mitte Mai und Mitte Oktober bis Dezember

Fliegertreff

Gasthof Schett direkt am LP in Fürth, günstige Pauschalarrangements (ÜF plus Bahnkarte), gutes Essen, Familie Albert Schett, Kapruner Str 51, A-5721 Piesendorf, Tel.: +43 (0)6549 7251, Fax: +43 (0)6549 7251-6, E-Mail: info@schett.net, Internet: www.schett.net

Die Hausbärte am Wildkogel, Trattenbachcheck und Gernkogel rot markiert. Das unscheinbare Trattenbachcheck liefert oft den besten Bart der gesamten Gegend.



einfach das Fliegen im oberen Pinzgau auch ist. Der kleine Taleinschnitt dieses Passes zwischen Schellenberg und der Resterhöhe ist ernstzunehmen. Lässiges Weiterfliegen mit geringer Höhe wird schnell mit einem Absauer bestraft. Denn über den Pass Thurn wird nach dem Prinzip eines Talwindes Luft aus dem Norden in den Pinzgau geführt. Dies umso mehr, je stärker die thermische Aktivität im Pinzgau ausgeprägt ist. Also im späten Frühjahr und Sommer deutlicher als im Winter oder beginnendem Frühjahr. Und natürlich auch bei generell nördlichen Höhenwinden.

Als Folge schwappt der Wind über den Pass Thurn oft wasserfallartig von Norden in den Pinzgau und stört die Thermik in diesem Bereich nachhaltig. Die Folge ist nicht selten ein großes „blaues Loch“ zwischen Gaisstein und Wildkogel. In diesem Fall ist es unbedingt nötig, die letzte Thermikquelle maximal auszunutzen, im besten Gleiten weiterzufliegen und auf der Südwestseite der Resterhöhe den Leebart zu finden. Geht hier nichts, ist es am besten, mit dem östlichen Talwind weiter zu fliegen und oberhalb von Bramberg an den Ausläufern des Wildkogels auf Thermiksuche zu gehen. Weitere Beschreibung des Fluges Richtung Zillertal unter „Wildkogel“.

Sehr interessant ist es auch, nachmittags von der Schmittenhöhe aus den Zeller See Richtung Osten zu queren (siehe auch Info zum Flugplatz Zell am See). Auf der gegenüberliegenden Talseite bietet der Hahneckkogel einen der thermisch aktivsten Aufwinde der ganzen Region. 5 bis 7 m integriertes Steigen sind hier häufig anzutreffen. Der Weiterweg über den Gratverlauf zum Hundstein und Hochkasern führt bogenförmig nach Nordosten zum Hochkönig und Steinernen Meer. Die besten Aufwinde findet man hier an der nach Süden abfallenden Gratschneide des Selbhornes und an den Abstürzen des Hochseilers.

Vorsicht! Nicht zu tief und nicht zu weit westlich an

den Ausläufern des Steinernen Meeres im Bereich des Persailhornes oder der Peter-Wiechenthaler-Hütte nachmittags nach Thermik suchen (Photo). Das Gebiet bildet bei dem üblichen Talwind aus Norden ein markantes Leegebiet aus.

Der Rückweg aus Norden über die Schwalbenwand ist dafür umso einfacher. Der Talwind aus dem Saalachtal schiebt die Luft aus dem Talkessel von Saalfelden an die Nordwesthänge der Schwalbenwand. Auch aus niedrigster Höhe ist es möglich, bis zum Gipfelbereich aufzusoaren und hier den Einstieg in die späte Thermik zu suchen. Bereits mit ein paar hundert Metern Gipfelüberhöhung kann über den Hahneckkogel zum Landeplatz bei Fürth – hoch genug über dem Flugplatz – mit Rückenwindunterstützung abgeglitten werden. Das Tüpfelchen auf dem „i“ schließlich erwartet dort Genuss- und Streckenflieger am Ende eines schönen Flugtages. Und zwar in Form einer großen Landewiese und dem exzellenten kulinarischen Rahmenprogramm im Gasthof Schett.

Wildkogel

Anfang der Neunziger Jahre war der Wildkogel einige Jahre lang das „Sprungbrett“ für die ersten weiten Streckenflüge mit dem Gleitschirm. Der Flug vom Wildkogel zur Schmittenhöhe und zurück (70 km) vom März 1991 wurde schon kurze Zeit später zum Klassiker. Mittlerweile wird die Strecke an guten thermischen Tagen schnell abgspult.

Kein Wunder! Außer der Querung über den Pass Thurn, die durchaus problematisch sein kann (siehe Schmittenhöhe), stellt sich dem XC-Piloten kein ernsthaftes Hindernis in den Weg.

Dass Startplätze wie die Schmittenhöhe oder der Stubnerkogel dem Wildkogel zwischenzeitlich den Rang als bevorzugten Einstieg für Rekordflüge abgelaufen haben, tut dem Gesagten keinen Abbruch.

Ganz im Gegenteil: Wer nicht nur auf die allerweitesten Flüge oder höchsten Punkte schaut, sondern neben guter Thermik auch großzügige Lande- und Startmöglichkeiten sucht, wird sich am Wildkogel auf Antrieb wie „zu Hause“ fühlen.

Der Verlauf des oberen Salzachtals von West nach Ost und die damit verbundene Ausrichtung der Berghänge nach Süden lassen in schneearmen Wintern oder nach mehrtägigen Tauwetter bereits im März und April Strecken zwischen dem Gerlospass im Westen und dem Zeller See im Osten realistisch werden. Ähnlich gute Bedingungen kann man zu dieser Jahreszeit auf der Alpennordseite nur noch im Inntal, dem Ennstal oder dem unteren Rhonetal antreffen.

Am Wildkogel sollte man auch an Tagen mit nur leichten nördlichen Höhenwinden frühzeitig in die Luft gehen. Die thermische Aktivität der Luftmasse im Pinzgau führt zu einem Nachströmen der Luft aus dem Norden, dem sogenannten Bayerischen oder Tiroler Wind. Dieser wird im Verlauf des Tages stärker, so dass ab mittags am Startplatz mit beständig stärker werdendem Rückenwind zu rechnen ist.

Das ist aber kein Problem, denn vom Wildkogel kann man schon vormittags gut über das Trattenbachcheck in Richtung Gerlospass auf Strecke gehen - einer der besten Bärte im Pinzgau steht über dem unscheinbaren Waldgrat. Es bietet sich an, den Flugweg zuerst Richtung Westen zu planen, da der Talwind und damit auch der Wind am Gerlospass sich erst am Nachmittag zu voller Stärke entwickelt. Dann kann der Passwind einerseits ein Spielverderber sein, da die Thermikentwicklung bis 500 m über Grund gestört wird. Und der Gerlospass ist über 1.500 m hoch. Andererseits bildet sich aber auch ab dem späten Mittag eine Konvergenz aus den Talwinden des Zillertales und des Salzachtals aus. Diese Konvergenz steht zumeist im Bereich des Plattenkogels, ist durch eine fette Quellwolke markiert und hat, wenn

Wildkogel

Gemeinde: Neukirchen am Großvenediger, Region: Salzburg
Flugberg: Wildkogel

Koordinaten: 47 16,811 N 12 16,889 O - Bergstation Wildkogel

Anreise: Mit dem Auto über die Autobahn A8 München - Salzburg bis Ausfahrt Siegsdorf/Traunstein und weiter über den Steinpass durch das Salztal nach Zell am See. Von dort über Mittersill nach Neukirchen - mautfrei. Alternativ über die Autobahn A93 München - Kufstein, dann nach Kitzbühel und über den Pass Thurn nach Mittersill und Neukirchen. Oder von der Autobahn München/Wien - Salzburg A10 - Abfahrt Bischofshofen über das Salztal nach Taxenbach, Rauris, Zell am See nach Neukirchen. Mit der Bahn zum Bahnhof Zell am See und weiter mit der Krimmler Bahn (Schmalspurbahn) oder mit dem Post- oder Bahnbus (Gute Anbindungen auch für außergelandete XC-Piloten).

Karte: Die Generalkarte Nr. 7 (Österreich) oder Kompass Wanderkarte Nr. 38 Venediger-Gruppe/Oberpinzgau

Startplatz:

Am Wildkogel gibt es mehrere Startmöglichkeiten:

1. Unterhalb und westlich der Bergstation
 2. Am Sender 400 m östlich der Bergstation
 3. Im Gipfelbereich des Wildkogels
- Zugang: Auffahrt mit der Wildkogelbahn (6er-Gondeln).

Starthöhe:

1. ca. 2.080 m MSL, 2. ca. 2.100 m MSL, 3. ca. 2.220 m MSL
- Höhendifferenz: 1. ca. 1.260 m HD, 2. ca. 1.280 m und, 3. ca. 1.360 m HD

Art des Starts:

1. und 2. Gleichmäßig abfallende Startplätze nach SO/S und SW. Naturstart. Im Sommer Wiese oder auf Schnee. HG und GS. Für HG auch Startplatz beim Wildkogelhaus (Taxiauffahrt).
3. Im Gipfelbereich nach 1/2 Stunde Fußmarsch je nach Bedingungen in alle Richtungen (GS).

Bemerkungen: Sehr gutes Thermikfluggebiet. Mit einsetzendem Talwindsystemen (ab ca. Mitte April) ist ab der Mittagszeit mit zunehmendem Rückenwind von Norden (thermischer Ausgleichswind) an den Startplätzen zu rechnen. Deshalb frühen Startzeitpunkt einplanen.

Landeplatz:

Platz: Sportplatz in Neukirchen bzw. auf der Wiese daneben.
 2. Große Wiese in Bramberg.
 Höhe: ca. 860 m MSL, Windsack: ständig vorhanden
 Landegebühr: Wird mit dem Bergfahrtticket bezahlt.
 Bemerkungen: Sehr großer und unkompliziert anzufliegender LP. Bitte die aushängenden Hinweistafeln beachten. Talwind aus Osten.

Allgemeines:

Beste Jahreszeit: Mai bis Juli, aber auch im Spätwinter und Herbst sind noch sehr schöne Flüge möglich.
 Streckenmöglichkeiten: Streckenfluggebiet der Spitzenklasse. Fast alles ist möglich. Klassiker sind der Ziel-Rück zur Schmittenhöhe oder zum Kreuzjoch im Zillertal. Am Nachmittag kann (muss) oft die Talseite gewechselt werden (Nordwind vor allem im Bereich des Pass Thurn).

Besonderheiten:

Im Sommer (bei schneefreier Straße) auch Auffahrt mit Taxi bis zum Wildkogelhaus (Startplatz) möglich

Bemerkungen: Auch für Anfänger hervorragend geeignetes XC-Gelände. Wunderschönes Panorama. Familientauglich durch viele alternative Freizeitmöglichkeiten

Preise für die Auffahrt: Erw. mit Gästekarte 9,- € sonst 10,- € (Sommerstarife)

Unterkünfte: Campingplatz, Pensionen, Hotels fast aller Preisklassen und Kategorien.

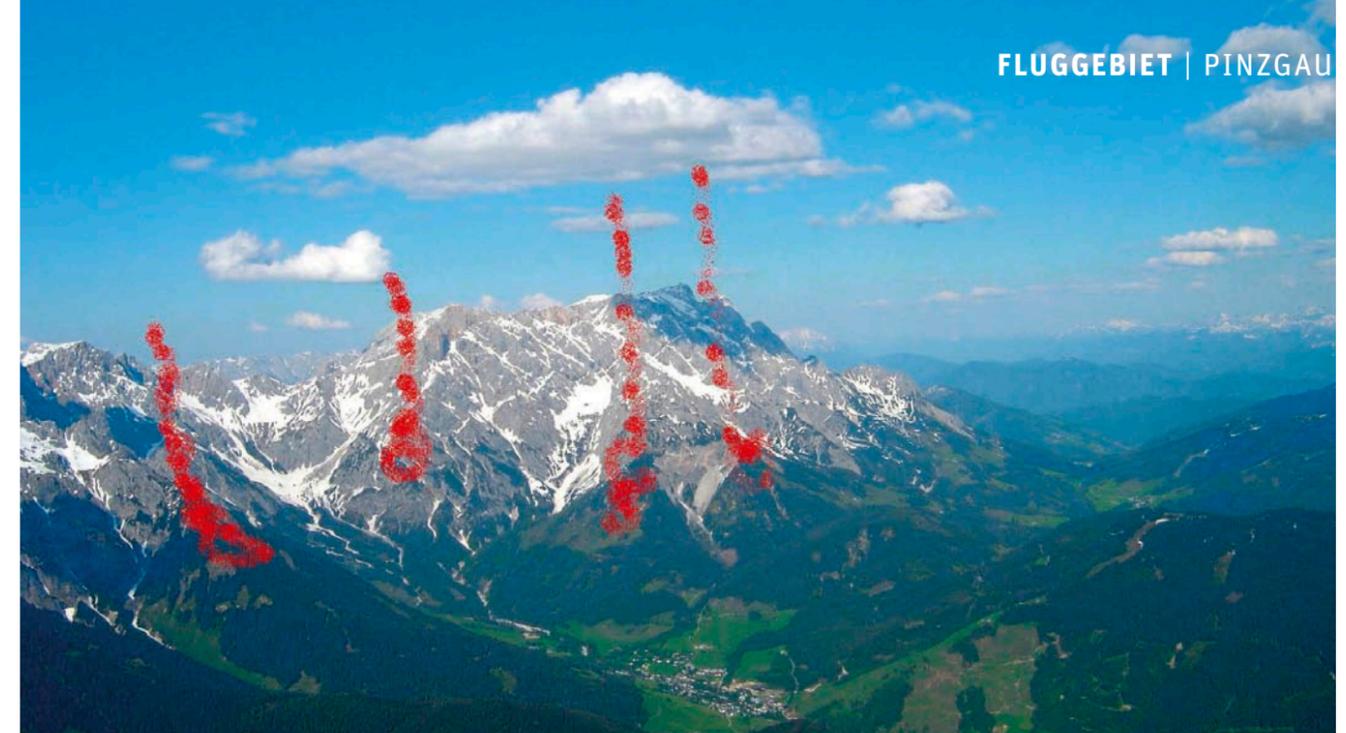
Freizeitmöglichkeiten: MTB-Touren aller Schwierigkeitsgrade, Wanderungen, Klettern, Skilauf, Tauernradweg, Themenwanderungen, Glocknerstraße, Krimmler Wasserfälle, Kitzsteinhorn, Badeseen, Nationalpark Hohe Tauern

Adressen:

Tourismusbüro Neukirchen, Marktstrasse 171
 A - 5741 Neukirchen am Großvenediger , Tel.: +43-(0)6565 6256 , Fax: +43-(0)6565 655074 , E-Mail: info@neukirchen.at
 Tourismusbüro Bramberg
 Stoitznergasse 3, A - 5733 Bramberg am Wildkogel , Tel.: +43 (0)6566/7251 , Fax: +43 (0)6566/7681 , E-Mail: info@bramberg.at
 Bergbahn: Wildkogelbahnen Neukirchen - Bramberg:
 A - 5741 Neukirchen am Großvenediger
 Wildkogelbahnstraße 343, Tel.: +43 (0)6565 6405, Fax: +43 (0)6565 6405 - 22
 Drachenfliegerclub Wildkogelfalken, Stoitznergasse 3, A - 5733 Bramberg, wildkogelfalken@gmx.at , Christoph Eder +43 (0)664 2129072, E-Mail: meistereder@gmx.at



Nationalparkhaus



wundert's, oft die höchste Basis in der gesamten Region.

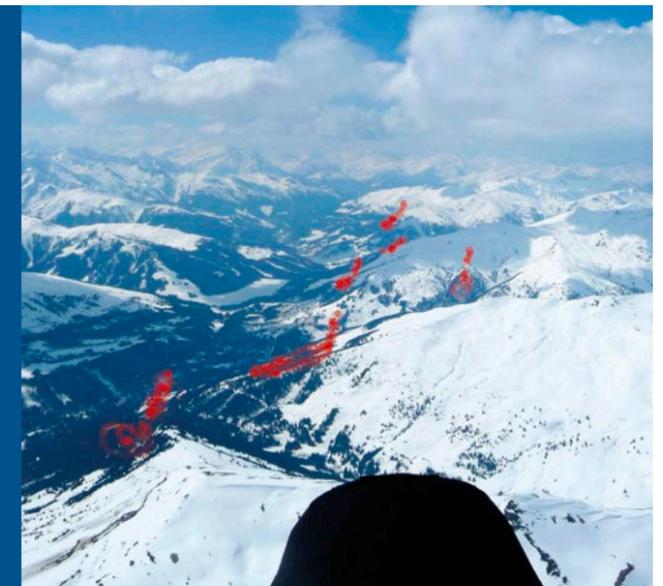
Über den Gernkogel und den Ronachgeier ist der Pass schnell überflogen. An der Königsleiten sollte man mit ausreichend Höhe ankommen, da auch bei schwachem Talwind wenig Höhe für die Thermiksuche bleibt und der Talgrund verbaut und kabelverseucht ist. Erreicht man mittags das Kreuzjoch mit Blick in das Zillertal, ist das ein guter Zeitpunkt für den Rückweg nach Osten.

Ist die Konvergenz über dem Gerlospass und Plattkogel markiert, sollte man diesen Weg und die Route weiter südlich wählen. Am Nachmittag befindet sich nämlich am Wildkogel nicht selten nicht nur der Startplatz, sondern der gesamte Berg im Lee des „Bayerischen Windes“. In diesem Fall ist der weitere Flugweg Richtung Osten am besten über die Tauernseite zu meistern. Achkogel, Finagel und Breitkopf sind am Nachmittag an ihren Westflanken sehr gute Thermiktankstellen. Gerät man aber trotz aller Vorsicht in die „Wildkogelfalle“, kann man sich eine topographische Besonderheit des Talverlaufes an dieser Stelle zu Nutze machen. Kurz vor Neukirchen nimmt der Talwind wegen der Talverengung zu und das Tal knickt leicht nach Südwesten ab. Der Talwind prallt infolge senkrecht auf die Waldflanken des Rabenkopfes. Dieser Düseneffekt kann am Rabenkopf ein Aufsoaren aus niedriger Höhe ermöglichen und einen Thermikanschluss am Achkogel sichern. Hat man auf der Tauernseite erst einmal Höhe gemacht, steht dem Weiterflug nach Hollersbach nichts mehr im Weg. →

Oben: Hohe Basis am Hochkönig. Das Saalachtal bei Saalfelden ist oft durch den Talwind eine Leefalle. Der Umweg über den Hochkönig ist lohnend. Hohe Basis und sichere Thermik. Bärte rot markiert.

Rechts: Hoch über dem Gerlospass und dem Stausee. Bei dieser Höhe und Thermik kein Problem. Man sollte aber hoch bleiben. Talwinde und Thermik wechseln im Gerlosgebiet oft rasch und sind unzuverlässig. Thermikgebiete rot markiert.

Unten: Der Bart am Achkogel ist kräftig.





Hollersbachtal
Blick auf den
Großvenediger

Hollersbach

Streckenflugschmankerl für den Nachmittag. Es gibt wohl kaum einen Piloten, der von sich behaupten kann, öfters im Pinzgau unterwegs gewesen zu sein, ohne Bekanntschaft mit dem Pass-Thurn-Wind gemacht zu haben. Nicht selten endet diese Bekanntschaft mit einer unverhofften, schnellen und vorzeitigen Landung auf den Wiesen dieses „Außenlandparadieses“. Der Passwind am Pass Thurn ist nicht umsonst so berüchtigt und ge-

fürchtet wie etwa der Malojawind im Engadin oder die Grimselschlange im Wallis. Sogar Segelflieger meiden den Einflussbereich dieses Passwindsystems und versuchen den kleinen Einschnitt zwischen Reserhöhe und dem Scheibkogel mit Respektabstand und möglichst großer Höhe zu überfliegen.

Da der Pass Thurn sozusagen als „Frischluftventil“ für die aufgeheizten Hohen Tauern fungiert, kommt es im Bereich dieses Passes ab dem frühen Nachmittag zu einem „Hereinströmen“ von Luft aus Nor-

den in den Pinzgau. Der Bereich rings um die Passhöhe und die angrenzenden Berge gerät dadurch in eine ausgeprägte Lee-Situation. Jedes Fluggerät, welches dem Einflussbereich dieser Kaltluftdusche nicht entgehen kann, riskiert eine vorzeitige Landung.

Ein Phänomen, das uns Fliegern natürlich gar nicht recht ist, wenn wir uns auf der falschen Talseite befinden. Was des einen Leid ist, ist des anderen Freud. Die absinkenden Luftmassen müssen schließlich auch irgendwo wieder aufsteigen. Und diese Aufwinde findet man an den dem Pass Thurn südlich gegenüber liegenden Bergflanken rund um das kleine Dorf Hollersbach. Während auf der Pass-Thurn-Seite des Tales das große „blaue Loch“ mit gewaltigem Luftmassensinken zur Hürde oder XC-Grab für unvorsichtige Textil- und sogar Plastikflieger wird, steigt die Luft hier ungehindert und großflächig in einem Umkreis von bis zu vier Kilometern in die Höhe. Die nachmittags ohnehin vom Sonnenstand besser erwärmten nordwestlichen Hangflanken auf der Tauernseite des Pinzgaues werden durch diesen Effekt im Bereich von Hollersbach zusätzlich begünstigt.

Am Startplatz oberhalb der kleinen Ortschaft ist daher trotz der geringen Höhendifferenz von nur knapp 350 Metern bis zum Talboden ein „Absaufen“ sehr unwahrscheinlich. An normalen Hochdruck-Tagen mit nördlichen Höhenwinden arbeiten diese Tal- und Passwindssysteme zuverlässig und zwischen zwei und sechs Uhr nachmittags kann man erfolgreich in den riesigen Aufwindbereich einsteigen. Voraussetzung

für dieses meteorologische Phänomen ist allerdings eine Wetterlage mit normal „funktionierenden“ Talwindsystemen. Bei Südlagen oder früh im Jahr, wenn noch viel Schnee an den Hangflanken der Tauern lagert, kann der Wind vom Pass Thurn nämlich zu schwach sein oder sogar völlig ausbleiben. Die Folge: Die Tauernseite und ihre Nordwesthänge bleiben im Pinzgau bis zum Abend die benachteiligte Talseite. Man kann vom Startplatz am Berghof höchstens einen dreiminütigen Sinkflug zum Badensee antreten.

Doch das ist eher die Ausnahme. Die Wasserfontäne am Badensee in Hollersbach zeigt dabei recht anschaulich, ob der Wind vom Pass Thurn schon „an“

ist. Fliegt die Gischt Richtung Süden, ist der Zeitpunkt zum Starten gekommen.

Am Angerkopf auf der anderen Seite des Hollersbachtals geht es dann „wie von Geisterhand“ großflächig und mit sanftem Steigen in die Höhe. Manchmal trägt es auch direkt über Hollersbach oder rechts vom Startplatz. Ab 1.500 m MSL muss man dann zusätzlich Thermik suchen, um die Pihapperspitze oder den Breitkopf zu überhöhen. Dann steht einem Ausflug entlang der Hohen Tauern mit fantastischen Ausblicken in die wilde Gletscherwelt rund um den Großvenediger nichts mehr entgegen. Weite Strecken wird man wegen des späten Startfensters

von hier aus nicht mehr zurücklegen. Hollersbach ist ein Tipp für Piloten, die entspannt Thermik fliegen und die Aussicht genießen wollen. Und auch ein Startplatz für eine „zweite Chance“. Nach unfreiwilligen „Streckenflug-Absaufen“ im Bereich des Pass Thurn oder am Wildkogel habe ich schon mehrfach den Weg über Hollersbach (per Autostop) gewählt, um nach einer Stärkung im Berghof den Rückweg an die Schmittenhöhe am späten Nachmittag per Luftexpress anzutreten. Der Frust des „verpatzten“ Streckenfluges ist schnell vergessen, wenn man abends doch noch zum geplanten Landeplatz zurückkurvt. Da kann man nur sagen: „Hollersbach - you made my day“.

Hollersbach

Land: Österreich
Gemeinde: Hollersbach
Region: Salzburg / Pinzgau
Flugberg: Berghof an den Ausläufern der Pihapperspitze
Koordinaten: 47-15-810 N 12-25-739 O - Berghof Hollersbach

Anfahrt: Auto:
1. Autobahn München - Salzburg, Ausfahrt Siegsdorf/Traunstein über den Steinpass durch das Salzbachtal - Zell am See - mautfrei
2. Autobahn München - Kufstein, Kitzbühel - Pass Thurn - Mittersill
3. Autobahn München/Wien - Salzburg - Abfahrt Bischofshofen, Zell am See über Salzbachtal nach Taxenbach, Rauris, Mittersill.

Bahn:
1. Bahnhof Zell am See und weiter mit Kleinbahn (Schmalspurbahn) oder mit Post- oder Bahnbus.
2. Bahnhof Schwarzach (Eilzugstation) oder Taxenbach, Weiterfahrt mit Bus.
Karten: General Karte Nr. 7 (Österreich) 1.200.000 oder Kompass Wanderkarte Nr. 38 (Venedigergruppe / Oberpinzgau)

Startplatz:
Start: N-NW. Der Wiesenstart nach Nordwest liegt auf ca. 1.150 m MSL neben einer kleinen Scheune. Windsack vorhanden.
Zugang: Auffahrt von Hollersbach zum Gasthof Berghof. Hier Parkplatz

Landeplatz:
1. Toplandung auf ausreichend großer, leicht geneigter Wiese neben dem Gasthaus Berghof auf ca. 1.200 m MSL. Fast immer möglich.
2. Sollte die Thermik eine Toplandung nicht zulassen, kann neben dem Badensee in Hollersbach gelandet werden. Ca. 800 m MSL. Windsack, Fahnen, Wasserfontäne: Wechselnde Winde!
Start-/Landegebühr: 5,- Euro. Das Ticket gibt's im „Berghof“.

Allgemeines:
Beste Jahreszeit: Beste Thermik von Juni bis August.
Streckenmöglichkeiten: Absolut relaxtes Fliegen zwischen den Krimmler Wasserfällen und dem Maiskogel bei Kaprun möglich. Kleinere Strecken sind auch bei einem Start nach vier Uhr nachmittags im Sommer leicht möglich.

Besonderheiten: Infokasten am Heustadel neben dem Startplatz. Beste Tageszeit am Nachmittag von 16:00 – 20:00 Uhr. Der über den Pass Thurn hereinströmende Nordwind ermöglicht großflächiges Steigen. Später am Abend ist in Talmitte Umkehrthermik möglich. Landen sollte man nach Möglichkeit oberhalb des Startplatzes am Berghof, da im Tal die Richtungen der Luftströmungen stark variieren. Am Abend starke Windscherungen am Landeplatz am Badensee durch Kaltluftausströmungen aus dem Hollersbachtal. Im Zweifel lieber auf den Landeplatz in Bramberg ausweichen.

Freizeitmöglichkeiten:
Angeln, Baden/Schwimmen, Bergsteigen, Bergwandern, Mountainbike, Klettern, Eistouren, Tauernradweg, viele Mountainbikerouten im Hollersbachtal und am Sonn- und Schattberg.
Bewirtschaftete Almhütten: Neue Fürther Hütte, Jausenstation Senningerbräualm und die Edelweißhütte. Yves Rocher Kräutergarten mit 700 Arten von Gewürz-, Heil-, und Gartenpflanzen. Naturbadensee mit dem Abenteuerspielplatz „Hollidee“, Beach-Volleyballplatz und Skaterpark stehen zur Verfügung, Badensee Neukirchen, Badensee Utten-dorf, Erlebnisbad in Mittersill

Unterkünfte: Hotels, Pensionen, Ferienwohnungen aller Preisklassen und Kategorien.

Bemerkungen: Durch Badensee, Mountainbikestrecken und viele Almwirtschaften sehr familienfreundlich. Ideales Gebiet für Piloten, die auch Freude an kleineren Strecken haben und ein unkompliziertes Fluggebiet, mit der Möglichkeit die Familie in den Flugtag einzubinden, suchen.

Adressen:
Informationen: DFC Wildkogelfalken: Drachenfliegerclub Wildkogelfalken, Stoiznergasse 3, A - 5733 Bramberg, wildkogelfalken@gmx.at
Christoph Eder +43 (0)664 2129072, E-Mail: meistereder@gmx.at
Tourismusverband Hollersbach: A-5731, Tel: +43 (0)6562 8105-0, Fax: +43 (0)6562 8105-5, E-Mail: hollersbach@sbg.at
Gasthof Berghof: Tel.: +43 (0)6562 8218

Anzeige



INSTINCT.

FUN & ACTION

Schluss mit langweilig. Der INSTINCT definiert eine neue Klasse: **„die pure Lust am Fliegen“:**

- » Thermikfliegen & Streckenfliegen
- » Abgleiten & Freestyle
- » mit ausgezeichnetem Handling
- » ganz ohne Stress.

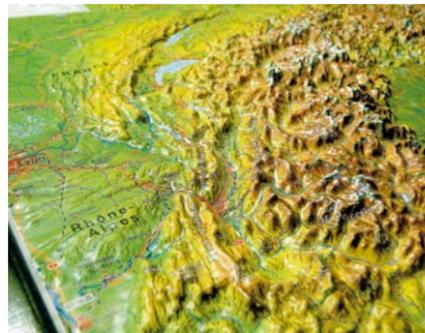
Schulungstauglich, aber eigentlich viel zu schade für den Übungshang. Exquisiter Materialmix für eine lange Lebensdauer. Um das Ganze perfekt zu machen: eine echte XS-Größe mit 21,9 m² ausgelegter Fläche in Leichtbauweise.



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



KARTEN



Relief Karten Alpen, Österreich, Schweiz

Alpen:
 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 €

Österreich, Schweiz:
 groß, 1:1.2 Mio, Preis: 39,95 €, groß mit Rahmen, 1:1.2 Mio, Preis: 69,95 €

BEKLEIDUNG



T-Shirt Damen Bella
 Farben: creme
 Größe: S, M, L, XL
 Preis: 17,00 €



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



Restposten T-Shirt Herren der Marke Tee-Jay
 Farben: black ice, dunkelgrau
 Motiv: HG, GS oder HG-GS kombiniert
 Preis: 17,00 €



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



DHV Funktions-Cap
 Preis: 9,80 €

Ausverkauf von Vaude Artikeln

Sonderpreise auf www.dhv.de

BÜCHER



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



Gleitschirmfliegen für Meister
 Das Lehrbuch für den Streckenflieger. Grundlegend überarbeitet, erweitert und aktualisiert.
 Mit beiliegender CD-Rom.
 (Ausgabe 2007)
 Preis: 16,90 €



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



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



DHV-Lehrplan Windschlepp
 Lehrplan zum Thema Windschlepp.
 (Ausgabe 2003)
 Preis: 16,90 €



Windsysteme und Thermik im Gebirge
 Meteorologie für GS- und HG-Flieger von Martin Dinges.
 (Ausgabe 2005)
 48 Skizzen, s/w.
 Preis: 15,25 €



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

DVDs



Red Bull X-Alps 2009
 von Hannes Arch.
 Länge 55 Min.
 Preis: 29,90 €



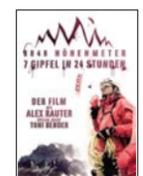
TAKE OFF - Sampler
 Vom B.A.S.E.-Jump bis zum Gleitschirm-Testflug.
 Dauer 185 Min.
 Preis: 15 €



FLIGHT CONTROL Gleitschirm-Flug-Techniktraining mit Mike Küng und Alex Kaiser.
 Dauer ca. 35 Min.
 Preis: 24,90 €



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



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



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



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



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



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



AM SEIL NACH OBEN
 DVD - Am Seil nach oben von Charlie Jöst. Dauer 60 Min., Gleitschirmschlepp 32 Min., Drohenschlepp 28 Minuten.
 Preis: 15,50 €

ZUBEHÖR UND PRÜFUNGSFRAGEN

Erste Hilfe Päckchen

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

Prüfungsfragen

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

Info - Sammelordner

Preis: 0,20 €

Flugbuch für Drachen- und Gleitschirmflieger

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

Rettungsschnur-Set

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



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 €

KARTEN



Ausgabe 2003

Fluggebiete der Alpen

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



Ausgabe 2003

Fluggebietsführer Italien

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



Deutsche Fluggebietsführer

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



UNTERWEGS IN DER INNERSCHWEIZ

Walk + Fly im Winter

Mit den Schneeschuhen auf den Berg

TEXT CHRISTINA VON RÜTTE FOTOS ANDY BUSSLINGER

Ein Knirschen. Gelegentlich das Geräusch von Schnee, der von den Ästen fällt. Der eigene Atem. Sonst Stille. Gezuckerte Bäume. Eine Wolkendecke am Himmel, durch deren blaue Löcher immer mal wieder die Sonne auftaucht. Weiße Hügel- und Bergzüge. Da, plötzlich: rätselhafte Spuren im tiefen Schnee, die sich wie ein Band durch die sonst unberührte weiße Decke schlängeln. Wer ihnen folgt, wird früher oder später auf fünf Personen stoßen, die offensichtlich beschlossen haben, die schöne Gegend zu Fuß zu erkunden. Entwarnung also, nichts Verdächtiges. Demnach ein völlig normaler Tag irgendwo in den Schweizer Alpen. Doch aufgepasst: Irgendwas passt nicht ins Bild. Irgendetwas erscheint seltsam. Doch was? Ach ja: Die Berggänger scheinen außerordentlich viel Proviant mitzuführen, ihre Rucksäcke sind für den normalen Inhalt einer Tagestour einfach zu groß. Was ist hier geplant?!

Eine besondere Tour

Tatort: Innerschweiz. Tatzeit: Beginn der Wintersaison 2009. Gerade haben die meisten Bergbahnen nach der Zwischensaison wieder eröffnet, die Pisten sind bereit für den Ansturm unzähliger Ski- und Snowboardfahrer. Dass das schon so früh im Dezember möglich wäre, hätte vor zwei Wochen noch niemand geglaubt. Doch nach dem warmen Herbst hat Frau Holle die Sache doch noch rechtzeitig in die Hand genommen und nicht nur die Berggebiete, sondern auch das Flachland mit reichlich Schnee beschenkt. Nun liegt sie da, die weiße Pracht. Unberührt, nur gelegentlich die Spur eines Hasen oder Rehs, die sich auf der Suche nach Nahrung durch die dicke Decke gekämpft haben. Dazwischen die Rucksack-Träger, die mit Schneeschuhen und Teleskopstöcken bewaffnet

offensichtlich beschlossen haben, den Gipfel zu stürmen. Übeltäter: wir - eine fünfköpfige, bunt zusammen gewürfelte Gruppe von Gleitschirmpiloten. Motiv: unsere Schirme spazieren zu fliegen. Während viele andere heute zum ersten Mal diesen Winter Skifahren gehen, suchten wir nach einer Möglichkeit, den Schnee und das Fliegen zu genießen und gleichzeitig dem Getümmel des Saisonbeginns auszuweichen. Und wurden fündig: Wenn wir den Aufstieg aus eigener Kraft bewältigen, sind wir von allen Bergbahnen unabhängig und können uns unser Fluggebiet beliebig aussuchen. Gesagt und beschlossen, wir beginnen den Plan in die Tat umzusetzen.

So kommt es, dass wir im Laufe dieses Vormittags mit gewichtsmäßig etwas abgespeckten Gleitschirmausrüstungen, dafür mit Schneeschuhen und Teleskopstöcken bestückt, die Mission Snowshoeing & Fly starten. Bereits im Tal ist die Schneemasse eindrucklich, unterwegs wird sie noch besser. Eine dicke Decke genialer Pulver, für die mancher Freerider sicher einiges hergäbe. Trotz der durch die Schneeschuhe stark vergrößerten Auflagefläche sinken wir bei jedem Schritt ein gutes Stück ein. Es geht nicht lange, da hören wir den eigenen Atem und den der Kollegen schneller gehen. Die Kälte wird vergessen, die oberste Kleiderschicht landet schon bald im Rucksack. Da soll noch einer sagen, Gleitschirmfliegen habe nichts mit Sport zu tun!

Langsam aber stetig zieht unsere fünfköpfige Pilotengruppe aufwärts. Zurück bleibt eine bandförmige Spur, die zwar nicht bis in alle Ewigkeit, aber immerhin bis zum nächsten größeren Schneefall allen zeigen wird, wo uns unser Weg durchgeführt hat. Mal über große, jetzt unter vielen Zentimetern weißer Masse versteckte, Bergwiesen, mal durch einen vom Schnee völlig eingehüllten Wald. Jeder

Ast, jeder Zweig ist von Schnee bedeckt. Kniehohe, glitzernde Hügel mitten zwischen den Bäumen, wahrscheinlich große Steine, jetzt unter einem dicken Mantel verborgen. Dazwischen wir. Einen Fuß vor den nächsten setzend. Schritt für Schritt uns einen Weg durch die Pracht bahndend. Mit einem klaren Ziel vor den Augen: den Gipfel zu erreichen. Und doch nicht gestresst nach oben hastend, sondern jeden Meter genießend. Wie winzig wir und unsere Rucksäcke in dieser Weite doch plötzlich erscheinen!

Etwas später landet einer von uns im Schnee, weil sein Hintermann ihm aus Versehen auf die Schneeschuhe getreten ist. Allgemeines Gelächter, als man den Kollegen wieder auf die Beine zieht. Die kleineren Zwischenfälle tun unserer guten Laune keinen Abbruch, im Gegenteil. Getreu dem Motto „Der Weg ist das Ziel“ kommen wir dem Gipfel Schritt für Schritt näher. Freuen uns an der schönen Landschaft, die von der gelegentlich hervorkommenden Sonne in eine Glitzerwelt verwandelt wird.

Oben angekommen gönnen wir uns erst einmal eine Pause. Bei einem Schluck Tee und einer kleinen Zwischenverpflegung genießen wir die Aussicht und lassen dabei die vergangene Saison Revue passieren. „Weißt du noch, als...“, „Kannst du dich noch erinnern an...“ „Das war lustig, der Tag an dem...“ und so fort. Gemeinsame Erlebnisse schweißen zusammen, und gerade sind wir daran, ein weiteres zu erleben.

Frisch gestärkt und guter Laune beginnen wir, unsere Ausrüstungen auszupacken und uns auf den verdienten Flug vorzubereiten. Bald liegen fünf rote Leichtschirme ausgebreitet auf der Schneedecke, bilden einen schönen Kontrast zum weißen Untergrund. Mit den Schneeschuhen um den Schirm manövrierend und dabei mit jedem Schritt ein gutes





Infos Schneeschuhtour

Den neu entwickelten Leichtausrüstungen sei Dank. Nun macht es wieder Spaß, Gebirgstouren zu unternehmen. Um Gewicht zu sparen, lässt man das Vario am besten gleich zu Hause. Schneeschuhlaufen ist grundsätzlich einfach, kann im Tiefschnee aber sehr anstrengend sein. Besondere Kenntnisse sind jedoch bei der Einschätzung der Schnee- und Lawinverhältnisse bzw. der Routenwahl nötig. Bei anspruchsvollen Touren sollte ein ausgebildeter Alpinist die Leitung übernehmen. Achtung: Natur- und Wildschutzgebiete unbedingt meiden!

Gefahren:

Die Hauptgefahr besteht in Fehleinschätzungen der aktuellen Lawinlage. Vor anspruchsvollen Schneeschuhtouren ist es sehr sinnvoll, die Basis-Gegebenheiten (z.B. Hangexposition, Geländestruktur) zu studieren. Zusätzlich sollte stets der aktuelle Lawinlagebericht geprüft werden.

Ausrüstung:

Leichtgleitschirm, -gurtzeug, Teleskopski- stöcke, Schneeschuhe, zusätzliche Schlaufe zur Befestigung der Schneeschuhe, Funktionskleidung, Suchgerät (LVS), Sonde, Schaufel

Start, Landung:

Achtung: nicht in lawinengefährdeten Hängen starten. Bei Tiefschnee muss eine genügend lange Spur für den Startlauf in den Schnee getreten werden. Es bewährt sich, diese auch genügend breit zu gestalten, um einen schräg kommenden Schirm unterlaufen zu können. Flache Hänge erschweren den Start zusätzlich. Bei lockerem Tiefschnee ist der Start mit Schneeschuhen zu empfehlen, da sonst Gefahr droht, im Schnee zu versinken. In allen anderen Fällen befestigt man die Schneeschuhe mit einer Schlaufe am Gurtzeug auf der entgegen gesetzten Seite des Notschirmes. Mit angeschnallten Schneeschuhen bereitet das Landen keine Schwierigkeit.

Stück einsinkend, überlegen wir uns, wie uns der Start wohl gelingen wird. Aber wir haben ja jede Menge Platz, Startabbrüche sind gefahrlos möglich. Doch noch ist es nicht soweit. Zuerst müssen wir unsere Startbahnen präparieren. Wir trampeln also mit den Schneeschuhen möglichst gute Schneisen in den tiefen Schnee, von der Austrittskante wegführend ein gutes Stück den Hang hinunter. Als alle bereit sind, warten wir auf etwas Wind, um dann einer nach dem anderen zu starten. Doch dieses Unterfangen erweist sich als nicht ganz einfach. Es dauert nicht lange, da liegt der erste von uns mit dem Kopf voran im Schnee, der Schirm ebenfalls. Er wird nicht der einzige bleiben. Also noch einmal. Man hilft sich gegenseitig, legt die Schirme neu aus, trampelt die Bahnen breiter. Schließlich ist es geschafft. Zwar nicht mit den allerschönsten Starts unserer Flugkarrieren schwingen wir uns hinaus in die kalte Winterluft. Genießen den Flug über die von uns eben bezwungenen Wiesen, sehen unsere eigenen Aufstiegsspuren die Hänge hinaufführen. Es riecht nach Schnee. Die Schneeschuhe stören während des Fluges überhaupt nicht, die neueren

Modelle sind mittlerweile so leicht geworden, dass man sie kaum noch spürt. Die Suche eines Landplatzes fällt leicht: Im Tal hat es jede Menge Wiesen, und um die Höhe des Grases müssen wir uns heute auch nicht kümmern. Das liegt unter vielen Zentimetern Schnee verborgen. Einzig auf die Uferlinie müssen wir uns konzentrieren: Das schneebedeckte Eis des schon teilweise zugefrorenen Sihlsees sieht aus der Höhe fast gleich aus wie die zugeschnittenen Wiesen. Und auf ein kaltes Bad hat keiner von uns so richtig Lust. Doch es geht alles gut. Die Wahl des Landplatzes scheint richtig gewesen zu sein: Von den begeisterten Anwohnern werden wir nach der Landung spontan zu einem Gläschen Schnaps eingeladen.

Fast wie das Ende, das man sich nach einem tollen Buch herbeisehnt: Ende gut alles gut. Wenn wir das nächste Mal etwas Abstand vom Winterrummel brauchen, werden wir unsere Schneeschuhe erneut auspacken. Und mit einer neuen Tour ein weiteres Erlebnis schaffen, über das wir dann am Ende der nächsten Saison sprechen können. „Weißt du noch, als wir...“



Everything under control!

Trango XC LTF 2-3 / EN D

COMING SOON!

the Lord of the Wings.

UP
AIRBORNE SENSATIONS
since 1972
www.up-paragliders.com

GLEITSCHIRM LIEGEGURTZEUGE

Leistungsgewinn um jeden Preis?

Fakten, Meinungen und Tipps

TEXT REINER BRUNN



Stromlinienförmige Gurtzeuge - wie wirken sie sich im Ernstfall aus?

Seit über einem Jahrzehnt sind Liegegurtzeuge bei Gleitschirm-Wettbewerben Stand der Technik. Nun hat diese Gurtzeugbauart auch die Streckenflug-Szene erobert. Sogar Wenigflieger werden zunehmend in den Bann der voll verkleideten Gurte gezogen. Nicht selten gibt der wärmende Beinsack den Ausschlag für die Kaufentscheidung. Der Pilot ist vor Kälte gut geschützt und kühlt bei längeren Flügen im Frühjahr weniger schnell aus.

Werbeaussagen von Herstellern, Ergebnisse aus Windkanaluntersuchungen und das Beispiel der Topiloten verstärken diesen Trend.

Doch gibt es bei genauerer Betrachtung bei dieser, für den Wettbewerb konzipierten, Gurtzeugbauart einige wichtige Dinge zu bedenken und zu beachten.

Immer mehr Piloten berichten von heiklen Flugsituationen. Analysiert man die Berichte, erkennt man oft ein Wissensdefizit der Piloten über die Eigenheiten, die bei Kappenstörungen auftreten können. Für Wettbewerbs- und Testpiloten seit Jahren eine Selbstverständlichkeit, scheint dies jedoch nicht ausrei-

chend zu jedem Benutzer und Kaufinteressenten vorzudringen zu sein.

Das DHV Technikreferat hat sich der Sache angenommen und Flugversuche durchgeführt, bei denen verschiedene Extremflugmanöver mit Liegegurten geflogen wurden. Zur Verwendung kamen mehrere gängige Liegegurtzeugmodelle und ein Standardgurt mit Beinsack. Bei genauerem Hinsehen und Gebrauch eines voll verkleideten Gurtzeuges fällt auf, dass der allgemein übliche Ausdruck „Liegegurt“ nicht unbedingt angebracht scheint. Bei richtiger Gurteinstellung ist der Oberkörper in einem voll verkleideten Gurt nahezu in gleicher Position wie bei einem konventionellen Gurtzeug.

Für die Testflüge wurden unterschiedlich klassifizierte Gleitschirme der Kat. 1-2, 2 und 2-3 verwendet. Das Hauptaugenmerk bei den Kappenstörungen lag dabei beim einseitigen Einklappen und dem frontalen Einklappen. Zuerst haben sich die Testpiloten bewusst passiv verhalten, also die liegende Körperhaltung während der Kappenstörung beibehalten. Anschließend wurden die Manöver mit einer aktiven, aus der Liegeposition in die „normale“ Sitzposition wechselnden Körperhaltung durchgeführt. Die Ergebnisse sind wie erwartet eindeutig und reproduzierbar ausgefallen.

Pilot klappt den Gleitschirm ein, Schirm dreht je nach Klassifizierung mit entsprechend hoher Drehgeschwindigkeit weg. Der im Gurtzeug liegende Pilot ist ein vergleichsweise träges System und folgt der Schirmdrehung deutlich verzögert. Daraus ergibt sich ein hohes Maß an Twisttendenz. Je schneller der Gleitschirm dabei wegdreht, desto höher ist die Twistgefahr und damit die Gefahr des Kaskadenverhaltens. Kaskadenverhalten bedeutet, dass man von einem abnormalen Flugzustand in einen weiteren abnormalen Flugzustand gerät, ohne dass der Pilot noch einen signifikanten Einfluss auf die Schirmreaktion hat. Ist der Pilot erst einmal eingetwistet, ist die Manövrierbarkeit über die Bremsen schnell eingeschränkt. Der Pilot hat, abhängig vom Könnensstand, Geräteverhalten und Flughöhe meist nur noch



Aus dem DHV Testalltag

Als Testpiloten sind wir nicht wirklich daran interessiert gewesen, mit Liegegurtzeugen in liegender Stellung zu testen - das macht einfach keinen Spaß und ergibt auch keinen Sinn ... Mal ganz abgesehen davon, dass bereits die Einleitung der Testflugmanöver aus der liegenden Position ergonomisch völlig unsinnig und zum Teil nicht durchführbar ist. Trotzdem war es interessant und informativ.

Die aus den Testflügen gewonnenen Erkenntnisse decken sich mit den Erfahrungen der deutschen Wettbewerbspiloten Torsten Siegel und Ulrich Prinz. Hier ein Auszug aus Interviews mit Torsten und Uli:

Uli

Vorweg: Meiner Meinung nach wird das Thema überschätzt. Fast immer, wenn dieses Thema im Forum aufkommt, verspricht sich der Fragende riesige Vorteile oder befürchtet schlimmste Nachteile.

Die Wirklichkeit ist eher nüchtern.

Häufigster Irrtum: Liegegurte sind ja keine wirklichen Liege-Gurte (außer dem UP-Fast), sondern einfach nur Sitzgurte mit Beinstrecker und einem Lappen drumrum.

Die Vorteile sind nicht gewaltig: Man macht damit aus einem LTF-1er auch keinen Wettbewerbsschirm und holt noch nicht mal einen 1-2er ein. Für die Piloten im untersten Segment, die mehr Leistung wollen, bringt ein Schirm-Upgrade mehr und ist vermutlich sicherer als ein geschlossenes Gurtzeug. Für einen guten Piloten sind die Nachteile (Twistgefahr) auch nicht groß: Man gewöhnt sich dran und gut ist's. Wer sich aber nur langsam an Neues gewöhnt, und auf Störungen eh schon nicht schnell reagiert, kann gravierende Nachteile haben.

Ergo: Die Zielgruppe, für die das Sinn macht, ist meiner Meinung nach recht klein. Viele Piloten, die damit rumfliegen, tun das hauptsächlich der Optik wegen.

Ist ein Leistungsvorteil gegenüber dem Fliegen mit Standard-Gurtzeugen spürbar und wie hoch schätzt du diesen ein, bzw. gibt es seriöse Messergebnisse?

Torsten

Kurz vor der Europameisterschaft 2002 in Slowenien waren wir mit der Deutschen Gleitschirm Nationalmannschaft im Porsche Windkanal und konnten dort Gurtzeuge und Verkleidungen untersuchen. Neben



Startlauf mit Liegegurtzeug

Messreihen zur Ermittlung des Widerstands- und Auftriebsbeiwerts wurde die Strömung an den unterschiedlichen Gurtzeugen sowie der Einfluss von Körperhaltung, Bekleidung und Equipment (Helm, Instrumente etc.) erforscht. Während der dreistündigen Untersuchung im Windkanal stand der Nationalmannschaft das geballte Know-how der Porsche Engineering Group zur Verfügung und die Ergebnisse waren eindeutig! Die Resultate haben sich schnell herumgesprochen und die Testreihe war quasi der Startschuss für die voll verkleideten Gurtzeuge: Kein Wettkampfpilot verzichtet heute auf diesen Zusatz.

Uli

Spürbar: Nein - weil niemand sonst so einen Schirm mit offenem Gurt fliegt zum Vergleich.

Messbar: Ja, siehe Diskussion hier:

www.paraglidingforum.com/viewtopic.php?t=24213.

Dies und andere Testergebnisse sagen mir, dass die Tüte hinten mehr bringt als der Sack vorne!

Zahlen dazu gibt es vom Gleitschirm-Magazin www.gleitschirm-magazin.com/pdf/Vorstellung_und_Test_Ramrace_aus_GLEITSCHIRM_6_2004.pdf

Geschätzt: Aufgrund der Messergebnisse von oben würde ich schätzen:

Nur mit Beinsack ca 0.15 Gleitzahlen besser

Nur mit Bürzel ca 0.3 GZ

Mit Beinsack + Bürzel ca 0.4 GZ

Gibt es Besonderheiten im normalen Gebrauch (Start, Landung, Thermikfliegen, etc.)

Torsten

Beim normalen Fliegen freue ich mich immer wieder, wenn ich z. B. mit einem leichten Swing Connect Reverse in die Luft komme. Das Starten ohne Beinsack ist 1000-mal einfacher, die Sicht nach unten ist nicht begrenzt und mit einem leichten Gurtzeug macht auch das Bodenhandling viel mehr Spaß. Für den normalen Gebrauch ist ein Liegegurtzeug nicht zu empfehlen. Es gibt eigentlich nur zwei Gründe für diese Gurtzeuge: der Leistungsvorteil beim Gleiten und warme Beine im Winter.

Uli

Ja, ist anfangs schon gewöhnungsbedürftig, vor allem beim Start: Man sollte nicht draufaptsen, es sind viel mehr Schnallen zu schließen (oder zu vergessen) Packmaß leider größer deutlich schwerer Verhalten im Flug und Landung ist recht ähnlich zu offenen.

Hast du schon einmal Flugsituationen oder Kappenstörungen erlebt, in denen Liegegurtzeuge einen negativen oder auch positiven Einfluss auf das Schirmverhalten hatten?

Torsten

Die Twistgefahr ist natürlich deutlich höher. Die größere Gefahr sehe ich aber darin, dass die Piloten bei Störungen meistens nach hinten wegkippen und instinktiv die Arme mit den Steuerleinen nach unten ziehen. Dadurch reißen sie den Schirm schnell ab und die darauffolgenden Manöver werden oft anspruchsvoller. Ein positiver Einfluss ist die Tatsache, dass man nicht so schnell auskühlt und auch bei langen Flügen am Ende noch konzentriert und aktiv ist.

Uli

Ja, negativ merkt man sehr schnell: Die Twistgefahr bei Klappern ist wesentlich höher! Positiven Einfluss gibt es eigentlich keinen realistischen.

Auf welches Verhalten muss man sich einstellen?

Torsten

Wie bereits erwähnt, ist die Twistgefahr sehr hoch und das versehentliche Abreißen, weil man sich nach hinten abstützen möchte. Es ist wichtig, dass man sofort in eine aufrechte Position geht und Drehbewegungen aktiv mit dem Körper begleitet. Dann reduziert sich die Twistgefahr deutlich.

Uli

Man muss den Reflex trainieren, die Beine bei (am besten schon VOR!) Kappenstörungen anzuziehen! Wer hier eher langsam reagiert, ist besser mit einem offenen Gurt ohne Beinstrecker bedient.

Fliegst du außerhalb der Wettbewerbe auch ein Liegegurtzeug?

Torsten

Nur bei Vergleichs- und XC-Flügen. Ansonsten geht es mit dem Swing Connect Reverse und Ava-Sport Acro in die Luft. Da freut man sich immer wieder, wie einfach Gleitschirmfliegen sein kann.

Uli

Klar, immer!

Erstens trainiert man seine Reaktionen und Reflexe nur so.

Zweitens ist es inzwischen ein komisches Gefühl, „offen“ zu fliegen.

Für welche Pilotengruppe sind Gurtzeuge dieser Bauart empfehlenswert?

Torsten

Für Wettkampf-, XC- und alle Piloten, die es beim Starten gerne unbequem haben.

Aber im Ernst: Wer nicht unbedingt die beiden Vorteile – Leistungsplus und Kälteschutz – benötigt, sollte auf ein solches Gurtzeug verzichten. Spätestens wenn der Beinsack das erste Mal von hinten an die Achillessehne schlägt, wird man sehnsüchtig auf sein altes Gurtzeug zurückblicken.

Uli

Eigentlich nur zwei:

- ernsthaft leistungsorientierte Streckenflieger
- Wettkampfpiloten.

Für alle Gelegenheitspiloten bietet es (wie eingangs schon gesagt) mehr Nachteile als Vorteile.

die Möglichkeit, sein Rettungsgerät auszulösen.

“Eingetwistet“ zu sein, gehört mit zu den unangenehmsten Situationen beim Gleitschirmfliegen.

Verhält sich der Pilot bei der gleichen Kappenstörung richtig, d.h., er geht aus der Liegeposition sofort in eine aufrecht sitzende Position mit angewinkelten Beinen über, folgt er der Drehbewegung des kollabierten Gleitschirms nur unwesentlich verzögert und vermeidet dadurch die Twistgefahr. Bei frontalen Einklappen stellt sich der Sachverhalt ähnlich dar. Sobald eine asymmetrische Öffnung des „Frontstalls“ erfolgt, ist die Twistgefahr in liegender Position sehr hoch, in aufrechter Sitzposition hingegen nicht vorhanden. Es ist also eine Art Faustregel, bei Kappenstörungen unbedingt aus der Liegeposition in die aufrechte Sitzposition zu gelangen. Piloten, die mit Liegegurten fliegen, sollten dieses Verhalten unbedingt verinnerlichen und trainieren, ähnlich wie das Ergreifen und den Einsatz des Rettungsgerätes.

Öffnet der Frontstall hingegen symmetrisch, zieht der Liegegurt kaum einen negativen Effekt nach sich. Das träge Pendeln des Piloten um alle Achsen ist höher als in einer sitzenden Position und als gewöhnungsbedürftig bis unangenehm anzusehen, jedoch kaum sicherheitsrelevant. Bei allen sonstigen Manövern wie Steilschleife, Fullstall, B-Stall, etc. erübrigt sich eine Liegeposition, da es sich um selbst herbeigeführte Extremflugzustände handelt, die nicht in der aerodynamisch günstigeren Flugposition stattfinden sollten. Will ein Pilot auch hier nicht auf seine „Liegefunktion“ verzichten, so muss er die geschilderten negativen Einflüsse bedenken.

Hauptkriterium für die hohe Twistgefahr ist also die liegende Flugposition. Die unterschiedlichen Aufhängehöhen der Gurtzeuge, d.h. der Abstand vom Sitzbrett zu den Befestigungspunkten der Gleitschirmtragegurte, haben vergleichsweise wenig bis keinen Einfluss auf die Twisttendenz. Je gestreckter und horizontaler der Pilot in dem Gurt liegt, desto höher ist die Twistgefahr und desto schwieriger ist auch ein schnelles Aufrichten zur Sitzposition. Die Gefahr des Eintwistens erhöht sich natürlich auch durch zu kleinen Karabinerabstand.

Piloten, die mit Liegegurten fliegen, sollten kritisch hinterfragen, in welcher Situation es eventuell sinnvoller ist, in einer eher sitzenden Position zu fliegen. Ich denke, eine minimale aerodynamische Verschlechterung wird durch das Mehr an Sicherheit aufgewogen. ▽

ASTRAL 6
POWERED BY
PASSION!
NEU

LTF 2/EN C



twin - Foto: © azoom.ch

Revolutionen beginnen leise.
Wettkampf-Technologie,
feines Handling,
innovative Details,
Streckung 6,4
Bist Du bereit?



...THAT'S YOUR WORLD!

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

Trotz Kälte hoch hinaus!

Das Frühjahr ist die beste Zeit für weite und lange Flüge. Doch eisige Temperaturen machen den Piloten zu schaffen.

TEXT DR. CHRISTIAN LAUBENDER



PHOTO: TOSTEN HANNE

Das Kältezittern kann nicht aufrecht erhalten werden und es zeigt sich eine zunehmende Muskelstarre (Lähmung). Jetzt kommt es mit starken Schmerzen auch zu Störungen am Herzmuskel, die sich in Rhythmusstörungen und Pulsverlangsamung zeigen. Mental stellt sich eine gefährliche Gleichgültigkeit und Apathie ein. Der Mensch hört auf, sich gegen die Kälte zu „wehren“.

Unter 30° C kommt es dann zum Lähmungsstadium mit Bewusstseinsbeeinträchtigung. Dadurch werden kaum noch Schmerzen empfunden. Es kommt zu einer zunehmenden Übersäuerung des Körpers und schließlich zu Bewusstlosigkeit mit anschließendem Versagen der Vitalfunktionen und Tod.

Deshalb hat man in der Fliegerei und auch in der Raumfahrt von Anfang an Heizsysteme entwickelt.



Heizweste, winddicht: Softshell mit Lithium-Polymer Akkupack



In naher Zukunft wird es noch leistungsfähigere Akkus geben. Heizbare Handschuhe bietet auch der Skisport. Eine Recherche im Internet kann nützlich sein.

Außerdem ein Schweizer Hersteller als Finger- oder Fausthandschuh unter www.paraair.ch.

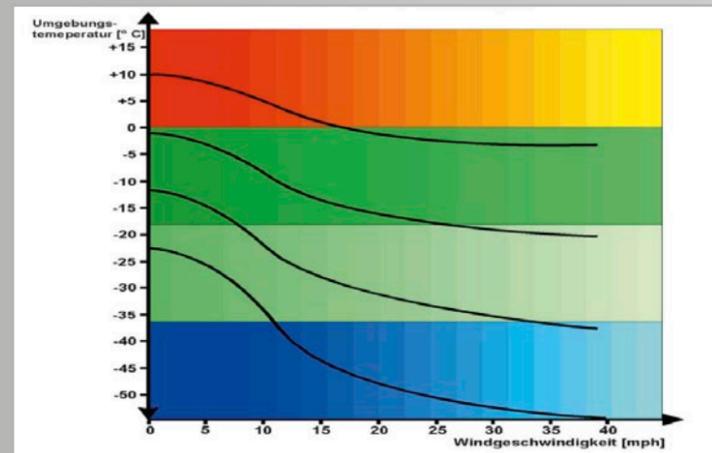
Volker Schwanitz hat dazu einen aufschlussreichen Test auf www.thermikwetter.com/aktuell/Heizhandschuhe.pdf veröffentlicht.

Das Aufrechterhalten der Körperkerntemperatur unterstützt die Heizweste. Sie wird einfach unter der gewohnten Fliegerkleidung getragen.

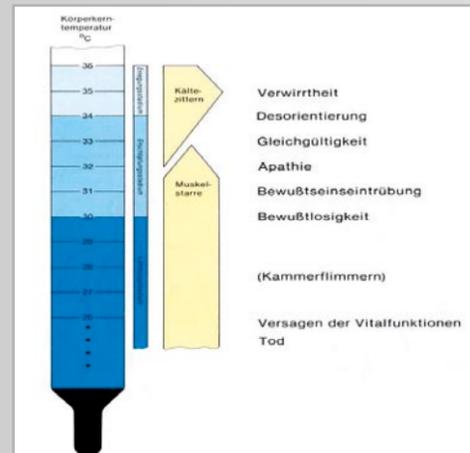
Für ambitionierte Piloten ist der beheizbare Fliegeroverall eine Option. Nähe Infos unter www.cumulus53.eu.

Für, alle die nicht warten wollen oder einfach gerne auch im Winter/Frühjahr fliegen, gibt es jetzt Lösungen gegen die Kälte. Bleibt mir noch, euch ein stets unfallfreies, sicheres Fliegen zu wünschen und viel Vergnügen!

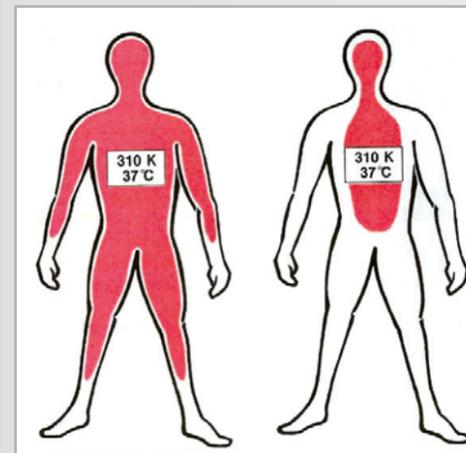
Anzeige



Temperatur - Höhe - Wind



Kälteentwicklung - Schmerz



Körpertemperatur

Schrecklich, diese Wartezeit auf den Frühling, um endlich wieder in die Luft gehen zu können. Der Anblick des eingemotteten Gleitschirms im Keller ist fast unerträglich.

Im Winter fliegen? Gerne, aber die Kälte! Zugegeben ist Fliegen in der Kälte nicht nur ein Spaßkiller, sondern kann auch gefährlich werden. Erinnern wir uns zurück an den Theorieunterricht Wetterkunde. Mit Zunahme der Höhe ist eine Abnahme der Temperatur verbunden. Dabei unterscheidet man zwischen trockener und feuchter Luft. Nur zur Wiederholung: in trockener Luft wird es pro 100 m Höhenzunahme um 1° C kälter. Dies gilt allerdings bei ruhiger Luft (ohne Wind). Wir haben alle schon erlebt, dass es bei Wind einfach kälter ist, nicht nur „gefühl“, sondern tatsächlich.

Dabei gilt, je niedriger die Temperatur ohnehin schon ist, desto niedriger wird sie auch im Vergleich bei derselben Windgeschwindigkeit. So haben wir bei 10 Knoten Windgeschwindigkeit und einer Ausgangstemperatur von +10° C eine Abkühlung durch den Wind um ca. 5° C, bei einer Ausgangstemperatur von -10° C eine Abkühlung von ca. 10° C. Also schon doppelt so kalt!

Der Körper versucht bekanntlich seine Kerntemperatur bei 37° C +/- 0,5° C konstant zu halten.

Dabei nutzt er verschiedene Regulationsmechanismen. Ist die Umgebungstemperatur zu hoch, fängt man an zu schwitzen. Der Schweiß verdunstet, dadurch entsteht durch ein physikalisches Prinzip die sogenannte Verdunstungskälte auf der Haut und der Körper wird abgekühlt. Das kostet relativ wenig Ener-

gie (M). Anders ist es dagegen, wenn sich der Körper bei niedriger Umgebungstemperatur aufheizen muss. Durch sich wiederholende Muskelkontraktionen (Zittern) wird Wärme erzeugt. So werden 75 % der Muskelenergie dann nicht für Bewegung genutzt, sondern als Wärme in den Körper abgegeben. Das kostet sehr viel Energie. Zusätzlich wird bei Kälte das Blutkreislaufsystem zentralisiert. Das bedeutet, der Körperstamm, die Organe und das Gehirn werden bevorzugt mit Blut (= Wärmetransporter) versorgt.

Um das noch zu verstärken, sind die Arterien (führen das Blut vom Herzen in die Körperteile) und Venen (führen das Blut zum Herzen zurück) nebeneinander angeordnet. Das führt zu einem Gegenstromverfahren. Zum Beispiel heizt das zu den Füßen strömende Blut durch Wärmeaustausch das

zurückkehrende kältere Blut wieder auf. Somit bleibt der Körperkern am längsten warm.

Das funktioniert natürlich nur eine gewisse Zeit lang und bis zu einer bestimmten Temperatur. Schauen wir uns an, was beim Absinken der Körperkerntemperatur passiert.

Beim Absinken der Körperkerntemperatur um nur 2-3° C in den Bereich von 34° C - 36° C kommt es zum sogenannten Erregungsstadium. Muskelzittern ist maximal gesteigert und der damit hohe Energieverbrauch führt schließlich mit der Zeit (je nach Konstitution und Energiezustand) zur totalen körperlichen Erschöpfung. Hier treten bereits Symptome wie Verwirrheitszustände und Desorientierung auf.

Danach folgt zwischen 30° C - 36° C Körperkerntemperatur das gefährliche Erschöpfungsstadium.

FLIEGEN MIT FREUNDEN

BJ-Check 149,-€
inkl. Versand

Ausbildung | Weiterbildung | Gleitschirmreisen | XXL Parashop | Top Inzahlungnahme

Teil 1



FOTO TORSTEN SIEGEL

Alles ging so schnell, da war plötzlich dieser Gleitschirm direkt voraus, der verzweifelte Versuch das Fluggerät noch herumzureißen misslang. Ein gewaltiger Schlag, überall Tuch und Leinen, keine Sicht mehr, dann heftige Rotation, jetzt muss der Rettungsschirm raus, sofort! Keine Panik, erstaunlicherweise, ganz cool sucht die Hand den Griff des Retters, ein kurzer Blick, wo in all dem Chaos ein Stück freier Luftraum ist, mit Adrenalinunterstützung fliegt das Päckchen wie eine Rakete davon. Die wenigen Augenblicke scheinen endlos, während sich weiterhin alles rasend schnell dreht, bis sich das große, runde, weiße Segel plötzlich ganz rasch entfaltet und einen herausreißt aus dem Strudel. Jetzt dreht es sich nicht mehr wie verrückt, hin- und herschaukelnd geht es abwärts, schneller als erwartet werden die Bäume immer größer. Morsches Holz kracht, ein paar Äste verpassen saftige Ohrfeigen, ein Ruck, dann Stille. Das Herz rast, ein paar unsinnige Worte an sich selbst, wie um zu prüfen, ob man auch wirklich da ist. Alles noch einmal gut gegangen. Den Rest erledigen das Handy, die Bergwacht, die Bergungskostenversicherung des DHV. Eine Kollision ist, zumindest für einen der Beteiligten, glimpflich verlaufen.

KOLLISIONSGEFAHR

Dieser Beitrag ist auch mit zahlreichen Videos unter Sicherheit auf www.dhv.de nachzulesen

EIN BEITRAG VON SICHERHEITSREFERENT KARL SLEZAK

Zu Beginn sollen ein paar simple Beobachtungen stehen: Kollisionen sind grundsätzlich potentiell lebensgefährlich. Mit Glück kommen die Piloten physisch weitgehend unbeschadet davon. Die Angst wird aber in Zukunft immer mitfliegen, denn der Gleitschirm, der da plötzlich direkt vor einem war, kann jederzeit wieder auftauchen. Kollisionen sind die Ursache für schwerverletzte Piloten, jedes Jahr fordern sie Menschenleben. Die nach einer Kollision verhängten Fluggeräte können ungeheure Rotationskräfte entwickeln. Ein Pilot berichtete davon, dass er durch die enorme Fliehkraft bewusstlos geworden war. Auf youtube.com findet man das Video einer Kollision im Startbereich am Babadag/Türkei. Was zunächst wie eine fast harmlose, spielerisch leichte Berührung von zwei Gleitschirmen aussieht, entwickelt sich in wenigen Sekunden zu einem gemeinsamen Spiralsturz von brutaler Gewalt bis zum tödlichen Ende.

Kollisionen werden manchmal unglaublich leichtfertig verursacht. Da gibt es die Gleitschirmpiloten, die im dichten Getümmel nur in ihre Kappe zu starren scheinen und von dem, was um sie herum geschieht, wenig wahrnehmen. Aufgeschreckt durch die wütenden Rufe der Fliegerkollegen um sie herum, erwecken sie den Eindruck, soeben aus einem tiefen Traum erwacht zu sein. Andere legen eine beängstigende Ellenbogenmentalität beim Fliegen an den Tag. Wie aggressive Autofahrer drängeln sie, fliegen ganz dicht an andere heran, suchen nur den eigenen Vorteil im Aufwind. Fliegende Zeitbomben sind jene Kollegen, die im Theoriefach Luftrecht, Ausweichregeln, nicht aufgepasst haben. „Der mir am Hang entgegenkommende Drachen hätte leicht nach links ausweichen können, tat dies aber nicht. Wer bezahlt mir jetzt meinen Schaden?“ Soweit das Statement eines Gleitschirmfliegers, der leichtfertig und offensichtlich in Unkenntnis der Hangflugregeln eine Kollision verursacht hat. Nachdem er in einer Steilschleife einen unterhalb fliegenden Kollegen „abgeschossen“ hatte, klagte ein Gleitschirmpilot auf Schadenersatz. Begründung: Es sei ja wohl klar, dass er in einer Steilschleife schlecht ausweichen könne, dies wäre die Pflicht des unterhalb Fliegenden gewesen, so war es im Anwaltschreiben zu lesen.

Meist ist es aber weder Unwissen, Absicht noch böser Wille, der zu Zusammenstößen führt, sondern schlicht Unaufmerksamkeit.

Im Hangaufwind

Das Gefühl der absoluten Kontrolle über das Fluggerät verleitet viele Piloten dazu, im ruhigen, laminaren Hangaufwind mit sehr geringem Sicherheitsabstand zu fliegen. In solchen Bedingungen kann der Schirm oder Drachen zentimetergenau manövriert werden, alles ist weich, kalkulierbar, ruhig und easy. Die äußeren Bedingungen sind dazu geeignet, Relaxtheit aufkommen zu lassen. Einige Unfälle zeigen jedoch, dass dieser Schein trügerisch sein kann: Eingelagerte Thermik kann die vertikale Flugbahn plötzlich nach oben oder unten ändern.

Eingelagerte Thermik

Mehrere bekannt gewordene Fälle, einer davon auf Video dokumentiert, zeigen folgendes Szenario: Zwei Gleitschirme fliegen höhenmäßig leicht versetzt mit horizontalem und vertikalem Abstand < 20 Meter hintereinander im Hangaufwind. Eine Thermik erfasst den Vorausfliegenden, verlangsamt dessen Fahrt und lässt ihn steigen. Der hinterher fliegende Schirm sinkt, beschleunigt zunächst im

Pilot des anderen Schirmes bei der Landung durch einen Genickbruch getötet wurde.

Störung am Fluggerät

Durch eine Störung am Fluggerät verliert ein Pilot die Kontrolle über seine Flugbahn. Ein schlimmer Unfall, der in diese Kategorie fällt, ereignete sich im Frühjahr 2008 am Breitenberg (Falkenstein). Ein etwa 20 Meter höher fliegender Schirm hatte turbulenzbedingt einen Frontklapper. Das plötzliche starke Sinken führte dazu, dass er mit dem darunter fliegenden Schirm kollidierte. Es folgten dramatische Momente mit extremer Rotation der verhängten Fluggeräte. Nur einem der beiden Piloten gelang es den Rettungsschirm auszulösen. Er landete unverletzt. Der andere wurde in heftiger Rotation gegen eine Felswand geschleudert und so schwer verletzt, dass er bis heute nicht aus dem Koma erwacht ist.

Fehlreaktion eines Piloten

Zu einem schrecklichen Unfall mit zwei Toten war es im Herbst 2009 in England gekommen. Drei Gleit-

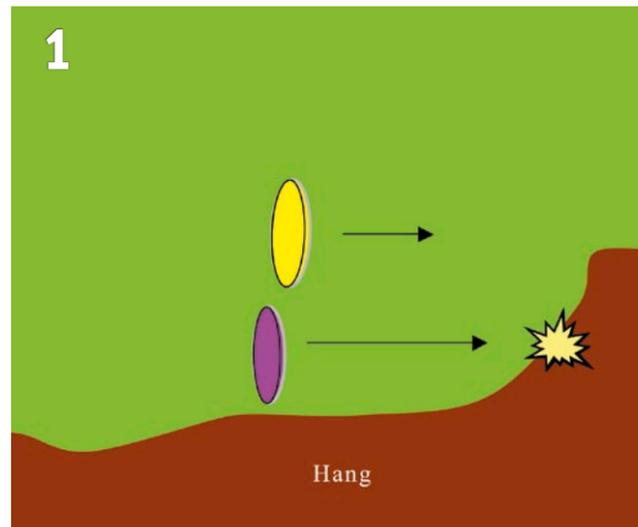


Diese Bildreihe zeigt eine Kollision, bei welcher der tiefer fliegende Pilot durch Thermikeinfluss steigt und mit dem höher fliegenden Piloten kollidiert. (Quelle: youtube.com)

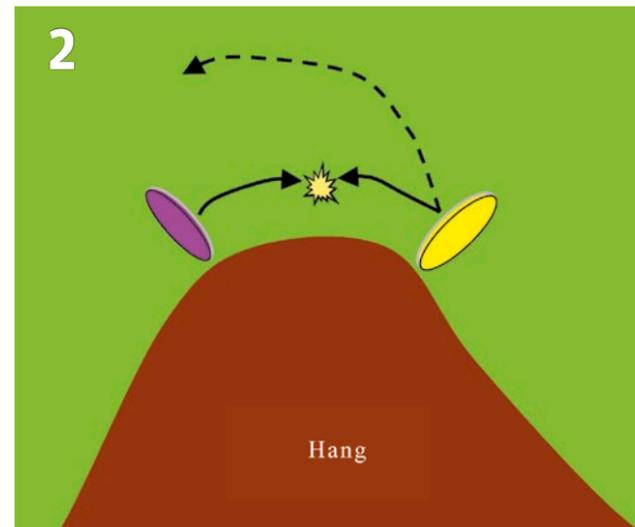
Randbereich der Thermik und nähert sich seinem Vordermann dadurch an. Jetzt ist er etwas tiefer aber vertikal auf gleicher Höhe wie dieser. Die Thermik ergreift nun auch sein Fluggerät und er steigt. Die Kappe kommt in Berührung mit dem oberen Piloten. Die Wahrscheinlichkeit, dass sich irgendwas am Gurtzeug mit den Topleinen des von unten heran steigenden Gleitschirms verhängt, ist extrem hoch.

Ein deutscher Pilot war vor ein paar Jahren an einer derartigen Kollision in der Schweiz beteiligt. Nach der Auslösung eines Rettungsgerätes wurden beide verhängten Schirme ins Lee geblasen, wo der

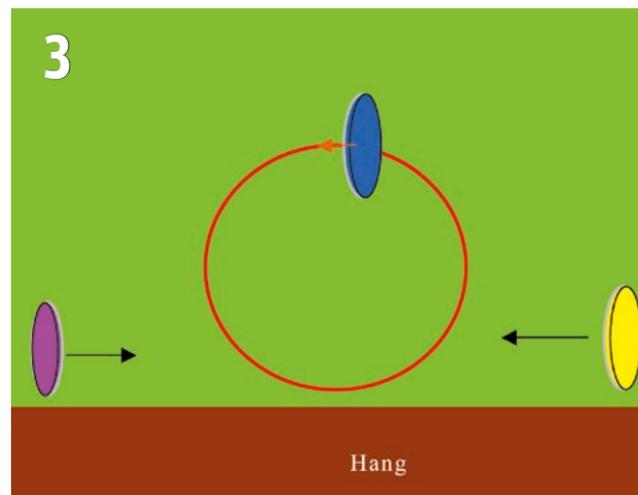
schirmpiloten flogen, leicht höhenversetzt, nebeneinander aus dem freien Luftraum auf den Hang zu. Einer der drei fühlte sich bedrängt, fürchtete wegen des neben ihm fliegenden anderen Piloten an der Kurve vor die Hangkante gehindert zu werden. Er brüllte den rechts von ihm Fliegenden an, sofort abzuweichen. Dieser erschrak, leitete eine schnelle Kurve nach rechts ein und kollidierte unmittelbar darauf mit dem dritten Piloten, der rechts von ihm etwas höher flog. Der Körper des oberhalb Fliegenden verfang sich in den Topleinen und verwickelte sich in der Gleitschirmkappe. In der Folge kam es zum Absturz



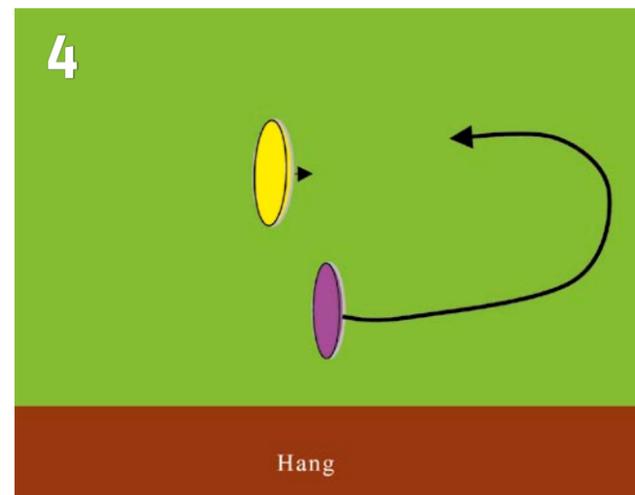
1
Fies und gefährlich! Der violette Gleitschirm kann vor dem Geländeknick nicht nach links ausweichen, weil ihn der gelbe Schirm einsperrt (Draufsicht).



2
Am schlecht einsehbaren Geländevorsprung muss der gelbe Schirm (Hang zur Linken) möglichen Gegenverkehr einkalkulieren und den Hangabstand vergrößern (Draufsicht).



3
Klares No Go! Wer in der Thermik kreist, darf den Hangflug-Verkehr nicht behindern. Abstand mindestens 100 m zum Hang, besser mehr (Draufsicht).



4
Vor der Kehre checken, ob der Flugweg nicht auf Kollisionskurs führt, gegebenenfalls Rufkontakt aufnehmen (Draufsicht).

aus ca. 100 m Höhe. Dutzende von fassungslosen Zuschauern mussten das Drama mit ansehen, bei dem der unterhalb befindliche Pilot, obwohl völlig unbehindert, keinerlei Versuche machte, sein Rettungsgerät auszulösen. Beide beteiligten Piloten zogen sich beim Aufprall so schwere Verletzungen zu, dass sie daran starben.

Pilot eingesperrt

In einem Mittelgebirgs-Fluggelände ereignete sich folgender Vorfall bei sehr kräftigem Wind. Ein soarer Gleitschirmflieger flog an der Hangkante in einer Geländeeinbuchtung gegen den starken Wind. Von links und rechts ließen sich zwei weitere Gleit-

schirmpiloten herandriften und setzten sich leicht luvseitig davor. Dem dahinter befindlichen Piloten waren nun alle Wege abgeschnitten. Links und rechts sperrte das Gelände den Fluchtweg, vor ihm die beiden anderen Gleitschirmflieger. Einer der beiden ließ sich zudem noch weiter nach hinten driften. Es kam zu einer Berührung der Kapfen, die den Schirm des „Eingeschlossenen“ zum Einklappen brachte. Der Einklapper brachte das Gerät in eine Drehbewegung in den Wind. Mit hoher Geschwindigkeit schlug der Pilot auf den Hang und verletzte sich dabei schwer.

Besonders fies ist es, wenn ein hangparallel fliegender Pilot vor einem Geländehindernis einge-

sperrt wird, weil ein weiter außen fliegender ein Abdrehen in diese Richtung unmöglich macht (siehe Abbildung 1). 2006 und 2007 wurde jeweils ein solcher Unfall gemeldet, bei dem die innen fliegenden Piloten, um eine Kollision zu vermeiden, in den Hang krachten.

Kollision am Geländeknick

Einer rechtlichen Klärung bedurfte ein Kollisionsunfall, bei dem zwei Gleitschirmflieger an einem schlecht einsehbaren Geländevorsprung frontal zusammengestoßen waren. Die beiden Flieger kamen sich direkt entgegen und flogen nahe am Hang. Die rechtliche Bewertung ergab, dass derjenige, der den

Hang zu seiner Linken hat, in dieser Situation einkalkulieren muss, dass ein Vorflugberechtigter (Hang zur Rechten) entgegenkommen könnte. Er muss seinen Hangabstand so vergrößern, dass keine Zusammenstoßgefahr besteht (siehe Abbildung 2).

Hangflug oder freier Luftraum?

In Bezug war es zu einem Kollisionsunfall mit einem Schwerverletzten gekommen, weil ein am Hang kreisender Gleitschirmflieger mit einem zweiten zusammengestoßen war, der in gerader Linie den Hang entlang flog. Eine ähnliche Situation lag im Sommer 2009 an der Emberger Alm vor, als ein sehr eng am Hang kreisender Drachenspanner mit einem soarenden Gleitschirmpiloten zusammenstieß. Wie groß muss der Abstand zum Hang sein, um mit dem Kreisen beginnen zu dürfen? Antwort: Der Abstand muss so gewählt werden, dass dabei der Hangflugverkehr nicht behindert wird. Das ergibt sich schlicht aus dem Vorhandensein von Hangflugregeln. Die gesetzlichen Bestimmungen „gehen davon aus“, dass am Hang nur hangparallel geflogen wird. Sie geben dem soarenden Piloten keine Regel an die Hand, wie er sich gegenüber einem am Hang kreisenden Fluggerät zu verhalten hat, diese Situation kommt im Gesetz nicht vor. Für die Praxis bedeutet dies, dass, bei gleichzeitigem Soaring-Verkehr, ein Thermikkreis nicht näher als 100 m an den Hang führen darf. Diese 100 m benötigen die im Hangaufwind fliegenden Piloten, um einander ausweichen zu können und einen sicheren Hangabstand zu halten. Wie errechnet sich dieser Abstand?

2 Gleitschirm- oder Drachenspannweiten der beiden entgegenkommenden Fluggeräte = 25 m, 2 Spannweiten Abstand beim Ausweichen = 25 m, 2 Spannweiten Abstand bei der Annäherung des Kreisenden = 25 m, 2 Spannweiten Abstand des hangnah fliegenden Piloten zum Gelände = 50, sind in Summe 125 m.

Wie nah am Hang ist nah?

Es gibt individuell starke Unterschiede wie nahe Piloten mit einem sicheren Gefühl an den Hang fliegen. Diese Frage ist dann von Bedeutung, wenn es ums Ausweichen geht. Muss einem 100 m oder noch weiter vom Hang fliegenden Piloten ausgewichen werden, wenn dieser den Hang zur Rechten hat?

Zu Hindernissen, wie einem Hang, ist ein ausreichender Abstand zu halten. Das bedeutet, dass ausreichend Platz ist, um auch bei einer Störung, wie einem Einklapper, Platz zum Manövrieren zu haben. Hier gilt wieder die alte Fliegerregel: 1,5 Sekunden Reaktionszeit für den Piloten, die gleiche Zeitspanne, bis das Gerät reagiert und noch mal diese Zeit, bis ein Kurs weg vom Hang eingenommen werden kann. Sind ca. 5 Sekunden x 10 m/s Geschwindigkeit = 50 m. Jedem Piloten muss von anderen dieser Sicherheitsabstand zugewilligt werden, auch wenn viele einen sehr viel geringeren Hangabstand als sicher empfinden.

Kollision bei der Kehre

Im Hangaufwind dreht man weg vom Hang und zwar am günstigsten im besten Steigen. Dies ist ein besonders kritisches Moment. Denn ein parallel, weiter außen fliegender Pilot könnte von der plötzlichen Richtungsänderung überrascht werden. Deshalb ist besonders beim Einleiten der Kehre genau zu prüfen, ob diese ohne Kollisionsgefahr geflogen werden kann. Gegebenenfalls verständigt man sich durch Rufen.

Es gibt nur ein Rezept, um gefährliche Annäherungen im engen Luftraum zu vermeiden: Die ständige Beobachtung der anderen Flieger, die Beachtung der Ausweichregeln und das Einhalten sicherer Abstände.

GLEITSCHIRME, BOOTE, ZELTE, OUTDOOR

FLIEGFIX

VERSAND AUCH AN DEN URLAUBSORT!

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

www.fliegfix.com

Dank an alle freespee-Piloten!
Unsere erste Saison war sensationell.

NEU

free*spee^d-XC
speed up 2.0

jetzt auch auf Strecke einfach einstellen!

...einfach frei fliegen

www.free-spee.com

GRENZENLOS

GLEITSCHIRMREISEN

BLUE SKY

GLEITSCHIRMREISEN

www.bluesky.at Tel. +43 4842 5176

Flugurlaub und Ausbildung preiswerter denn je!

Als Gast in einem der Schladming-Dachstein Sommercard-Partnerbetriebe sparst Du Dir z.B. alle Seilbahngebühren und zusätzlich gibt es mehr als 100 inklusivleistungen!

Flugreisen und Sicherheitstraining
DHV anerkannt!

Ausbildung
Fliegen in den Bergen!
Supergünstige
»All inklusive Angebote«



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

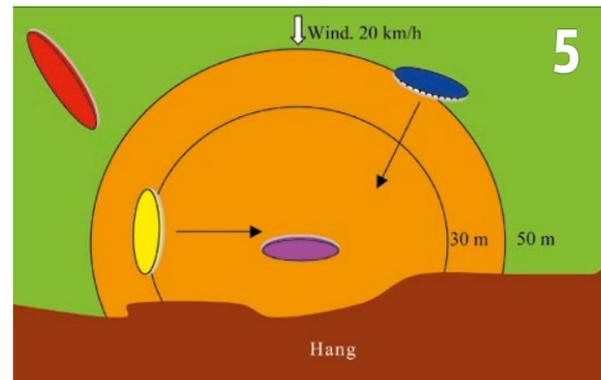
Flugschule Aufwind - www.aufwind.at
T +43(0)3687/81880 oder 82568 - Österreich

Para Supply.com
Der echte online Direktvertrieb

Epic Overall € 108

Hersteller -> Flieger

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



Horizontale Sicherheitsdistanzen. Der blaue Schirm legt mit Rückenwind die 50 m in etwa 3 Sekunden zurück. Der gelbe Schirm braucht mit Seitenwind für die Distanz von 30 m ebenfalls etwa 3 Sekunden. Näher sollte man niemanden heranlassen (Draufsicht).

Luftraum-Scan

Die ständige Beobachtung des Luftraums ist die wichtigste Maßnahme, um mögliche gefährliche Annäherungen rechtzeitig zu erkennen. Der Luftraum-Scan umfasst das gesamte Sichtfeld (links, rechts, unten, oben), dauert ca. 3-5 Sekunden und wird sofort wieder von vorne begonnen. Ein eventuell notwendiger Blick auf die Instrumente sollte kurz sein, dann wieder das Umfeld beobachten. Fliegen mit dem Blick in der Kappe geht gar nicht, wenn andere in der Nähe sind. Wer sich öfter selbst dabei erwischt, sollte wissen: In die Kappe schauen bringt nichts. Eine Störung spürt man viel eher über die Steuerleinen und das Gurtzeug, als man sie visuell bemerkt. Für andere sind die „Kappenschauer“ ein unkalkulierbares Risiko.

Wenn sich mehrere Piloten in einem begrenzten Luftraum bewegen, ist es unabdingbar, dass sich jeder einzelne einen inneren Plan davon macht, wo sich ungefähr die anderen befinden und welchen Kurs sie steuern. Beim ständigen Luftraum-Scan wird gecheckt: Sind noch alle da? Wo sind sie und welchen Kurs fliegen sie? Ist plötzlich einer nicht mehr sichtbar, hat sich angenähert oder fliegt auf einem Kollisionskurs, hat die Klärung einer mögli-

chen gefährlichen Annäherung sofort Priorität. Was viele nicht wissen: In den österreichischen Luftverkehrsregeln (LVR § 53) gibt es eine Vorschrift, die das sofortige Verlassen des Aufwindes für den Fall fordert, dass ein Pilot „die Kenntnis der Position anderer im selben Aufwindgebiet verloren hat“.

Bei der Kalkulation des Abstands zu anderen immer die eigene Reaktionszeit mit einrechnen. Die mittlere Reaktionszeit des Piloten auf eine bedrohliche Situation beträgt etwa 1,5 Sekunden, genauso

lange braucht es, um das Gerät auf einen Ausweichkurs zu bringen. In diesen 3 Sekunden ist ein mit Rückenwind heran schießender Gleitschirm oder Drachen ca. 50 m näher. Je aktiver die Luft ist, desto größer sollte auch der vertikale Abstand zwischen den Fluggeräten sein. Bei einem Klapper sind 15-20 m schnell verloren. Den gleichen Höhenverlust oder -gewinn kann auch plötzliches Steigen oder Sinken durch Thermik verursachen, besonders dann, wenn einer steigt und der andere sinkt. Die Ausweichmöglichkeiten bei einer schnellen vertikalen Annäherung an ein anderes Fluggerät sind zudem weniger effektiv, als wenn zur Seite ausgewichen werden kann.

Jeder Mensch hat ein individuelles Bedürfnis nach Distanz, dem räumlichen Abstand gegenüber seinen Mitmenschen. Wenn diese Distanz unterschritten wird, einem jemand zu nahe auf die Pelle rückt, macht sich beim Betroffenen ein unangenehmes Gefühl breit. Die Psychologie hält im Allgemeinen 2 Unterarm-längen, also einen guten Meter, für einen gebotenen Abstand. Um bei diesem Bild zu bleiben: 4-5 Gleitschirm-Spannweiten (ca. 50 m) horizontale und etwa 3-4 Leinenlängen (25-30 m) vertikale Distanz sollte die Sicherheitsdistanz beim Fliegen mit anderen Piloten mindestens sein. ▽

NEU Jedem Piloten sein optimales Material!

Ihr Fachgeschäft im Internet!

Gleitschirme
Speedrider
Gurtzeuge
Flugelektronik
Rettungsgeräte
Zubehör

gleitschirm-optimal.de

ORASE
Flugschule

Gemeinsam abheben

Du willst gemeinsam mit Gleichaltrigen fliegen gehen, Spaß haben, neue Freunde finden und dabei auch noch was lernen? Dann bist du auf den Events der DHV Jugend genau richtig, wir suchen ein passendes Fluggebiet aus und organisieren vor Ort Geländeeinweisungen, Wetterinformationen und Alternativprogramme, falls es mal nicht fliegt. Meistens mit dabei sind unser Gruppzelt und unser Tandemschirm. Komm, flieg mit uns!

Die Termine für die Events der DHV-Jugend 2010:

Ski & Fly:
Werfenweng, 12.02. bis 14.02.2010
Frühlingserwachen:
Kössen, 13.05. bis 16.05.2010
UL-Schlepp Camp (Drachen):
Leibertingen, 18.06. bis 20.06.2010
Go-South-West:
Andelsbuch, 22.05. bis 24.05.2010 / [bis 30.05.]
Sicherheitstraining:
Achensee, 12.07. bis 14.07.2010
Abgeschleppt:
Neustadt-Glewe, 17.07. bis 25.07.2010
DHV-Jugend Fun Cup:
Zillertal, 31.07. bis 07.08.2010
B-Schein im Zillertal:
Während dem DHV-Jugend Fun Cup!
Junior & Ladies Challenge:
Greifenburg, 14.08. bis 20.08.2010
HG- [Junior]Challenge:
Greifenburg, 21.08. bis 28.08.2010
XC-Camp Piedrahita:
Piadrahita, 27.08. bis 05.09.2010
Walk-n-fly:
Nordalpen, 15. bis 17.10.2010
Ausweichtermin 22. bis 24.10.2010

Nähere Informationen findest du auf unserer Homepage:
www.dhv-jugend.de
Melde dich an und sei dabei!



Einhängen der Tragegurte mit Blick zum Schirm

TEXT PETER CRÖNIGER FOTOS LENA CRÖNIGER

Rückwärts Starten liegt im Trend. Bereits bei Windstärken ab 10 km/h ziehen viele Piloten den Schirm mit Blick zur Kappe auf und erhalten damit mehr Bewegungsspielraum. Vorteile dieser Technik sind die Möglichkeit zum frühen Eingreifen über zumindest eine Bremse und die Blickkontrolle in einer natürlichen Körperhaltung. Der Pilot hat sein Sportgerät besser im Griff, wenn er sich ihm zuwendet. Die meisten drehen jedoch während dem Einhängen der Gurte und dem Aufnehmen der Bremsgriffe ihrer Kappe den Rücken zu. Sie geben damit die Kontrolle über den Gleitschirm für eine beachtliche Zeitspanne auf. Vor allem auf exponierten Startplätzen mit böigem und stärkerem Wind ist es sehr wichtig, sein Fluggerät auch während der Flugvorbereitung und dem Startcheck im Auge zu haben und sofort reagieren zu können.

Das Einhängen der Tragegurte ist zwar mit Blick zur Kappe und dadurch überkreuzten Leinen anfangs etwas unübersichtlicher, aber deutlich einfacher von den Bewegungen, denn das rückwärts Einhängen ist im Prinzip eigentlich ein vorwärts Einhängen, da alle Aktionen vor dem Körper und im Sichtbereich des Piloten ausgeführt werden. Anstatt sich alle Gurte von hinten zu holen, sich ein paar Mal hin und her zu drehen und am Schluss ein ganzes Leinenpaket über den Kopf zu heben und meist mit mindestens einer Leine am Gurtzeug hängen zu bleiben, geht man auf den Schirm zu und dreht einfach beide Tragegurte um. Pilot und Gurte sind jetzt um 180° gedreht und damit ist alles wieder seitenrichtig. Auch die Wahrscheinlichkeit, dass der Gleitschirm ein ungewolltes Eigenleben entwickelt, ist geringer, der Pilot kann sehr schnell über die hinteren Tragegurte eingreifen und/oder durch Entgegengehen den Schirm am Boden halten. Der Startcheck ist so einfacher und sicherer auszuführen.

Dieser Artikel soll euch inspirieren, die Scheu vor dem anfänglichen Leinengewirr zu überwinden. Etwas Mut zum Neuen, ein solides Konzept und einige Übung sind nötig, um sich sicher „rückwärts einzuhängen“. Mit der farblichen Markierung der Tragegurte, Karabiner, der Steuergriffe und der Handschuhe haben wir versucht, die Bilder etwas übersichtlicher zu gestalten. Die linke Seite (in Flugrichtung) ist rot markiert, die rechte Seite ist grün.

Bei stärkerem Wind empfehlen wir, die Leinen mit Winddruck zu strecken und zu trennen, sich rückwärts einzuhängen und anschließend rückwärts aufzuziehen. Beim Hinlegen des Schirms zeigt die ausgerollte Mittelbahn der Kappe genau gegen den Wind. Ziel beim Auslegen ist es, dem Wind anfänglich wenig Angriffsfläche zu bieten, aber die Leinen freizulegen. Die Stabils werden deshalb jeweils stark nach unten gezogen, um einen deutlichen Bogen zu erhalten. Je stärker der Wind, desto bogenförmiger, um ein Verblasen der Flügelenden zu vermeiden und trotzdem die Leinen freilegen zu können. Es werden beide Tragegurte von der Kappe weg nach vorne gezogen, bis die mittleren A-Leinen gespannt sind und dann die Leinenebenen wie bei wenig Wind von unten nach oben durch Strecken so weit wie möglich freigelegt. Beide Tragegurte gleichzeitig geht schneller, ist einfacher und hat den Vorteil, dass der Schirm durch den symmetrischen Griff an den Tragegurten und den hinteren Ebenen jederzeit kontrolliert und am Boden gehalten werden kann. Die Stammleinen liegen jetzt frei. Durch Zug an A- und D-Gurten kann der Pilot jetzt alle Leinen strecken, trennen und auf Verschlaufungen kontrollieren. Oder das Einhängen vorziehen und das Vorfüllen der Kappe und Strecken der Leinen anschließend bereits startfertig durchführen.

Blatt bitte herausnehmen und aufbewahren



(3) Jeweils die Beschleuniger-Brummelhaken von unten außen unverdreht verbinden.



(4) Die Tragegurte hängen seitenrichtig vor einem nach unten. Der entscheidende Trick ist, jetzt die Steuergriffe mit den Händen aufzunehmen und in der jeweiligen Hand zu belassen. Die Rechte (grün) in der rechten Hand und die Linke (rot) in der linken Hand.



(7) Für die Standard Aufziehtechnik werden jetzt beide A-Gurte mit der rechten Hand aufgenommen und dann überprüft, ob die rechte Steuerleine über den Gurten frei zur Rolle läuft und ob die linke Steuerleine unterhalb frei zur Rolle führt.

Zum Einhängen fasst man beide Tragegurte mit der rechten Hand von oben und dreht sie um 180° nach rechts. Jetzt liegt der rechte Tragegurt rechts und der linke Tragegurt links parallel auf der rechten Handfläche. Die Rückseiten (D-Gurte) sind oben. Einfach die Tragegurte links und rechts in die Karabiner einhängen und anschließend jeweils die Beschleuniger-Brummelhaken von außen unten unverdreht verbinden. Jetzt hängen die Tragegurte seitenrichtig vor einem nach unten; die Steuergriffe werden einfach aufgenommen und verbleiben in der jeweiligen Hand. Die Rechte (grün) in der rechten Hand und die Linke (rot) in der linken Hand. Mit einer Links-Drehung beider Hände werden jetzt die Tragegurte zurückgedreht und überkreuzt – der rechte Tragegurt liegt über dem linken Tragegurt und die Vorderseiten (A-Gurte) sind wieder oben. Für die Standard Aufziehtechnik werden jetzt die A-Gurte mit einer Hand aufgenommen und dann der Startcheck durchgeführt. Beim Erlernen und Üben ist es sehr hilfreich, wenn die Tragegurte, Karabiner und Bremsgriffe farblich markiert sind; so vermeidet man auch, dass die Tragegurte eventuell um 180° verdreht eingehängt werden. Wir raten zur Unterstützung durch kompetente Fluglehrer.

Die Technik - Bild für Bild für Linksausdreher



(1) Man fasst beide Tragegurte mit der linken Hand von oben und dreht sie um 180° nach links.



(2) Jetzt liegt der rechte Tragegurt rechts und der linke Tragegurt links parallel auf der linken Handfläche. Die Rückseiten (D-Gurte) sind oben. Einfach die Tragegurte rechts und links in die Karabiner einhängen. Tipp: Wenn die Schnapper der Karabiner innen sind, geht's schneller und einfacher.



(3) Jeweils die Beschleuniger-Brummelhaken von unten außen unverdreht verbinden.



(4) Die Tragegurte hängen seitenrichtig vor einem nach unten. Der entscheidende Trick ist, jetzt die Steuerschlaufen mit den Händen aufzunehmen und in der jeweiligen Hand zu belassen. Die Rechte (grün) in der rechten Hand und die Linke (rot) in der linken Hand.



(5) Mit den Steuergriffen greifen die Hände den linken und den rechten Tragegurt. Mit einer Rechts-Drehung beider Hände (180° im Uhrzeigersinn) werden jetzt die Tragegurte gedreht und überkreuzt. Die linke Hand überkreuzt die rechte.



(6) Der linke (rot) Tragegurt liegt über dem rechten Tragegurt und die Vorderseiten (A-Gurte) sind wieder oben.



(7) Für die Standard Aufziehtechnik werden jetzt beide A-Gurte mit der linken Hand aufgenommen und dann überprüft, ob die linke Steuerleine über den Gurten frei zur Rolle läuft und ob die rechte Steuerleine unterhalb frei zur Rolle führt.

Zum Einhängen fasst man beide Tragegurte mit der linken Hand von oben und dreht sie um 180° nach links. Jetzt liegt der linke Tragegurt links und der rechte Tragegurt rechts parallel auf der linken Handfläche. Die Rückseiten (D-Gurte) sind oben. Einfach die Tragegurte links und rechts in die Karabiner einhängen und anschließend jeweils die Beschleuniger-Brummelhaken von außen unten unverdreht verbinden. Jetzt hängen die Tragegurte seitenrichtig vor einem nach unten; die Steuerschlaufen werden einfach aufgenommen und verbleiben in der jeweiligen Hand. Die Rechte (grün) in der rechten Hand und die Linke (rot) in der linken Hand. Mit einer Rechts-Drehung beider Hände werden jetzt die Tragegurte zurückgedreht und überkreuzt – der linke Tragegurt liegt über dem rechten Tragegurt und die Vorderseiten (A-Gurte) sind wieder oben. Für die Standard Aufziehtechnik werden jetzt die A-Gurte mit einer Hand aufgenommen und dann der Startcheck durchgeführt. Beim Erlernen und Üben ist es sehr hilfreich, wenn die Tragegurte, Karabiner und Bremsgriffe farblich markiert sind; so vermeidet man auch, dass die Tragegurte eventuell um 180° verdreht eingehängt werden. Wir raten zur Unterstützung durch kompetente Fluglehrer.

Die Technik - Bild für Bild für Rechtsausdreher



(1) Man fasst beide Tragegurte mit der rechten Hand von oben und dreht sie um 180° nach rechts.



(2) Jetzt liegt der rechte Tragegurt rechts und der linke Tragegurt links parallel auf der rechten Handfläche. Die Rückseiten (D-Gurte) sind oben. Einfach die Tragegurte links und rechts in die Karabiner einhängen. Tipp: Wenn die Schnapper der Karabiner innen sind, geht's schneller und einfacher.



(5) Mit den Steuergriffen greifen die Hände den linken und den rechten Tragegurt. Mit einer Links-Drehung beider Hände (180° gegen den Uhrzeigersinn) werden jetzt die Tragegurte gedreht und überkreuzt. Die rechte Hand überkreuzt die linke.



(6) Der rechte Tragegurt liegt über dem linken Tragegurt und die Vorderseiten (A-Gurte) sind wieder oben.

Mit Partner-Check ruhig und sicher starten

Der Partner-Check verhindert beim Sportklettern Unfälle. Auch beim Drachen- und Gleitschirmfliegen würde er erheblich zur Verbesserung der Sicherheit beitragen.

TEXT PIET WILLIG, FOTO OLGA SAMUELS



1. Ausgangslage:

Startleiter beobachten immer wieder Fehler durch falsch eingehängte Gurte oder eine fehlerhafte Führung der Steuerleinen etc.. Meine Beobachtungen zeigen, dass ca. 20 % der Piloten mit falsch angelegter Ausrüstung an den Start gehen. Nicht nur dem Anfänger sondern auch dem Könnler unterlaufen immer wieder Fehler. Dies führt zu Unfällen. Einige enden tödlich. Als Startleiter bemerkt man nicht nur Fehler, sondern spürt auch Stress oder sogar Angst bei ungeübten Piloten. Übermäßiger Stress oder Angst blockieren unsere Wahrnehmung und unser Handeln. Beides ist gefährlich und darf beim Fliegen nicht sein.

2. Abhilfe:

Beim Windschlepp haben wir die einmalige Chance, dass dem startenden Piloten eine Person zur Seite steht: der Startleiter! Er macht den Partner-Check, nachdem er das Einverständnis des Piloten eingeholt hat.

1. Er überprüft die Ausrüstung des Piloten.
2. Spürt er Unruhe, Stress oder Angst bei dem Piloten, versucht er zu beruhigen. Hier muss jeder Startleiter für sich entscheiden, ob er aktiv werden möchte. Eine sehr hohe Sensibilität ist hierfür Voraussetzung.

3. Vergleich und Kritik

In anderen Sportarten wie Klettern und Tauchen ist der Partner-Check schon längst verbindlich vorgeschrieben.

Der Partner-Check soll den Piloten weder entmündigen noch die alleinige Verantwortung nehmen. Diese Bedenken äußern Kritiker des Partner-Checks. Klartext: Der Startleiter führt eine zweite zusätzliche Prüfung durch, ohne dass er eine Gewährleistung oder Haftung übernimmt.

4. Vorteile des Partner-Checks

Unfälle werden reduziert.

Stress und Angst werden abgebaut.

Gastpiloten fühlen sich gut aufgehoben.

Das sensible Sorgen und Kümmern um einen anderen Sportler fördert die Gemeinschaft unter Sportlern.

In der Ausbildung führt der Partner-Check zu einem deutlich intensiveren Lernen. Wenn Kursteilnehmer sich gegenseitig kontrollieren, lernen sie die Anwendung sicherheitsrelevanter Aspekte bei sich und bei anderen Kursteilnehmern. Sie erfahren während der Ausbildung, dass die Sicherheit eine Gemeinschaftsaufgabe ist, und dass man sich beim Fliegen um den Anderen kümmert.

5. Erste Erfahrungen

Der Partner-Check wurde im Jahr 2008 bei den Hamburger Drachen- und Gleitschirmfliegern eingeführt. Begleitend zum Flugbetrieb wurde der Partner-Check durchgeführt und hat sich durch Einsicht und große Akzeptanz etabliert. Die Piloten des Vereins und die Gäste begrüßen diesen hohen Sicherheitsstandard.

6. Ausblick für den Hang-Start

Aus meiner Sicht ist der Partner-Check beim Hang-Start genauso hilfreich wie an der Winde. Organisationsformen müssten überlegt werden. Klar ist auf jeden Fall, dass einige Leute, die am Berg gestartet sind, heute noch leben würden, hätte nur einer der anwesenden Personen einen einzigen Blick auf die Beingurte geworfen.

7. Hoffnung und Bitte

Wenn Ihr die Einführung des Partner-Checks sinnvoll findet, würde ich mich freuen, wenn Ihr auch in Eurer Winden- oder Bergfluggemeinschaft den Partner-Check als Empfehlung einführt.



Drachen-Intermediate Festival

TEXT UND FOTOS
DIRK SOBOLL

Dirk Soboll hat mit seinem Team im Namen des DHV ein Drachen-Intermediate-Festival auf der Free Flight am Tegelberg durchgeführt.

Im Allgemeinen beginnt jeder seine fliegerische Laufbahn auf einem Einfachsegler. Er gibt die notwendige Sicherheit bei den ersten Alleinflugerlebnissen ohne Fluglehrer und Funkunterstützung und er ist ein zuverlässiger Begleiter, um Erfahrung aufzubauen. Aber irgendwann, vielleicht nach ein, zwei Saisons, kommt – mit zunehmender Sicherheit – doch der Wunsch nach einem leistungsfähigeren und schnelleren Gerät auf. Allerdings haben wir die Erfahrung gemacht, dass dieser Aufstieg nicht selten zu einer Überforderung führte, und nicht wenige Piloten wünschten sich ihren Ein-

fachsegler zurück – nur bitte mit etwas mehr Leistung ...

Heute sind genau für diese Anforderungen einige Intermediate-Geräte auf dem Markt, die bei ansprechender Leistung gute Start- und Landeeigenschaften haben. Der Weg dahin war von viel Entwicklungsarbeit gekennzeichnet, die auf den langjährigen Erfahrungen mit Hochleistern aufbaute, um neben den Turmlosen eine neue Klasse von Leistungsseglern mit beherrschbaren Parametern zu schaffen. Dabei sind sie leichter geworden und lassen sich zügig aufbauen. Sie versprechen

Flugfreude ohne Reue; manche kann man sogar als Anfänger von der Schulung an fliegen.

Am sinnvollsten ist es natürlich, wenn man den neuen Drachen vor dem Kauf Probe fliegen kann – und so haben wir zur FreeFlight 2009 am Tegelberg ein Intermediate-Festival veranstaltet. Fast alle Hersteller sind unserer Einladung gefolgt und haben uns ihre Geräte zur Verfügung gestellt.

Die Piloten wurden am Startplatz zunächst beim Aufbau und auch später beim Start begleitet und unterstützt, am Landeplatz stand Leo bereit, um die Flieger, wenn gewünscht, auch mit Funkunterstüt-

zung entgegenzunehmen. Das Interesse war groß – und der Erfolg auch. Treffpunkt für die Interessenten war der DHV-Stand auf der Messe und schon am Freitag hatte Brita alle Hände voll zu tun, die Flieger zu organisieren. Alle wurden ihren Vorlieben nach in eine Liste aufgenommen und konnten dem Zeitplan entsprechend unten am Landeplatz von Leo ihren Wunschdrachen übernehmen. Die Gegebenheiten am Tegelberg, wie Gelände und Logistik, sind ideal für solche Unternehmungen: nur wenige Meter zur Seilbahn, Drachen aufgeladen, und an der Bergstation auch wieder nur wenige Meter bis zum Aufbauplatz. Weil wir immer Funkkontakt hielten, stand ich in meiner Eigenschaft als leitender Fluglehrer schon oben bereit und konnte beim Aufbau und beim Start Tipps und Hilfestellung geben. Am Samstag wurde ununterbrochen geflogen; mehr als ein Dutzend Flieger nutzten die Gelegenheit zum Test. Am Sonntag frischte allerdings der Wind aus Westen auf, sodass es nur Wenige in die Luft lockte.

Im gesamten Verlauf des Festivals war kein einziger Start kritisch, kein einziger Steuerbügel ist auch nur verbogen worden – ein ganz klar positives Statement für die heutige Generation der Intermediates.

Wir wollten gern wissen, wie die Testpiloten die Drachen bewerten und hatten einen Fragebogen vorbereitet, den Brita jedem Testpiloten bei der Anmeldung aushändigte. Wir fragten zunächst nach dem Aufbau. Besonders interessierte uns natürlich das Start- und Landeverhalten und das Handling. Wie verhält sich das Gerät im Langsam- und Schnellflug, wie fühlt sich die Gleitleistung an? Unter „Bemerkungen“ konnte dann jeder noch einmal seine besonderen Erfahrungen mitteilen.

Im Folgenden stellen wir die Drachen vor und geben die Kommentare der Testpiloten wieder. Auch wenn es sich dabei um subjektive Eindrücke der Piloten handelt, kann man durchaus ablesen, wie sich die einzelnen Geräte fliegen lassen.

Airborne Sting 3 154 und 168

Airborne Australien zählt zu den ganz großen Herstellern von Trikes. Rick Duncan erzählte mir in einem Gespräch, dass sie viel Erfahrung aus dem Trike-Bau auf die Hängegleiter übertragen können, so unterschiedlich die Anforderungen an die Flügel auch seien. Der aktuelle Sting hat ein wenig mehr Streckung und weniger Fläche, die VG (variable Geometrie) ist effektiver als beim Vorgänger. Der Sting ist als leichter und einfacher Gleiter entwi-



Kite



Orbiter



Space



Sting

ckelt und so verzichtet Airborne zur Einsparung von Gewicht und Komplexität auf innenliegende Sprogs und fliegt konventionell mit Lufflines.

Die Tester bescheinigten dem Flieger einfache Start- und Landeeigenschaften, ein sehr gutes Handling und einen erstaunlich großen Geschwindigkeitsbereich bei gefühlt hoher Gleitleistung. Die Verarbeitung ist sehr gut, Beschläge und Finish wirken sehr wertig, insgesamt macht er einen sehr ausgereiften, sportlichen Eindruck.

Bautek Kite

Mit dem Kite hat Bautek (Trier) auf Basis des turmlosen Spice ein Gerät entwickelt, das eher Richtung Turmhochleister geht. Die Brüder Zimmer wollten ein leichtes Gerät unter 30 kg bauen. Es sei weniger Wert auf Schnellflug, als vielmehr auf gute Thermikeigenschaften und minimales Sinken gelegt worden. Das Handling ist sehr leicht. Harald Zimmer betont, dass man das Gerät mit wenig Steuer-ausschlägen und lockerem Griff fliegen sollte.

Dies bestätigten auch die Testpiloten: Das Gerät sei extrem leichtgängig, auch im Langsamflug könne man gut korrigieren. Der Aufbau sei sehr einfach, beim Start nehme das Gerät schnell Strömung an. Die Landung sei problemlos, wobei allerdings die Gleitleistung untergebracht werden muss.

Icaro Orbiter

Der Orbiter ist von Icaro (Italien) als hochleistungsfähigste Intermediate entwickelt worden. Gegenüber seinem

Vorbild, dem Eazy2, hat er eine effektivere VG mit Pitch-Kompensation erhalten. Mit nur einer Pitchleine und dem vom Zero7 übernommenen Swivel-Kompensator-System lässt sich ein größerer Geschwindigkeitsbereich erfliegen. Die Verarbeitung ist sehr gut, das Gerät wirkt sehr wertig. Es gibt ihn in den drei Größen S, M und L für Piloten von 60 bis 110 kg.

Die Testpiloten empfanden den Aufbau als etwas kompliziert. Das Gerät liegt leicht hecklastig auf den Schultern, der Start selbst ist jedoch unkompliziert. Bei gefühlt guter Gleitleistung sei das Handling etwas schwer. Die Landung selbst empfanden die Piloten als gut machbar.

Seedwings Space

Seedwings (Österreich) hat in den 90er-Jahren den Sensor aus Amerika importiert und recht bald begonnen, eigene Geräte zu entwickeln. Es sind seitdem mehr als 20 Drachen geworden, vom Einfachgerät bis zum Hochleister. Dem Prinzip des Randbogens sind sie dabei treu geblieben. Der Space ist eine Weiterentwicklung des Funky, für den Freizeit- und Gelegenheitsflieger entwickelt. Die Start- und Landeeigenschaften sind so gutmütig, dass manche den Vogel schon ab dem A-Schein sicher fliegen. Beim Segel setzt Seedwings auf die Qualität von Pause-Segeln mit Matrix-Eintrittskante. Obwohl leicht gebaut, kommt auch der Space mit profilierten Rohren. Der Space 14 eignet sich auch für leichte Piloten ab 55 kg, der Space 16

trägt bis zu 115 kg Körpergewicht. Die Testpiloten waren sich in ihrem Ergebnis einig: Der Drache liegt neutral auf den Schultern, der Start ist einfacher als mit einem Impuls, dem Einfachsegler, auf dem Generationen von Piloten gelernt haben. Er lässt sich auch langsam fliegen, im Stall verhält er sich gutmütig. Bei gutem Handling ist die Landung erwartungsgemäß sehr einfach, der Ausdruckpunkt gut zu fühlen.

Ein paar wenige Hersteller waren beim Festival nicht vertreten, sollen aber nicht ungenannt bleiben.

Thomas Pellicci (Stephanskirchen) bietet mit dem Spirit-L ein Intermediate-Gerät für Genuss-Flieger. Auch der ukrainische Hersteller Aeros hat mit dem Discus ein Gerät am Start, das vom Hersteller als einfach zu fliegenden Drachen mit problemlosen Start- und Landeeigenschaften beschrieben wird. Beide Geräte haben eine variable Geometrie.

WillsWing (USA) bietet mit dem U2 einen sehr ausgereiften Intermediate in zwei Größen an. Wir hätten ihn sehr gern zum Probefliegen gehabt, leider war die Importsituation derzeit nicht optimal.

Alles in allem hat das Festival gezeigt, dass die Entwicklung nicht stehen geblieben und für jeden „Aufsteiger“ ein Drache zu finden ist, mit dem er sich fliegerisch weiterentwickeln kann, ohne mit einem komplizierten Gerät überfordert zu werden. Dieses Wochenende hat allen Beteiligten viel Spaß gemacht und neue Impulse gegeben und wir sind überzeugt, dass dies nicht die letzte Veranstaltung dieser Art war! ▽

Anzeige

FLUGSCHÜLER „SKY“

Ein Adler auf Abwegen

Nicht nur Gleitschirmflieger nehmen gern die Gondel

TEXT HELMUT ACHATZ

Nicht nur, dass Gleitschirmflieger kaum noch zu Fuß zu einem Startplatz aufsteigen. Ein seltener, aber überaus beeindruckender Fahrgast war diesen Sommer des öfteren in der Seilbahn zum Brauneck zu sehen. Ein ausgewachsener Steinadler namens „Sky“. Der fährt hier mittlerweile immer häufiger mit dem Lift nach oben zum Fliegen. Klimawandel hin oder her - irgendwie scheinen sich die Zeiten zu ändern ...

Mit diesem Steinadler hat es eine eigene Bewandnis. Denn er ist - obwohl körperlich mit einer Spannweite von ca. 160 cm bereits voll ausgewachsen - noch ein Jungvogel. Und als solcher muss er noch viel lernen über das Fliegen. Es ist jetzt nicht so, dass wir Gleitschirmflieger einem Adler wirklich etwas über das „Wie“ und „Warum“ in der Luft beibringen müssten. Aber wer schon einmal jungen Greifvögeln bei ihren ersten Flügen mit den Eltern beobachtet hat, der weiß, was ich meine.

Als Flugschüler der ortsansässigen Flugschule war er meist der Mittelpunkt des Kurses. Und er bekam oft Einzelunterricht. Eine Thermik richtig zu zentrieren, war anfangs auch für ihn nicht einfach. Rundrum rausgefallen ist er dabei nicht nur einmal. Dass sich das Training gelohnt hat, zeigt uns Sky nun immer öfter. Und kurbelt bereits regelmäßig seine „ungefederten Kollegen“ aus. Denn die Sache mit der Thermik - die ist ihm nun klar.

Was für ihn jedoch immer noch eine große Herausforderung bedeutet, ist die Sache mit dem Wind. Denn er hat - wie mancher frische Scheinhaber auch - oft noch Schwierigkeiten mit Luv und Lee. Was sich daraus schließen lässt, dass er nicht nur einmal auf der „falschen“ Seite des Berges kräftig runtergespült wurde. Und dann auf eine Heimfahrgelegenheit hoffte. Oder zu einer anderen Gelegenheit an der Basis angekommen ohne schlechtes Gewissen weiter kurbelte. Was zur Folge hatte, dass er völlig orientierungslos zwei Täler weiter wieder rauskam. Das endete wiederum in einer längeren „Heimhol-Aktion“. Ein Erlebnis, das er sicher mit etlichen Piloten der Tuch- und Stangenfliegerei gemeinsam hat.

Fernsehstar

Trotzdem ist Sky mittlerweile ein gefragter „Fernsehstar“ geworden. Als weltweit einziger Adler fliegt er mit Rückenkamera und bringt dabei Bilder mit, die absolut einzigartig sind. Auch wenn er mitunter sogar vom assistierenden Kamera-Helikopter sanft daran gehindert werden muss, im Lee zu verschwinden ... Aber sein Fluglehrer ist guten Mutes, und hofft, dass auch bei ihm bald „der Knoten

platzt“ - und er jedes Mal wieder dort landet, wo er eigentlich auch hin wollte. Und Sky hofft vermutlich drauf, bald wieder Seilbahn fahren zu dürfen. Denn seinem Verhalten und seiner Körpersprache nach zu urteilen, findet er Seilbahnfahren richtig gut. So wie wir ja auch, oder? Wer mehr über den Adler erfahren will, kann unter www.vogeljakob.de dem Link „skyhawking“ folgen. ▽



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

A-I-R - join the feeling.

bergsteigen und fliegen
minimaler Aufwand
mit dem Wind spielen
vorwärts gleiten
Geschwindigkeit fühlen
Streckenflug genießen
Rekorde brechen

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

UNTERWEGS MIT SPORTGEPÄCK

Fluggesepäckkosten im Vergleich

TEXT HEIKO LINK

Drachen- und Gleitschirmflieger sind eine reiselustige Spezies, die gerne zu neuen Fluggelände in fernen Ländern aufbricht.

Die Preise für den Transport variieren und nicht jede Fluggesellschaft nimmt unser Sportgepäck mit. Der DHV fragte bei den Airlines nach. Wer sich in der Fliegergemeinde umhört, stellt schnell fest, dass das Verreisen mit Drachen- oder Gleitschirm völlig reibungslos vonstatten geht. Dass selbst die unhandlichen Hängegleiter keine Probleme verursachen, wenn der Pilot sie vorher angemeldet hat, bestätigt auf Anfrage des DHV auch ein Mitarbeiter des Bodendienstes einer großen Fluggesellschaft.

Trotzdem sorgte die Air Berlin Gruppe Anfang des Jahres mit der Einführung einer neuen Kategorisierung - nach der unsere Fluggeräte nicht mehr als Sportgepäck gelten - für eine Preiserhöhung, die schon mal 400 Prozent ausmachen kann. Dass Taucher und Surfer ihre sperrige und schwere Ausrüstung bei dieser Airline nach wie vor günstig transportieren können, bewegt zusätzlich die Gemüter.

Eines muss man Air Berlin ja fairerweise lassen: Wer mit seiner Flugausrüstung und dem gesamten Urlaubsgepäck unterhalb der Freigeprägrenze von 20 Kilogramm bleibt, nimmt seine Ausrüstung zum Nulltarif mit. Doch wer schafft das schon? Ralf Piotrowiak zum Beispiel, der schon seit längerem seinen Gleitschirm als ganz normales und einziges Gepäckstück aufgibt: „Ich fliege ja in ein warmes Land. Da brauche ich nicht viel.“ Er packt nur sehr wenig Kleidung ein, die er im Urlaubsland abends wäscht: „Das passt alles in mein Handgepäck.“

Am anderen - dem teuren - Ende steht der Gleitschirmpilot mit einem randvoll gefüllten 20 Kilo schweren Koffer mit Urlaubsgepäck, der zusätzlich eine 25 Kilogramm schwere Flugausrüstung dabei hat. Damit der Pilot nicht die teuren Übergeprägertarife von zehn Euro pro Kilo und Flug auf der Kurz- und Mittelstrecke für das zusätzliche Gewicht zahlen muss, bietet Air Berlin sogenannte „Übergeprägerte-



kete“ an. Dabei handelt es sich um Einheiten à fünf Kilogramm, von denen eines auf der Kurz- und Mittelstrecke 25 Euro und auf der Langstrecke 50 Euro pro Flug kostet. „Das sind virtuelle Pakete“, erklärt Press Officer Diane Daedelow von Air Berlin. Piloten müssen ihren Drachen oder Gleitschirm also nicht tatsächlich auseinander bauen und in Einheiten von fünf Kilo verpacken, sondern können einfach bis zu zehn „Übergeprägerte Pakete“ dazu buchen.

Der gut ausgestattete Gleitschirmflieger in unserem Beispiel zahlt für den Transport seines Schirms demzufolge 125 Euro pro Strecke, also 250 Euro hin und zurück. Vergangenes Jahr wäre er noch mit 50 Euro für Hin- und Rückflug ausgekommen. Diesen tiefen Einschnitt muss die Urlaubskasse erstmal verkraften.

Drachenflieger haben per se keine Chance, innerhalb der Freigeprägrenze zu bleiben. Selbst der Minimalist, der es wie Ralf Piotrowiak schafft, seine gesamte Bekleidung im Handgepäck zu verstauen,

zahlt auf jeden Fall extra für sein Fluggerät. Wiegt es beispielsweise 45 Kilo, sind am Check-In für fünf Übergeprägerte Pakete 125 Euro pro Flug zu berappen. Im vergangenen Jahr war er pro Strecke 100 Euro günstiger unterwegs. Nimmt der Flieger noch einen Koffer mit, legt er entsprechend des Gewichtes noch ein paar Scheine mehr auf den Tisch des Hauses.

Diese Konditionen gelten für die gesamte Air Berlin Gruppe, zu der auch LTU, Belair und NIKI gehören. Betroffen ist auch das Städteflugprogramm von TUIfly, das Air Berlin mit dem Winterflugplan für mindestens zehn Jahre (mit Verlängerungsoption) von dem ehemaligen Konkurrenten übernahm. Press Officer Diane Daedelow von Air Berlin begründet die neuen Regeln auf Anfrage des DHV mit einer Vereinfachung der Prozesse: „Bisher hatten wir eine Kategorie Sonstiges, die nun neu strukturiert und zum Zweck der einfachen Handhabung angepasst wurde.“ Außer uns Luftsportlern findet laut Daedelow die neue Regelung beispielsweise auch bei Rei-

tern Anwendung, deren Sättel jetzt ebenfalls als normales Gepäck behandelt werden.

Wer mit TUIfly Ferienziele anfliegt, hat Glück: Diese Destinationen steuert die Fluggesellschaft nach wie vor selbst an. Drachen- und Gleitschirme gelten als Sportgepäck, sofern sie 30 bis maximal 35 Kilo auf die Waage bringen. In diesem Fall wird die Flugausrüstung nach wie vor für 25 Euro pro Strecke transportiert. Wer, wie der Hängegleiterpilot aus unserem Beispiel, darüber liegt, muss das bei TUIfly auf jeden Fall anmelden. „Ist im Koffer weniger drin, wird das gesparte Gewicht mit dem Sportgepäck verrechnet“, erklärt Pressereferat Jan Hillrichs. Mit maximal 10 Kilo Reisegepäck wird dem Drachenpiloten am Check-In nichts extra berechnet. Schafft er das nicht, kann er entweder acht Euro pro Kilo für sein Übergeprägerte bezahlen oder - ähnlich wie bei Air Berlin - ein günstigeres fünf, zehn oder zwanzig Kilo Paket dazu buchen. Gesonderte Tarife für die Langstrecke gibt es bei TUIfly nicht, weil die Fluggesellschaft solche

Ziele nicht anfliegt. Die gute Nachricht zum Schluss: Laut Jan Hillrichs ist derzeit nicht geplant, dieses Preismodell an die Konditionen der Air Berlin Gruppe anzugleichen. Auf die Frage, warum Golfgepäck kostenlos transportiert wird, antwortet Hillrichs: „Das liegt daran, dass viele Golfer ihren Urlaub als Pauschalreise über einen Reiseveranstalter buchen.“

Dass im Moment keine Preisänderungen geplant sind, sagt auch der Leiter Unternehmenskommunikation bei Condor, Johannes Winter. „Natürlich schauen wir uns den Markt ständig an und überlegen, wie wir auf Veränderungen reagieren“, fügt er hinzu. Im Moment sind wir Luftsportler mit Condor günstig unterwegs: Drachen und Gleitschirme bis 30 Kilo werden one-way auf der Kurz- und Mittelstrecke für 25 Euro befördert. Auf der Langstrecke sind es 40 Euro. Wer über dieser Gewichtsgrenze liegt, zahlt Übergeprägertegebühren. Dem Hängegleiterpiloten aus unserem Beispiel werden auf der Mittelstrecke zunächst die 25 Euro für das Sportgepäck berechnet, für die zusätzlichen 15 Kilo zahlt er allerdings satte 150 Euro (10 Euro pro kg) und kommt so auf insgesamt 175 Euro pro Flug. Drachen und Gleitschirme sind bei Condor anmeldepflichtig. Des Weiteren ist die Angabe der Abmessungen zwingend erforderlich, damit Condor überprüfen kann, ob die Flugausrüstung in den Frachtraum passt.

„Je nach Flugzeugtyp ist der Frachtraum groß genug oder eben nicht“, bestätigt Jan Bärwalde, Pressesprecher der Deutschen Lufthansa AG. Er rät den Piloten, schon bei der Reservierung anzufragen, ob Platz in der Maschine vorhanden ist: „Ist die Antwort ja, sollten sie das sofort in der Buchung eintragen

Gleitschirme gelten bei Air Berlin nicht als Sportgepäck

lassen.“ Der Grund dafür ist, dass es passieren kann, dass die Fluggesellschaft kurzfristig einen anderen Flugzeugtyp als ursprünglich geplant einsetzt. Ein eingetragener Hängegleiter fällt bei einer eventuellen Neuplanung auf und wird entsprechend berücksichtigt. „Aus Eigeninteresse versuchen wir natürlich,

den Flugplan so stabil wie möglich zu halten“, erklärt Bärwalde und fügt hinzu: „Es ist zu 99 Prozent gewährleistet, dass das Sportgepäck befördert wird.“ Das Maximalgewicht für Drachen beträgt 50 Kilo.

Preislich gesehen macht die Lufthansa bei Hängegleitern eine Ausnahme. Obwohl sie die maximalen Abmessungen der Lufthansa-Kategorie „Large“ deutlich überschreiten, wird dem Fluggast nur der dort eingetragene Tarif berechnet. „Das handhaben wir wie bei Stabhochsprungstangen“, berichtet Bärwalde. Bei Flügen innerhalb Europas und zwischen Drittländern wird die Urlaubskasse mit 150 Euro belastet, bei Interkontinentalflügen verdoppelt sich dieser Betrag.

Der Gleitschirm in unserem Beispiel ist in einem ein Meter hohen und 70 Zentimeter breiten Rucksack verpackt. Mit diesen Abmessungen liegt er in der günstigsten Kategorie der Lufthansa: small. Mit dem Gewicht von 25 Kilo rutscht er jedoch in die Medium-Klasse. Der Pilot zahlt deshalb innerhalb Europas 70 Euro. Bei Interkontinentalflügen 150 Euro.

Richtig gut haben es Skifahrer, die nichts extra zahlen. „Für Skigepäck wird von uns aus Wettbewerbsgründen keine Gebühr erhoben“, erklärt Bärwalde. Beim Golfer kommt's laut dem Pressesprecher drauf an: „Wie alle Sportgepäckstücke der Kategorie small, kann Golfgepäck auf die Freigeprägerte menge angerechnet werden. Das bedeutet, dass nur dann zusätzliche Gebühren zu entrichten sind, wenn diese überschritten wird.“

Wird bei der Lufthansa preislich denn alles so bleiben, wie es ist? „Änderungen an den Über- und Sportgepäckgebühren sind für die nähere Zukunft nicht vorgesehen“, verspricht Jan Bärwalde.

Mit dem Slogan „Nur Sektkorken fliegen günstiger“ wirbt die Fluggesellschaft Germanwings. Auch Sportler bilden dabei keine Ausnahme. Sowohl Drachen- als auch Gleitschirmflieger nehmen ihre Ausrüstung als Sportgepäck für schlanke

29,75 Euro mit. Ob sie interkontinental oder innerhalb Europas fliegen, spielt laut Nayara Höppner keine Rolle. „Änderungen für die Mitnahme von Sportgeräten sind aktuell nicht geplant“, fügt die Frau aus der Germanwings Pressestelle hinzu. Spontan ist man bei dieser Airline auch: Bis zu drei Stun-

Airline	Preis GS Kurzstrecke	Preis GS Langstrecke	Preis HG Kurzstrecke	Preis HG Langstrecke	Bemerkungen
Air Berlin	125,-	250,-	225,-	450,-	„Gleitschirme und Drachen sind kein Sportgepäck mehr. Wer nur mit Zahnbürste und zwei T-Shirts verweist und samt Gleitschirm-/Drachenausrüstung innerhalb der 20 kg bleibt, zahlt nichts extra. Damit das zusätzliche Gewicht nicht zu teuer wird, können günstigere „5 kg Pakete“, zugebucht werden. Achtung: Die Ausrüstung muss nicht tatsächlich in Einheiten á 5 kg verpackt werden!“
LTU					Siehe Air Berlin
Belair					Siehe Air Berlin
NIKI					Siehe Air Berlin
TUIfly Städtereisen TUIfly Ferienflüge	25,-	-	25,-	-	Siehe Air Berlin Wiegt das normale Gepäck nur 10 kg und die Ausrüstung 25 kg wird das Gewicht verrechnet. Sportgepäck wird mit 30-35 kg geführt. Drachen über 35 kg muss man klären. Übergepäcktarif sind 8 Euro/kg oder günstigere Pakete (5kg=25€, 10kg=45€, 20kg=80€).
Lufthansa	70,-	150,-	150,-	300,-	Hängegleiter unbedingt anfragen und eintragen lassen, da sie nicht in alle Frachträume passen. Kurzstrecke = innerhalb Europa, Langstrecke = Europa -> Interkontinental.
Germanwings	29,75	29,75	29,75	29,75	
Condor	25,-	40,-	25,-	40,-	Bis 30 kg! Bei mehr als 30 kg werden Übergepäckgebühren berechnet.
British Airways	-	-	-	-	HG + GS werden nicht transportiert.
easyJet	-	-	-	-	Ab Deutschland keine interessanten Ziele für Drachen- und Gleitschirmflieger.
Ryanair	40,-	-	-	-	Sportausrüstungen sind lt. Webseite der Airline nicht für den Transport in Fluggesellschaften wie Ryanair geeignet. Maximal erlaubt sind 20 kg pro Gepäckstück. Der genannte Preis bezieht sich auf dieses Gewicht in Verbindung mit einer Online-Buchung.
Air France KLM	300,-	300,-	-	-	In der Economy Class wiegt das Gepäckstück mit der Sportausrüstung max. 23 kg. Länge, Breite und Höhe ergeben addiert einen Wert von 158 bis 406 cm. Das Gepäckstück fällt damit in das Stückkonzept.

Preise gerechnet anhand folgender Beispiele: Gleitschirm: 25 kg, 1 Meter hoch, 70 cm breit, Hängegleiter: Gewicht 45 kg, Länge 4 - 7 Meter
Alle Preise pro Strecke, inklusive Mehrwertsteuer.
In allen Fällen wird davon ausgegangen, dass das Gewichtslimit von normalem Reisegepäck voll ausgenutzt wurde, der Gleitschirm oder Drachen also komplett dazu gerechnet werden muss. Für die telefonische Anmeldung des Sportgepäcks kommen evtl. noch Telefonkosten dazu.

den vor dem Flug können Piloten über die Homepage der Fluggesellschaft oder bei einer kostenpflichtigen Hotline ihr Sportgepäck nachbuchen.

Nicht wirklich willkommen sind wir bei Ryanair. Auf der Internetseite der irischen Fluggesellschaft wird dem reiselustigen Flieger bereits mitgeteilt, dass Sportausrüstungsgegenstände für den Transport durch Fluggesellschaften wie Ryanair, für die nur kurze Einstiegszeiten gelten, ungeeignet sind. Ein klares Nein ist das - anscheinend - nicht, weil die Gegenstände, die über die persönliche Freigepäckgrenze hinaus gehen, laut der Ryanair-Internetseite gegen eine zusätzliche Gebühr doch befördert werden. Wer auf der Webseite von Ryanair jetzt tiefer einsteigt, findet widersprüchliche Informationen. Einerseits ist die Rede davon, dass diese Gegenstände (Sportausrüstungsgegenstände) „über die persönliche Freigrenze hinaus bis zu maximal 20 kg pro Gegenstand“ befördert werden. Sowohl der Gleitschirm als auch der Drachen aus unserem Beispiel scheiden demzufolge aus, weil sie zu schwer sind. Diesen Eindruck bestätigt die Tabelle mit den Tarifen für Sportgepäck, in der diese Gewichtsobergrenze noch

Gute Konditionen bei German Wings

einmal erwähnt wird. Folgender Satz steht jedoch auch auf der Ryanair-Seite: „Für Sportausrüstungsgegenstände, die ein Gewicht von 20 kg überschreiten, wird das Übergewicht in Höhe der geltenden Gebühr pro Kilo berechnet.“

Die lange und gründliche Suche nach einem Pressekontakt endet erfolglos. Auf der Webseite findet sich auch das gesetzlich vorgeschriebene Impressum nicht. Es wird noch mal deutlich, warum Ryanair die Flüge so günstig anbieten kann: Gespart wird am Kundenservice. 0900-Telefonnummern gibt es reichlich, genau wie FAQ-Listen. Die Suche nach einer E-Mail-Adresse gestaltet sich ebenfalls sehr mühsam: So richtig passt keine. Ich probiere die aus, die am „wenigsten unpassend“ zu sein scheint und bekomme meine E-Mail als unzustellbar zurück. Dass Ryanair damit gegen eine EG-Richtlinie verstößt und laut Stiftung Warentest im vergangenen Jahr unter zehn getesteten Billigfliegern beim Kundendienst am schlechtesten abschnitt, bestätigt Wikipedia.

Da Ryanair mit Kunden nur gegen Bezahlung und mit Journalisten anscheinend gar nicht redet, rechnen wir an dieser Stelle nur ein vereinfachtes Beispiel, dessen Preis anhand der Informationen auf der Internetseite bestimmt werden kann: Eine Gleitschirmausrüstung mit 20 kg plus ein Koffer mit nor-

malem Reisegepäck, der maximal 15 Kilo wiegen darf. Bei der Buchung über Ryanair.com zahlt der Flieger für beides zusammen pro Strecke 55 Euro. Bucht er beides durch eine Buchungszentrale oder erst am Flughafen, sind 85 Euro fällig.

Unsere Beispieldrachen brauchen wir auch bei Air France/KLM nicht auszurechnen. „Aus Arbeitsschutzgründen dürften Gepäckstücke nicht mehr als 32 Kilo wiegen. Gepäck mit diesen Dimensionen sollte deshalb per Fracht versendet werden“, erklärt Bianca Wirth aus der Abteilung Public Relations.

Spannend wird es bei den Gleitschirmfliegern. Sie dürfen in der Economy Class zwei Gepäckstücke á maximal 23 Kilo mitnehmen. Achtung: Der Preis hängt auch von den Maßen ab. Wer Länge, Breite und Höhe addiert und auf einen Wert von 158 bis 406 Zentimeter kommt, zahlt pauschal 300 Euro. Das ist bei der Ausrüstung in unserem Beispiel schon der Fall, wenn ich nur zwei Werte zusammen rechne. Trotzdem kann es sich für den Piloten lohnen, jetzt zu bezahlen: Es würde unter Umständen noch teurer, wenn bei kleineren Abmessungen das Gewicht zugrunde gelegt wird.

Ob dem so ist, hängt vom restlichen Gepäck ab. Wie andere Fluggesellschaften auch, verrechnet Air France/KLM das Gewicht von Reisegepäck und Sportausrüstung. 20 Kilo sind frei, jedes weitere kostet bei Inlandsflügen in Frankreich und Holland fünf Euro, für Flüge innerhalb Europas und zu Destinationen in der Karibik und im Indischen Ozean 15 Euro und bei Langstreckenflügen 30 Euro. Unser Gleitschirmflieger mit vollem Koffer und zusätzlichen 23 Kilo Ausrüstung (bei dieser Airline muss er zwei Kilo abspecken) würde - auf der Grundlage des Gewichts gerechnet - auf der Mittelstrecke sogar 345 Euro bezahlen. Mit der 300 Euro-Pauschale ist Air France KLM der teuerste Anbieter in unserem Vergleich. Schwacher Trost: Wir müssen unser Fluggerät nicht zu Hause lassen.

Bei British Airways müssen wir nicht rätseln, ob wir mit dürfen oder nicht, sondern definitiv draußen bleiben. Paraglider sind auf der Webseite der Airline als Gepäck gelistet, das aufgrund der besonderen Größe und Sperrigkeit nicht akzeptiert wird. Die Frage nach den nicht aufgeführten viel sperrigeren Hängegleitern hat sich damit erübrigt.

Für die Fliegergemeinde bleibt zu hoffen, dass die günstigen Airlines dem Beispiel der Air Berlin Gruppe - das preislich von Air France KLM sogar noch geschlagen wird - nicht doch irgendwann folgen. Einen Grund dafür scheinen wir durch besonders komplizierte Handhabung, schlechte Verpackung unserer Flugausrüstung oder viele Transportschäden zumindest nicht zu liefern.

Ellus³
LTF 1-2 / EN B

a world of possibilities



Nach Meinung der Piloten:

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



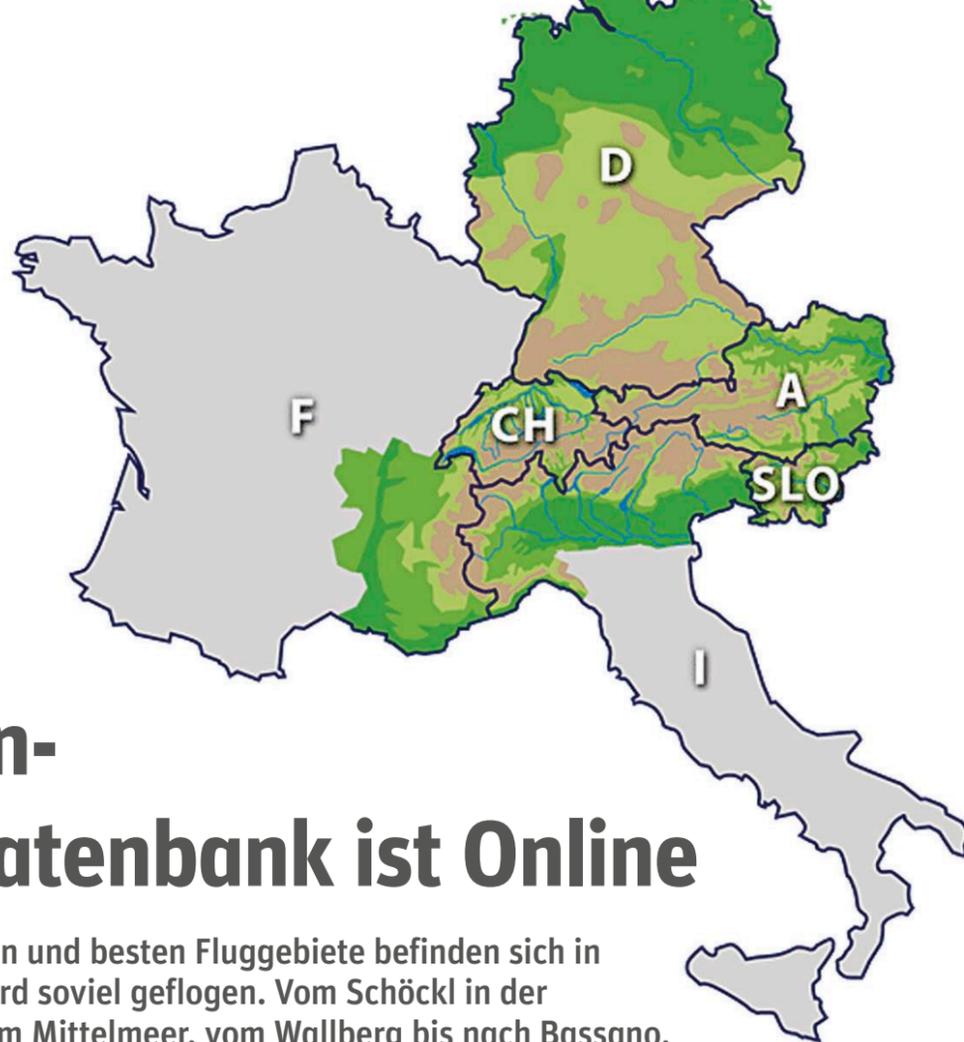
WORLDRECORDCLASS

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

Fluggebietsdatenbank auf die Alpen erweitert



DHV-Alpen-Geländedatenbank ist Online

Die weltweit vielseitigsten und besten Fluggebiete befinden sich in den Alpen. Nirgendwo wird soviel geflogen. Vom Schöckl in der Steiermark bis Monaco am Mittelmeer, vom Wallberg bis nach Bassano. Die Erweiterung der Geländedatenbank bietet jetzt noch mehr Service für Piloten.

TEXT UND FOTOS BJÖRN KLAASSEN

Überall gibt es Fluggelände, faszinierende Landschaften und viele gleichgesinnte Piloten. Fliegerisch haben die Alpen alles zu bieten. Hügellandschaften mit sanfter Thermik, Soaringkanten oder ausgeprägte Täler mit Hamthermik an den gewaltigen Eisriesen der 4.000er.

Wohin zum Fliegen?

Die Vielfalt macht's aus. Es muss nicht immer Bassano oder Greifenburg sein. Es bieten sich viele Flugberge in den Alpen an. Nach dem Erfolg der Datenbank für deutsche Fluggelände mit allen Informationen, Bildern und Links wünschten sich viele Piloten beim DHV eine Erweiterung auf die Alpen. Das haben wir für Euch auf Grundlage der bestehenden Datenbank umgesetzt. Per Mausklick werden nun neben den deutschen Fluggeländen 700 weitere Fluggelände der Alpen in Österreich, Schweiz, Liechtenstein, Italien, Slowenien und

Frankreich dargestellt. Die Suche ist einfach und auf vielfältige Weise möglich. Wichtigstes Navigationsinstrument ist die Kartensuche über Google Maps. Detailgenau lassen sich Startflächen über Satellitenansicht auffinden. Bilder von den Start- und Landeplätzen vermitteln einen optimalen Eindruck der Gelände. Videos werden über einen Youtube-VideoLink dargestellt. Weitere nützliche Features sind Routenplaner und Druckausgabe.

Von Piloten für Piloten

Die Datenbank wird nun ständig mit weiteren Informationen und Bildern gefüttert. Daher die Bitte an alle Piloten zum Mitmachen. Schickt uns Bilder, Videolinks und Infos an gelaende@dhv.de. Gerne könnt ihr von eurer Homepage auf die Datenbank des DHV verlinken. Wer auf der Seite werben möchte (z.B. Hotels, Bergbahnen, Flugschulen) kann sich an anzeigen@dhv.de wenden. Also macht mit. Zugunsten aller Piloten.

Startseite DHV-Gelände-Datenbank: Deutschland + Alpen:

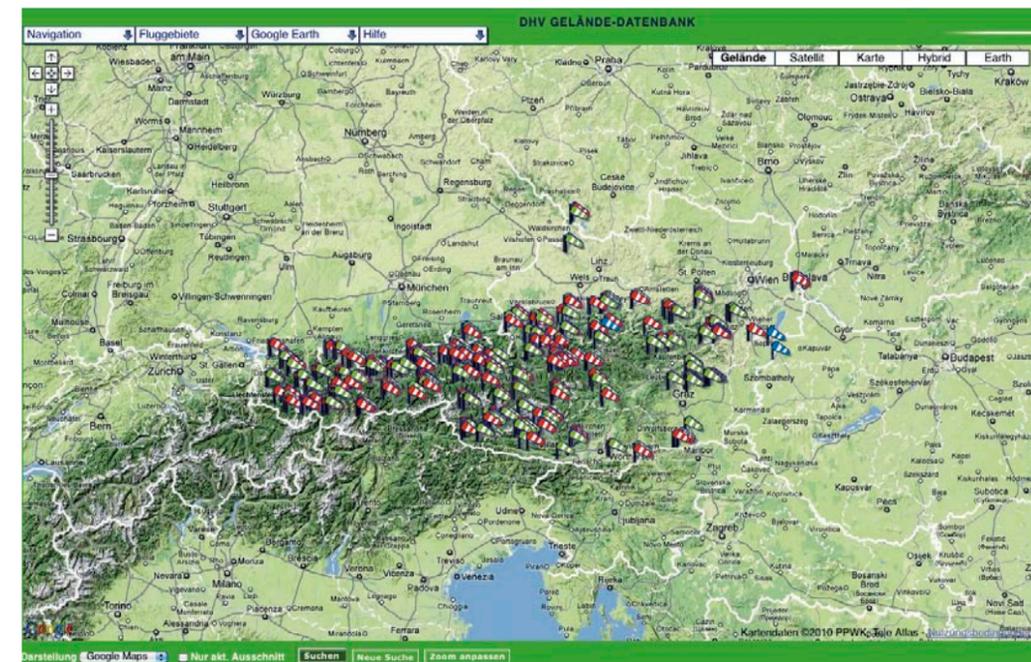
Einfache Suche über die Kartennavigation per Maus (rechts) oder über die angebotenen Suchfelder (Geländename, Land, etc.(links)). Über den Button „zur Kartenansicht in Google Maps“ gelangt man direkt in den Geländemodus der Google Maps Ansicht.

Detailansicht Fluggelände:

Die Detailansicht zum ausgewählten Fluggelände der Google Maps Kartenansicht kann über die Sprechblase („Details anzeigen“) aufgerufen werden, bzw. durch Auswahl des Namens des Fluggeländes in der Suchergebnisliste (rechte Spalte). Hier findet ihr ausführliche Informationen zum ausgewählten Gelände.

Länder-Detailansicht:

Nach Auswahl des gewünschten Landes gelangt man auf die Länder-Detailansicht mit den einzel-



Schmittenhöhe aus der Luft

nen Regionen/Bundesländern. Die Navigation ist weiterhin über die Karte (rechts) oder die Eingabe von Suchparametern (links) möglich.

Anzeige Suchergebnis:

Spätestens nach Auswahl der Region/des Bundeslandes gelangt man zur Google Maps Kartenansicht mit der Suchergebnisausgabe in der Kartendarstellung (Windsäcke der Start- und Landeplätze), wie auch der Suchergebnis-Textdarstellung auf der rechten Seite. Die Eingabe weiterer Suchparameter ist möglich. Über den Button „Details anzeigen“ (Sprechblase) bzw. Klick auf den Fluggeländennamen gelangt man zur Gelände-Detailansicht.

Erfolgreiche Pressearbeit
im Gleitschirmsport

Keep it short and simple

TEXT YVONNE DATHE
FOTOS BENEDIKT LIEBERMEISTER



Gleitschirm- und Drachenfiegen spielen in der Tagespresse und somit in der öffentlichen Aufmerksamkeit keine Rolle. Nur selten wird über unseren Sport berichtet. Das hat schwerwiegende Folgen für unser Hobby, das als Trendsportart begann. Das durchschnittliche Alter der Piloten liegt bei 40 und Wettkampfpiloten haben es schwer, Sponsoren zu finden. Wenn berichtet wird, sind es oft negative Meldungen von Unfällen. Dies ist alles andere als förderlich. Durch gute Pressearbeit können Vereine und Einzelpersonen dazu beitragen, dass das positive Bild vom freien, lautlosen Fliegen in der Gesellschaft verstärkt und Negatives nicht weiter ausgebaut wird.

Grund genug für mich und weitere 40 Personen von Vereinen und Herstellerbetrieben an dem vom DHV veranstalteten PR-Seminar in Würzburg teilzunehmen. Geleitet wurde das Seminar von Hartmut Schlegel (Pressesprecher der Postbank). Anschaulich demonstrierte Hartmut, wie unterschiedlich ein und dasselbe Bild von einzelnen Personen wahrgenommen wird. Hierfür zeigte er die bekannte Zeichnung von W. E. Hill mit der „jungen Frau – alten Frau“. Ei-

nige Teilnehmer taten sich schwer, die alte Frau auf der Abbildung zu erkennen. Genauso spielt es sich auch beim Fliegen ab. Der Eine sieht die Freude am Fliegen, der Andere die Gefahren und den Krach mit Familie und Freunden. In Wirklichkeit hat unser Sport beide Seiten. „Alle negativen Aspekte rauszuhalten, funktioniert nicht“, betonte Hartmut Schlegel.

Die Pressemitteilung - das wichtigste Instrument

Bei einer Pressemitteilung handelt es sich um einen fertig geschriebenen Artikel, in dem über ein bestimmtes Ereignis oder einen Anlass berichtet wird. Einen guten Artikel kennzeichnet, dass „wir gerne weiter lesen möchten“ so Hartmut. Dabei sollten wir immer der KISS-Regel folgen: Keep it short and simple! (Auf deutsch: mach es kurz und einfach). Auf einer DIN A4 Seite ist meistens schon das Wichtigste gesagt. Am besten erst mal überlegen, was einen noch Nichtflieger interessieren könnte. Je nach Zeitschrift und Leserschaft verständlich und in kurzen Sätzen (keine Schachtelsätze) schreiben. Kein Fachchinesisch verwenden, nicht jeder weiß, was mit „Oh-

renanlegen“ oder ähnlichen Ausdrücken gemeint ist. Ein Text liest sich leichter, wenn Verben statt Substantiven verwendet werden. „Der Traum vom Fliegen“ lebt von Emotionen! Füllwörter meiden, sie machen es dem Leser schwer. Keine pauschalen Aussagen treffen, diese sind oft so abstrakt, dass niemand etwas damit anfangen kann. Lieber konkret auf eine Sache eingehen, als pauschal über das Gesamte schreiben. Ein Artikel wird durch Zitate noch spannender. Übrigens: In der Praxis werden die guten Zitate oft vom Schreiber des Artikels vorgeschlagen.

Ein Redakteur sieht sich zunächst die Überschrift an. Bereits hier entscheidet der Verantwortliche, ob er den Artikel veröffentlicht oder nicht. Deshalb ist es wichtig eine gute, kurze, alles aussagende Überschrift zu benutzen. Die Bild-Zeitung ist Meister in einprägsamen Schlagzeilen. Wer kann sich nicht mehr an die Schlagzeile „Wir sind Papst“ erinnern. Ist genügend Platz in der Ausgabe, bringt der Redakteur den ganzen Text. Ist dies nicht der Fall, kürzt er den Text mit der Schere abschnittsweise von unten nach oben. Das bedeutet, dass die Hauptbotschaft

im ersten Absatz stehen muss. Dieser sollte verständlich sein, auch wenn die unteren Absätze abgetrennt wurden. Alle nachfolgenden Absätze werden immer unwichtiger. Ein Zusatz mit Hintergrundinformationen, die nicht direkt mit dem Ereignis zusammenhängen, kann im letzten Absatz stehen. Vor dem Versenden der Pressemitteilung sollte nochmals alles, was „unwichtig und entbehrlich“ ist, raus gestrichen werden. Ganz nach dem Motto von Kurt Tucholsky: „Gestrichen ist nicht durchgefallen.“

Versendet werden Pressemitteilungen heutzutage nur noch per E-Mail. Faxgeräte oder Post haben ganz klar ausgedient. Um es den Redakteuren einfach zu machen, wird der Text in den Korpus der E-Mail gepackt. Wenn auf ein besonderes Layout Wert gelegt wird, sollte der Text als Word-Dokument mit angehängt werden.

Bilder sind gerade in unserem Bereich besonders wichtig. Sie vermitteln das Freiheitsgefühl, sind bunt und einfach schön anzuschauen. Ein wirklich gutes Foto wird oft von den Magazinen auch ohne viel Text abgedruckt. Das ist die ideale Imagewerbung für uns!

Alle Zeitungen, Zeitschriften, Fernsehsender und Hörfunkstationen aus der Region, in der das Ereignis stattfindet, sind bei dem Aufbau eines Presseverteilers zu berücksichtigen. Passende Ansprechpartner finden sich meistens auf der Internetseite des entsprechenden Mediums. Terminankündigungen müssen rechtzeitig versendet werden. Deshalb ist bereits in der Aufbauphase des Verteilers darauf zu achten, wann die einzelnen Zeitschriften Redaktionsschluss haben. Redaktionsschluss ist der Termin, an dem die Zeitung „dicht“ gemacht wird. Alle Meldungen, die danach eintreffen, können nicht mehr mit rein genommen werden. Beim DHV-Info ist dieser Redaktionsschluss 2 Monate vor Erscheinen der Ausgabe. Wenn also ein Termin in die April/Mai-Ausgabe soll, dann muss die Pressemitteilung/Terminankündigung Mitte Februar vorliegen. Besonders geeignet sind übrigens Anzeigenblätter. Diese werden kostenlos an die Haushalte geliefert und erstaunlich oft gelesen. Außerdem finanzieren sich Anzeigenblätter hauptsächlich aus dem Anzeigengeschäft und haben nur wenig finanzielle Möglichkeiten, ihren redaktionellen Teil zu füllen. Deshalb freuen sie sich, wenn sie einen Artikel nur noch abzdrukken brauchen.

Urheberrecht

„Jeder, der irgendetwas macht, ist Urheber“ erklärte Wolfgang Brejschka, Rechtsanwalt für Medienrecht. Alles was jemand anderes „produziert“ hat, wird geschützt. Bis 1996 gab es laut Wolfgang Brejschka in Deutschland keinen Schutz für Lichtbildwerke und Lichtbilder. Nun dürfen fremde Bilder/Filme, auch

Teile daraus, nicht benutzt werden. Wolfgang Brejschka hob hervor: „Was ich selber fotografiert habe, darf ich verwenden, sonst nichts!“ Außerdem haben abgebildete Personen, die deutlich zu erkennen sind, ein „Recht am eigenen Bild“. Das bedeutet, es dürfen keine Fotos von Personen ohne deren Einverständniserklärung veröffentlicht werden. Ausnahmen von der Regel sind Personen von öffentlichem Interesse.

Auch für Texte gilt das Urheberrecht. Texte dürfen nicht kopiert werden. „Ähnlich ja, aber nicht kopieren“ so Wolfgang Brejschka. Interessant für Vereine dürfte sein, dass der Verein bzw. der Vorsitzende für die Veröffentlichungen auf der Vereinshomepage haftet. Wer gegen das Urheberrecht verstößt, hat mit schweren Strafen zu rechnen. Die Unterlassung mit sofortigem Rückgängigmachen ist dabei noch das geringste Übel. Im schlimmsten Fall muss Schadenersatz gezahlt werden und die Vorrichtungen (Kamera, Laptop...), mit denen die Tat begangen wurde, können entschädigungslos beschlagnahmt werden.



Leiter Hartmut Schlegel (Pressesprecher Postbank) und Organisator Benedikt Liebermeister (DHV-Pressereferent)

Fazit:

Gute Pressearbeit ist für unseren Sport positiv. Es werden junge Menschen für das Fliegen begeistert. Das Bild in der Öffentlichkeit kann auch präventiv positiv gestaltet werden. Sollte es dann doch zu einem Unfall kommen, ist ein offener Umgang mit dem Ereignis sinnvoll. Das Seminar war sehr hilfreich und hat den anwesenden Personen viele Praxistipps mit auf den Weg gegeben. Übrigens zahlt der DHV eine Prämie für veröffentlichte Meldungen an Vereine. Also, worauf wartet ihr? Legt los!

Das Skript „Erfolgreiche Pressearbeit“ von Hartmut Schlegel mit vielen hilfreichen Tipps gibt es auf www.dhv.de unter Service/Download/Medienkit.



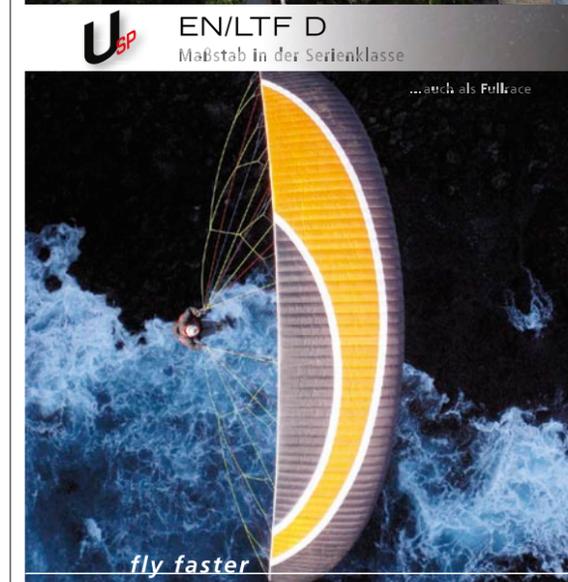
Aufmerksam dabei sind die zahlreichen Teilnehmer des Seminars



In Team bearbeiten sie die Aufgaben



Rechtsanwalt Wolfgang Brejschka, Spezialist für Medienrecht



info@aircross.eu
Tel.: +49 (0) 5321 317 52 39
www.aircross.eu



Twitter/Windreporter

Wetter sieht gut aus, Prognosen klasse ...

TEXT ROBIN CUMPL

Viele kennen das Problem: Wetter sieht gut aus, Prognosen waren klasse ... Aber die Restunsicherheit, wie der Wind wirklich am Berg ist, bleibt. Nicht jeder Startplatz hat eine Wetterstation, die die Daten in Echtzeit ins Internet schickt. Genau aus dem Grund haben sich ein paar Leute darüber Gedanken gemacht, was man hier tun könnte. Die Antwort: Wir nutzen Twitter, um direkt vom Berg die aktuellen Bedingungen publik zu machen.

Wer Twitter nicht kennt: Twitter (www.twitter.com) NICHT! www.twitter.de ist eine Art von Netzwerk, an das jeder Nachrichten schicken kann, die dann allen zugänglich sind, die sich für dieses bestimmte Thema interessieren. Der große Vorteil ist: Man kann solche Nachrichten direkt vom Handy verschicken und auch direkt auf dem Handy empfangen. Das System ist ideal dafür, dass man sich in Sachen Wind und Wetter austauscht. In den USA ist das unter Gleitschirmfliegern übrigens schon ein recht verbreitetes System.

Was man dazu braucht: Ein modernes Handy und ein kleines Programm, mit dem man eben „twittern“ kann. Solche Programme gibt's für nahezu alle modernen Handys, vom iPhone bis zum BlackBerry. In diesem Programm dann einfach den Channel „windreporter“ abonnieren und schon wird man mit Infos versorgt.

Was die ganze Sache kostet? Der Dienst selbst ist natürlich kostenfrei. Wer ein Handy mit einer Datenflatrate hat, bezahlt auch nichts für das Versenden und das Empfangen der Nachrichten. Lediglich im Ausland ist Vorsicht geboten, da hier meist die Datenflatrates nicht mehr greifen.

Schritt für Schritt Anleitung zum Mitmachen:

Voraussetzung: Internetzugang, modernes Handy, idealerweise Datenflatrate

Schritt 1: Bei www.twitter.com anmelden. Dann unter „find people“ nach „windreporter“ suchen und diesem folgen. Ab jetzt sieht man im Internetbrowser alle Nachrichten, die hier rumgeschickt wurden.

Schritt 2: Auf dem Handy eine Twitter-Applikation installieren und dort sich mit den Anmeldeinformationen wie im Internet anmelden. Schon sieht man auf dem Handy auch alle Nachrichten, die an den windreporter geschickt wurden.

Schritt 3: Selbst eine Nachricht schreiben. Dazu einfach eine Nachricht mit @windreporter beginnen und am besten die Form: @windreporter, Ort, Windrichtung, AVG, MAX, Kommentar nutzen und abschicken.

Schritt 4: Fliegen gehen
Keine Angst: Es ist bei weitem weniger kompliziert, als es sich liest ... Dafür reicht der L-Schein.

Und so funktioniert es bei uns:

Wenn man sich bei dem Dienst „Twitter“ (www.twitter.com) angemeldet hat, muss man den Channel „Windreporter“ abonnieren. Sobald jemand eine Nachricht (vom Berg) sendet, wird diese dann dort angezeigt.

Wer nun selbst eine Nachricht über Wind und Wetter am Berg loswerden möchte, muss diese an den Channel windreporter senden. Ein Beispiel: Steht man am Wallberg und es hat Westwind mit ca. 5 Knoten und ein paar Böen, sieht die Nachricht folgendermaßen aus: @windreporter Wallberg, Rotach-Egern, 260 W, AVG 5kt, max 8 kt, sonnig und schön. Man kann natürlich auch eine andere Form wählen. Die Nachricht muss nur immer mit @windreporter beginnen. Ein kleines von uns geschriebenes Programm sorgt dafür, dass nun alle, die den windreporter abonniert haben, diese Nachricht auch bekommen.

Was wir jetzt brauchen, sind natürlich viele Leute, die mitmachen und aktiv Tweets, also solche Nachrichten, ins Netzwerk eingeben. Denn die Attraktivität steht und fällt mit der Masse, die mitmacht. Daher: Probiert es aus – vielleicht wird daraus ja bald ein weiterer Echtzeit-Wetterdienst direkt von Fliegern für Flieger. Denn wenn man es recht bedenkt: Zwitschern (tweeten) hat ja auch irgendwie irgendwas mit Fliegen zu tun ...

Wir hoffen auf reges Interesse und freuen uns aufs Mitmachen. Und: Dieser Channel ist nicht dazu gedacht, Werbung zu posten.

Deine Empfehlung für den besten Einstieg in den Flugsport!

Papillon® GLEITSCHIRM DIREKT
World of Paragliding Paragliding Online Versand

Mit deiner Empfehlung heben Freunde, Verwandte und Bekannte jetzt sicher und besonders günstig ab!

Die Ausbildung...

Den einwöchigen Papillon® Gleitschirm-Kombikurs mit Abschluss Höhenflugausweis kannst du auf der Wasserkuppe (Rhön), in Willingen (Sauerland) oder in Neustift im Stubaital (Österreich) buchen.

Dieser Kurs beinhaltet die Grundausbildung, die vollständige Theorieausbildung und die ersten Höhenflüge. Er ist Voraussetzung für die Teilnahme an der 2. Kurswoche mit Höhenflügen und Abschluss A-Lizenz.

Die Ausbildung wird nach dem tausendfach bewährten Papillon® Schulungsstandard* von Deutschlands beliebtester Flugschule (lt. DHV-Scheinerteilungsstatistik 2000-2009) durchgeführt.

Infos zur Ausbildung, zu den Standorten und die Termine findest du im Katalog „World of Paragliding 2010“ und unter www.papillon-flugschulen.de.

*Der Papillon® Schulungsstandard garantiert professionelle und sichere Flugausbildung auf höchstem Niveau:

- ✓ Mehrere Flug- und Übungshänge: Praktische Ausbildung bei allen Windrichtungen möglich. (im Stubai liegen die Übungshänge im Talgrund)
- ✓ Hauptberufliches, engagiertes und flugbegeistertes Fluglehrerteam: Professionelle theoretische und praktische Ausbildung.
- ✓ Ausschließlicher Einsatz von DHV1-Schirmen und sichersten Protektorgurtzeugen: Maximal sicheres Fliegen.
- ✓ Jeden Samstag Kursbeginn für Einsteiger ohne Vorerfahrung
- ✓ DHV-Prüfungszentrum West (Sauerland), Mitte (Rhön) und Süd (Stubai): Wöchentlich Prüfungen zur Gleitschirm-A-Lizenz.
- ✓ Ausbildungszeit bis zur Scheinerteilung: 14 Tage, Papillon Wettergarantie
- ✓ Multimediale, standardisierter Unterricht am Leitfaden des Papillon Fliegerhandbuchs, Lernsoftware
- ✓ Besonders preiswerte Pauschal- und Kombiangebote
- ✓ Fliegershops mit größter Auswahl und Beratung an allen Standorten
- ✓ Deutschlands beliebteste (gem. DHV-Scheinerteilungen 2000-2009) und Europas größte Flugschule
- ✓ Großes Papillon- Fortbildungs- und Flugreiseneangebot in ausgewählte Fluggebiete Europas, Reisespecials mit den besten Piloten der Welt

Die Ausrüstung...

Das Set beinhaltet wahlweise den sichersten Einsteigerschirm U-Turn Bodyguard II AFS®, oder den „Sicherheitshochleister“ U-Turn Emotion AFS® - natürlich in der Wunschfarbe und -größe.

	Bodyguard II	Emotion
Größe	Startgew.	Startgew.
XS	50 - 80 kg	55 - 80 kg
S	65 - 90 kg	70 - 90 kg
M	80 - 110 kg	85 - 110 kg
L	95 - 130 kg	100 - 130 kg

3999€
Gleitschirmkurs & Ausrüstung

Dazu gibts das Allround-Gurtzeug U-Turn IQ4. Durch die Kombination von Schaumstoff- und Airbagprotektor erreicht es die besten Dämpfungswerte und ist dabei besonders leicht und kompakt.

Neben maximaler Sicherheit bietet das IQ4 hohen Komfort, auch beim Groundhandling und bei langen Flügen. Größen: S - M - L - XL Design: grau-schwarz

Das Rettungssystem Protect III mit RIS®-Technologie ermöglicht maximal schnelle Öffnung und pendelfreies Sinken.

Ebenfalls im Set enthalten: Der leichte Integral-Flughelm von Levior, mit großem Gesichtsfeld und bestem Tragekomfort.

... jetzt im günstigen Komplett-Set – nur bei GLEITSCHIRM DIREKT!



Papillon®
World of Paragliding

Hole dir unseren neuen Gesamtkatalog mit über 130 Seiten Flugsport! Einfach gratis anfordern unter www.papillon-flugschulen.de/katalog oder telefonisch unter 06654-7548.

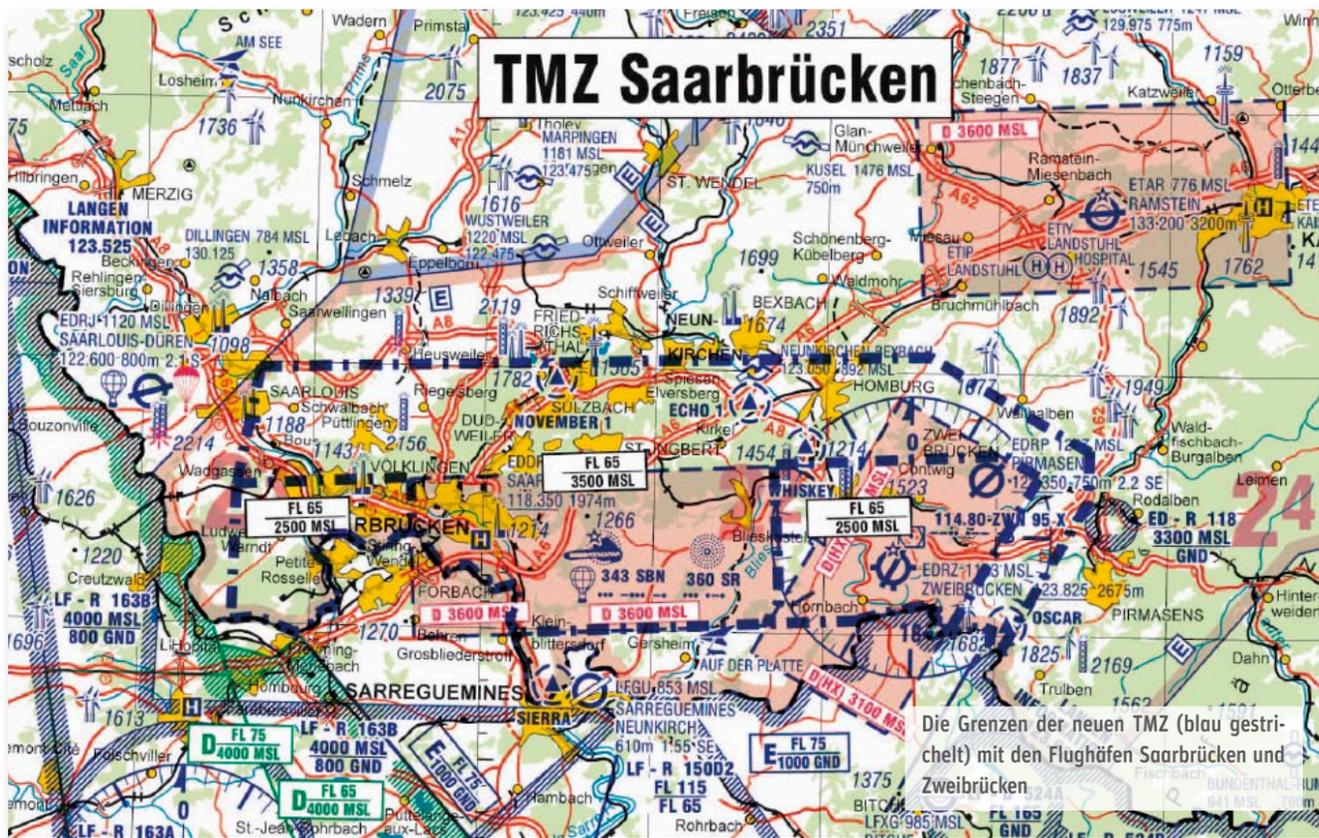
GLEITSCHIRM-DIREKT.DE
Paragliding Online-Versand & Fliegershops

STIEGENDE LUFTVERKEHRZAHLEN

Luftraum 2010

Auf den ersten Blick hat die ICAO – Luftfahrerkarte Ähnlichkeit mit einem Fleckerlteppich. Dies ist durchaus gewollt. Statt pauschaler und flächiger Beschränkungen bieten die vielen Detaillösungen Raum für uns Drachen- und Gleitschirmflieger

TEXT BJÖRN KLAASSEN



Die Grenzen der neuen TMZ (blau gestrichelt) mit den Flughäfen Saarbrücken und Zweibrücken

Weltweit betrachtet ist Deutschland einer der meist beflogenen Lufträume. Allein der zivile Verkehrsflugbetrieb ist gigantisch und nimmt von Jahr zu Jahr zu. Die Deutsche Flugsicherung (DFS) wickelt am Tag tausende Flüge ab. Das summiert sich pro Jahr auf über 3 Millionen Flugbewegungen. Darin sind beispielsweise die Drachen- und Gleitschirmflieger gar nicht einberechnet, die aufgrund der intensiven Verhandlungen des DHV mit dem Verkehrsministerium seit Jahren die Lufträume G und E gleichberechtigt mitbenutzen. Bei soviel Luftverkehr ist klar: Ohne Spielregeln geht es nicht.

Luftraumplanungen

Für die Luftraumplanung ist die DFS zuständig. Statt pauschaler Beschränkungen geht die DFS den Weg der maximal möglichen Freiheit. Kontrollzonen und Beschränkungsgebiete werden in ihren Ausmaßen in der Regel nur so groß wie nötig gestaltet. Im Vergleich zu anderen Ländern (z.B. Niederlande) geht's uns gut. Der Blick auf die Luftfahrerkarte ist zwar auf den ersten Blick ernüchternd. Aber wer sich etwas mit der Thematik beschäftigt, wird feststellen, dass die Sache für uns vergleichsweise gut gelöst ist. Bei der Einrichtung von Kontrollzonen und einschränkenden Luft-

räumen wie beispielsweise C und D oder Transponderzonen wird der Luftsport (DHV und DAeC) beteiligt. So hat der Drachen- und Gleitschirmsport eine Stimme.

Der DHV ist Mitglied im Ausschuss Unterer Luftraum (AUL) beim DAeC. Zusammen mit den Segelfliegern und übrigen Luftsportlern im DAeC können wir bedingt auf Planungen Einfluss nehmen. Basis für die Verhandlungen ist der sogenannte Kriterienkatalog, nachdem Lufträume aufgrund der Verkehrszahlen eingerichtet werden.

Luftraum Saarbrücken

Für 2010 stand aufgrund der gestiegenen Verkehrszahlen eine größere Änderung im Saarland an. Der erste Entwurf der DFS sah einschneidende Beschränkungen vor und hätte die ohnehin schon sehr komplizierte Struktur zwischen Ramstein und Saarbrücken noch schwieriger gemacht. Geplant war eine sehr große transponderverpflichtende Zone (TMZ) für den Flughafen Saarbrücken. Die ursprüngliche TMZ hätte das Aus für das Fluggelände „Auf der Platte“ und massive Einschränkungen für das Hanggelände „Bergehalde Ens Dorf“ nach sich gezogen, da ein Flug für Gleitschirme und Drachen ohne Transponder nicht möglich ist. Weder gibt es derzeit geeignete Transponder, noch macht es Sinn, Tuchflieger mit Transpondern auszustatten. Mit überzeugenden Argumenten erzielten DHV und DAeC eine deutliche Verkleinerung der geplanten TMZ (siehe Kartenausschnitt Saarbrücken 2010).

Darstellung der neuen ICAO Karte 2010

Die DFS ist Herausgeber der ICAO-Luftfahrerkarte, die jährlich im März erscheint. Generell ist es Ziel, die ICAO Karten international zu harmonisieren, um ein gleiches oder zumindest ähnliches Erscheinungsbild in den einzelnen Ländern zu erreichen. Daher wird sich für 2010 das Bild etwas ändern. Die Lufträume C sind in Zukunft blau dargestellt. Auch die Höhen werden angeglichen (siehe beiliegenden Kartenausschnitt).

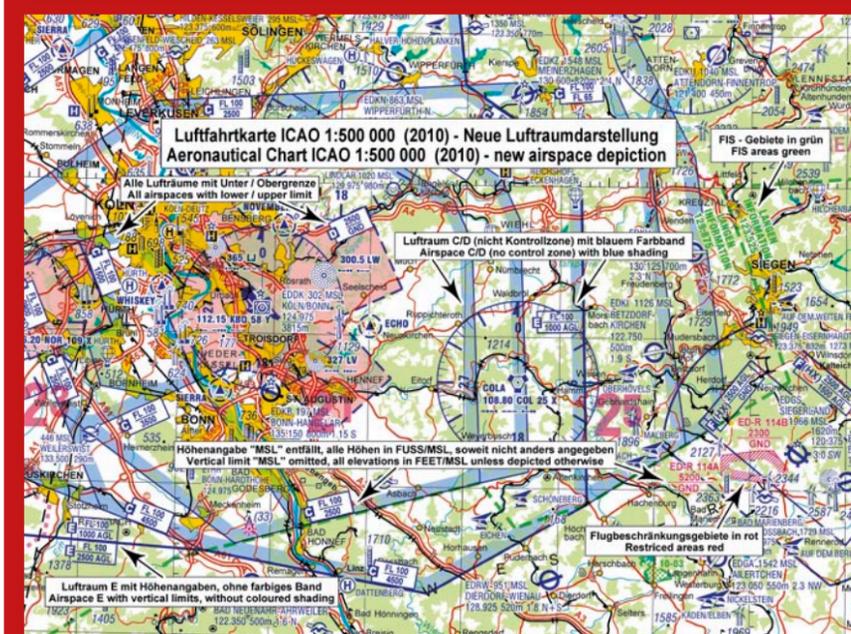
Aussichten

Schon jetzt ist klar, dass für 2011 einige Änderungen zu erwarten sind. Dies betrifft die Bereiche Niederrhein, Memmingen, Berlin und Frankfurt. Zurückzuführen ist dies auf gestiegene Verkehrszahlen und im Fall Berlin auf die Schließung von Tegel mit einer Verlegung auf den neuen Flughafen Berlin Schönefeld International. Der DHV wird die betroffenen Geländehalter rechtzeitig informieren, um gemeinsam möglichst optimale Lösungen zu erarbeiten.

Regeln einhalten

Der Freiheit wegen fliegen wir. Um diese Freiheit zu erhalten, müssen wir die Regeln unbedingt einhalten. Nur als zuverlässige Partner lassen sich langfristig günstige Bedingungen für den Luftsport aushandeln. Daher bitte Grenzen und Sichtflugminimas respektieren. Für Rückfragen steht euch das Referat Flugbetrieb (gelaende@dvh.de) gerne zur Verfügung.

Bisherige Darstellung Present depiction	Zukünftige Darstellung Future depiction
LUFTRAUMSTRUKTUR AIRSPACE STRUCTURE	
Luftraum C, D FL 100 FL 60	Luftraum C, D FL 100 FL 60
Luftraum C FL 100 4500 MSL	Luftraum C FL 100 4500
Luftraum D FL 100 5500 MSL	Luftraum D FL 100 5500
Kontrollzone D D(HX) 1700 MSL	Kontrollzone D D(HX) 1700 GND
Luftraum E E 1700R/518m GND	Luftraum E E FL 100 1700 AGL
Luftraum E E 1000R/305m GND	Luftraum E E FL 100 1000 AGL
Luftraum F F(HX) 2500 GND	Luftraum F F(HX) 2500 AGL
Luftraum G keine Darstellung no depiction	Luftraum G keine Darstellung no depiction
LUFTRAUMBESCHRÄNKUNGEN / VERSCHIEDENES AIRSPACE RESTRICTIONS / MISCELLANEOUS	
Gebiet mit Flugbeschränkung Restricted area ED - R 44 5200 MSL GND	Gebiet mit Flugbeschränkung Restricted area ED - R 44 5200 GND
Gefahrengebiet Danger area ED - D 46 FL 245 5500 MSL	Gefahrengebiet Danger area ED - D 46 FL 245 5500
Fluginformationsdienst (FIS) MÜNCHEN INFORMATION 120.650	Fluginformationsdienst (FIS) MÜNCHEN INFORMATION 120.650



Die neue Darstellung der Lufträume auf der ICAO Karte 2010 (gültig ab 11. März 2010)



Gleitschirmflieger-Dresden

Neuer Vereinsname

Die wilden Anfangsjahre sind vorbei, aber die Stille trägt. Auch im Osten Deutschlands gibt es eine aktive und stabile Gleitschirmszene. Bekannte Hot Spots im Flachland sind der Drachenflieger Club Berlin („Altes Lager“) und der 1. Cottbuser Drachen- und Gleitschirmfliegerclub. Aber auch an den meist kleinen Hügeln des Erzgebirges werden in der Thermikzeit bemerkenswerte Flüge gemacht.

Wo bleibt bei dieser Entwicklung Sachsens Landeshauptstadt Dresden mit ihrem Einzugsgebiet von fast einer Million Menschen? Diese Frage stellten sich vor 5 Jahren einige aktive Dresdener Gleitschirmpiloten, machten Nägel mit Köpfen und formierten einen Verein als Anlaufpunkt für frisch gebackene Gleitschirmpiloten. Günstige Voraussetzungen waren die langjährige Pilotenausbildung der Flugschule Top Gliders und natürlich die erfolgreiche Arbeit unseres Vereinsmitgliedes und Windenbauers Bernd Mohaupt. Fünf Jahre Gleitschirmflieger-Dresden war in erster Linie gemeinsames entspanntes Fliegen mit der Schleppwinde an Segelflugplätzen der Region, Flugreisen in die Alpen aber eben auch intensi-

ve Suche nach einer Fliegerheimat. Geeignete Flugberge in den regionalen Mittelgebirgen sind rar und weniger ergiebig. Die Startmethode Windenschlepp ist daher naheliegend. Intensive Vorarbeit und Suche nach einem eigenen Schleppgelände waren 2009 erfolgreich und so konnte zum Ende der Saison ein eigenes Fluggelände zugelassen werden.

Das Schleppgelände Liebenau liegt nahe der Autobahn Dresden - Prag und ist in 30 Minuten von Dresden aus zu erreichen. Die geografische Lage mit 600 m über NN und freier Anströmung aus allen Himmelsrichtungen lässt auf gute Start- und Thermikbedingungen hoffen. Die Schlepplänge von 1.200 m und flexible Seilauslegerichtung werden den Spaßfaktor sicher noch zusätzlich erhöhen. Unserer besonderer Dank gilt an dieser Stelle den Behörden bei der Stadt Geising, den Anwohnern von Liebenau, der Agrargenossenschaft Liebenau, der Naturschutzbehörde und natürlich dem DHV Geländebeauftragten Björn Klaasen.

Leider machte das Wetter einer Geländeeinweihung 2009 einen Strich durch die Rechnung, so dass wir mit Saisonbeginn ab 1. April 2010 fliegerisch in Liebenau aktiv werden. Bis dahin wollen wir unserem Winterflughafen Pirna treu sein und so oft wie möglich Schleppbetrieb organisieren. Die Jahresmitgliederversammlung am 27.11.2009 war ein Meilenstein in unserer kurzen Vereinsgeschichte. Das Wichtigste: Wir werden künftig als „Gleitschirmflieger-Dresden“ präsent sein und auch unter diesem neuen Namen die Regionalversammlung Ost im Oktober 2010 austragen. Bis dahin wünschen wir uns allen super Flugwetter und tolle Flüge und vielleicht auch die ersten Streckenflüge von Liebenau in die benachbarte Tschechische Republik.

Infos unter www.gleitschirmflieger-dresden.de
Stephan Dobritz

Anzeige

Parafly

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

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

Anzeige

FLY Tiroi

Nova Testzentrum
die neuen Schirme sind bereits eingetroffen!

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

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

FLUGSCHULE WESTENDORF

Gleitschirmfliegen

Das Leben hängt an Leinen

Eine Ausbildung, die das Leben verändern kann. Nur die Götter sind über ihnen. Wer Gleitschirmfliegen will, darf keine Höhenangst haben. Gleitschirmflieger lassen sich von festen Leinen und dünnen Schirmen durch die Wolken tragen. Michael macht schon lange diesen Sport und hat mir erklärt, was man machen muss, um sich die Wolken mal näher zu betrachten. „Zuerst muss man einen Grundschein machen. Danach folgt die Höhenflugausbildung. Das heißt, man muss 40 Flüge über 400 m machen.“ Aber damit noch nicht genug, eine theoretische Ausbildung musste er auch machen. Dazu gehört nicht nur Wettertheorie und Luftrecht. Sondern auch das Verhalten in besonderen Fällen und Material- und Technikkunde müssen gelernt sein. Nach der Prüfung darf man dann alleine fliegen. Es gibt, genau wie bei anderen Sportarten, verschiedene hohe Scheine. Z.B. A - Schein und B - Schein.

Michael und seine Fliegerfreunde haben sich auf einem Berg verabredet und nehmen mich mit. Als erstes sitzen alle nur da und beobachten das Wetter. Man hat sich vorher über das Fluggebiet schlau gemacht. „Der Wind hier dreht sehr oft. Wir müssen den richtigen Moment abwarten,“ erklärt er den anderen. Dann fangen sie endlich an ihre Sachen auszupacken. Der riesige Packsack wird geöffnet und heraus kommt ein Gurtzeug mit vielen Schnallen und Riemen. Ich durfte den Packsack mal aufsetzen und bin geradewegs nach hinten umgekippt. Die komplette Ausrüstung wiegt ungefähr 20 kg. Endlich wird auch der Schirm ausgepackt. Auch hier gibt es verschiedene Modelle und Marken. Der Schirm muss

alle 2 Jahre zum TÜV geschickt werden, um sicherzustellen, dass er flugfähig ist. Vor jedem Flug checkt man die vielen Leinen und den Schirm nach Rissen oder Löchern ab. Es wird immer gegen den Wind gestartet. Der Schirm wird gegen die Windrichtung ausgebreitet, die Leinen werden an dem Gurtzeug befestigt und der Anzug wird über die Kleidung gezogen. Michael schließt noch schnell den Funk an, um immer mit seinen Kumpels in Kontakt zu bleiben. Jetzt noch den Helm auf. Es wird ernst. Er schaut noch mal auf die Windfahne vor ihm, um sicherzustellen, dass der Wind nicht plötzlich wieder dreht. Dann zieht er den Schirm hoch und läuft mit kräftigen Schritten den Berg nach unten. Alle halten den Atem an, denn er ist gestolpert. Man ruft ihm etwas zu, aber er fängt sich wieder und der Schirm hebt ihn kurz vor dem Abgrund nach oben, puhh, das war knapp. Nun starten auch die anderen und sie fliegen zusammen durch die Luft. Jetzt sind nur noch die Götter über ihnen. Nun geht es darum Winde zu suchen, um ziemlich weit nach oben zukommen. Nach ca. zwei Stunden landet auch der Letzte auf dem verabredeten Landeplatz. „Vor dem Landeanflug muss man Kreise an einer bestimmten Stelle fliegen, um den anderen zu zeigen, dass man landet“, erzählt Michael. Jetzt werden die Schirme und Gurtzeuge wieder eingepackt. Bei einem Glas Bier erzählt jeder, wie sein Flug so war. „Das Schönste am Fliegen ist die Freiheit und der Spaß, in der Luft zu hängen.“ Sobald man in der Luft ist, hat es sich gelohnt, auf den Berg zu laufen, und das Risiko beim Starten hat sich ausgezahlt, denn so einen schönen Ausblick gibt es nur zwischen Sonne und Erde. Eben frei wie ein Vogel.
Lea Döpp (12 Jahre)

Anzeige

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

SKYTRAXX

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

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

PARAGLIDING ADVENTURE
Alles rund um's Fliegen!!

Im Soca-Tal

FLY ZONE

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

SLOVENIA

Mehr Infos!
S.Triebel / W.Reinelt
Tel.: +386-(0)41-810-999
5220 Tolmin-Slowenien
<http://www.paragliding-adventure.com>
e-mail: paragliding-adventure@amis.net

Flugfreunde Ulm-Donautal

Zwei deutsche Meister

Die Flugfreunde Ulm-Donautal können stolz sein. Gleich zwei Deutsche Meister im Streckenfliegen sind Mitglieder im Verein. Bei den Damen belegte Monika Mack den ersten Platz beim DHV-XC. Die Auszeichnung wurde ihr bereits zum fünften Mal verliehen. In der Sportklasse des DHV-XC konnte Hans Walcher zum ersten Mal den Sieg für sich verbuchen.



Hans Walcher und Monika Mack von den Flugfreunden Ulm-Donautal e.V.

Bei der diesjährigen Weihnachtsfeier des Ulmer Vereins gratulierte Klaus Römer, erster Vorstand der Flugfreunde Ulm-Donautal, den beiden Vereinsmitgliedern nochmals zur Deutschen Meisterschaft. Außerdem wurden die beiden Streckenflieger auch für ihr Engagement im Verein und für die ersten Plätze in der internen Vereinswertung geehrt. Vereins-Kassiererin Monika Mack

belegte hinter Vereins-Sportwart Hans Walcher den zweiten Platz in der internen Vereinswertung. Der dritte Platz ging an Michael Schmon.

Georg Zimmermann

Anzeige



**ANZEIGEN
HOTLINE**

Gerhard Peter +49 173 2866494
anzeigen@dhv.de

GLEITSCHIRMSERVICE ROTH

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

Floriansweg 7, 87645 Schwangau
Telefon 08362-924427, Handy 0176-78191349
Gleitschirmservice@online.de

www.gleitschirmservice-roth.de

Hamburger Drachenflieger

Verjüngungskur

Der Himmel über Norddeutschland wird immer älter und als noch Schulbankdrücker oder Student ist das Zeitfenster zum Fliegen meist noch kürzer als das zum Start in die pulsierende Thermik. Sowieso sieht man kaum andere Jugendliche auf den Flugplätzen. Deshalb wollen wir ab jetzt nicht nur das alljährliche Jugendcamp in Neustadt-Gelwe stattfinden lassen, sondern auch ein Netzwerk von Jugendlichen aus Norddeutschland schaffen, welches all die jungen Piloten und Pilotinnen, wie auch die angehenden Himmeltürmer, zusammenbringen soll. Es geht hierbei um eure Förderung durch eure eigenen Ideen und Vorstellungen, um unseren Sport in unserer Region für die Jugend zurechtzuschneiden. Das heißt endlich einmal gemeinsam mit anderen Jugendlichen fliegen zu können, etwas Neues zu lernen und dabei nicht immer auf Zeit und Budget achten zu müssen. Wenn ihr also Interesse an diesem Netzwerk habt, dann schickt eine E-Mail (mit Name, Adresse, ggf. Verein und ggf. Ideen) an Axel Eckhardt (axeleckardt@web.de), Thomas Seren (thomas.seren@googlemail.com), oder Nick Naujoks (NNaujoks@gmx.net), damit wir anfangen können, den Himmel etwas jünger und erreichbarer zu machen! P.S. Dieser Aufruf richtet sich natürlich auch an die Vereinsvorsitzenden, ihre Jugendlichen anzusprechen. Bis bald in der Luft!

Nick Naujoks



Gleitschirmflieger Urenschwang

Nikolausfliegen

Draußen vom Walde kam er her, der Nikolaus und der Wind blies von vorne. Somit stand dem Nikolausfliegen am Übungshang in Hütten nichts mehr im Weg. Wenn auch der Aufstieg zum Startplatz am Übungshang länger als der Flug dauerte, so hatte doch jeder seinen Spaß. Als der Nikolaus seine Geschenke an den Gleitschirmfliegernachwuchs verteilt hatte und Sandra und Simona mit den Flöten Weihnachtslieder spielten, war klar, dass die Gleitschirmflieger Urenschwang das Fliegen und das Vereinsleben zu jeder Jahreszeit genießen können.

Gabi Schwarz

SG-Stern Wörth/Germersheim

Zu Lande, zu Wasser und in der Luft

Schon immer wurde und wird Sicherheit beim „Stern“ groß geschrieben. Nicht nur die Fahrzeuge, die einen Stern tragen, sind auf Sicherheit getrimmt, sondern auch die Mitarbeiter der Daimler AG. So auch die 14 Gleitschirmpiloten der Daimler Sportgemeinschaft, kurz SG-Stern, die sich bei der Höhenrettung in Wernersberg einfanden. Grund der Weiterbildung war der Gedanke, sich schon vorab mit der Situation einer Baumlandung auseinander zu setzen, und das Ganze noch mit der Unterstützung von professionellen Ausbildern abzurunden. Die Höhenrettung Wernersberg war hierzu die beste Adresse, da der Ausbilder Peter Breitner auch gleichzeitig Gleitschirmpilot ist und daher mit der Materie vertraut. Nach einem ausführlichen Vortrag des Gruppenführers Achim Bachmann über die Organisation der Höhenrettung in Rheinland-Pfalz und der Selbstsicherung an sich gab sein Ausbilderkollege und Gleitschirmpilot Peter Breitner einen Überblick über die, im Einzugsgebiet der Höhenrettung Wernersberg, gemachten Erfahrungen mit Gleitschirmbaumlandungen. Im Anschluss daran wurden die Piloten in drei Gruppen eingeteilt und auf drei Stationen verteilt. Abschließend möchte ich der gesamten Truppe der Höhenrettung Wernersberg ein sehr großes Lob aussprechen. Die Ausbilder hatte sich im voraus sehr viele Gedanken zu den Übungen gemacht, um die Übungen realistisch erscheinen zu lassen und den Tag zum Erfolg zu machen. Aber auch den Helfern der Höhenrettung Wernersberg, die hinter den Kulissen tätig waren, gebührt ein herzliches Dankeschön, denn neben den Ausbildern waren 8 weitere Mitglieder der Höhenrettung als Sicherungspersonal oder zur Bewirtung mit Kaffee und belegten Brötchen eingesetzt.

Marc Hilsinger



Anzeige

U fly EN/LTF B
Jetzt Probefliegen!

Du willst Sicherheit, ohne auf Leistung oder Spaß zu verzichten? Du willst Dich sicher fühlen und dennoch eine hohe Performance haben? Du suchst ein agiles, aber nicht nervöses, Schirmhandlung? Dann haben wir hier das Richtige für Dich.

Der U fly ist unser neuer LTF/EN B Gleiter. Der Schirm vereint hohe Leistung mit herausragend hoher, passiver Sicherheit in der Klasse der B-Schirme.

Aber ein Probeflug sagt mehr als tausend Worte...



high performance gliders

info@aircross.eu
Tel.: +49 (0) 5321 317 52 39
www.aircross.eu

An der ersten Station wurde eine realistische Hängesituation im Baum simuliert. Man musste den 1,5 Meter entfernten Baumstamm erreichen und eine erste Selbstsicherung durchführen.



An Station zwei wurde Knotenlehre durchgeführt und jeder Teilnehmer musste bis zur Perfektion den Achterknoten gelegt und gestochen lernen. Auch der Halbmastwurf, der zur Abseilung verwendet werden kann, musste wie aus dem FF sitzen.



An Station drei seilten sich die Piloten in Zweierteams gegenseitig an der ca. 8 Meter hohen Kletterwand der Höhenrettung ab. Hierbei musste jeder Pilot erkennen, dass das Anlegen der Selbstsicherung und der Sicherungsseile an einem höher gelegenen zu erkletternden Punkt eine echte Herausforderung ist.





Grundschule Inzell

Nachwuchsförderung

In einem Klassenzimmer der Grundschule im oberbayerischen Inzell schmückt von nun an ein Gleitschirm-Poster eine kahle Wand. Die Kinder der Mittagsbetreuung sind begeistert! Vielen Dank an Christian für das Bild.
Hias Haßberger

Silent Wings Gleitschirmclub

Markus Fuchs wird verdienter Streckenjäger im ersten Vereinsjahr

Die Mitglieder des jungen und aktiven Vereins Silent Wings haben die Flugsaison 2009 mehr als gut genutzt und können auf zahlreiche und interessante Flüge zurückblicken. Der 1. Platz war während der Saison von den teilnehmenden Gleitschirm- und Drachensportlern heiß umkämpft, dabei haderte mancher häufig mit dem feuchten Wetter während der besten Flugwochen im Frühsommer. Erst gegen Saisonende kristallisierte sich der Sieger heraus: Markus Fuchs nutzte die sehr wenigen „Hammertage“ perfekt und gewann überlegen mit 439 Punkten und 266 geflogenen Kilometern. Platz 2 sicherten sich Friedrich Wuitz und Birgit Schwab im Tandem mit 355 Punkten und 203 km, Platz 3 erlangte Christian Hölzl mit 264 Punkten und 184 km.

Im Rahmen der Jahresabschlussfeier von Silent Wings wurde Markus Fuchs mit einem eigens dafür entworfenen Streckenflug-Wanderpokal geehrt. Der Pokal stellt einen Gleitschirmflieger in einer Flasche dar; er besteht aus mundgeblasenem Glas und wurde vom Burghauser Glaskünstler Sigi Franz, selbst ein passionierter Gleitschirmflieger, als Einzelstück gefertigt. Nach der Siegerehrung ließ der 1. Vorsitzende Friedrich Wuitz die sehr intensive Flugsaison mit Bildern der verschiedenen Events Revue passieren. Abschließend ermahnte der Nikolaus in launigen Reimen den einen oder anderen „Helden“, das Fliegen in der nächsten Saison wieder etwas ernster zu nehmen...! Informationen unter www.silentwings.eu, der aktive Verein für Aktive.
Birgit Schwab



1. Parafly Club Schwaben

Ich hab noch Sand in den Schuhen ...

... von der Düne – möchte man bei Betrachten des Titelbilds vielleicht denken. Kompliziertes Ausschütteln ist nicht nötig – einfach nochmals hinfahren, die Tour ist auch 2010 wieder im Angebot. Auch ansonsten locken wieder über 40 Ausfahrten und Veranstaltungen für Mitglieder und Gastflieger. Die Reiseziele reichen dabei von A(Igodonales) bis Z(illertal), in Nationen gesprochen von Deutschland über Österreich, die Schweiz, Italien und Slowenien bis Frankreich und Spanien, und wem das immer noch nicht weit genug ist - auch die Kuba-Explorer-Tour ist wieder im Programm. Siehe www.1pcs.de



Neue Köpfe im Vorstand

Die Jahreshauptversammlung brachte einige personelle Veränderungen mit sich – aber der Reihe nach: Zunächst eröffnete der amtierende Vorstand die Sitzung, nach Feststellung der Beschlussfähigkeit legten die Vorstände ihren Rechenschaftsbericht ab. Nach wie vor rund 400 Mitglieder, eine Vielzahl an Vereinsaktivitäten (unter anderem ist der 1. PCS der Verein mit den meisten Ausfahrten) und eine gesunde Vereinskasse – das konnte sich sehen lassen. Einzig die Tatsache, dass die Thermik-Messe, auf der sich der Verein präsentierte, nicht mehr stattfindet, trübte die Bilanz ein wenig. Die Entlastung der Vorstände war dennoch eine Formsache. Allerdings kündigte Lorenz Datz, der den Verein über 8 Jahre geführt hatte, seinen Rückzug aus dem Vorstand an. An seiner Stelle wird künftig Andreas Baisch die Geschicke des Vereins lenken. Für ihn, der bisher 2. Vorsitzender war, rückt Ferdinand Vogel neu in den Vorstand. Neben diesen Veränderungen im Vorstand wurde Tanja Notter neu als Referentin für die Clubabende gewählt, Kassenprüfer sind künftig Rüdiger Hellstern und Martin Siegel. Weitere Infos www.1pcs.de Oliver Arnold

Anzeige

Gleitschirmkurse
Vereinschulung
Flieger-Shop
online-Versand

JEN AIR
Paragliding
www.jenair.de

DIRK E. VIELHUBER
Rechtsanwalt

Tätigkeitsschwerpunkt:
Luftrecht - Arbeitsrecht - Sozialrecht

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



Fensterbaler Deltaclub

Ostbayerncup weiter im Aufwind

Die Teilnehmer des größten Flachlandstreckenflugwettbewerbs der Drachen und Gleitschirmflieger in Deutschland feierten in Hirschau ihre Sieger der Saison 2008/2009. Der Fensterbachtaler Deltaclub als Ausrichter der Siegerehrung hatte für diese Feier ein umfangreiches Programm auf die Beine gestellt. Den Beginn der Veranstaltung machte Toni Bender, Testpilot der Fa. Nova, der eigens für die Ostbayerncupfeier gewonnen wurde. Er kam mit einem Auto voller Testschirme zum Fluggelände, wo die Piloten die gesamte Schirmpalette von Ion bis Triton ausführlich testen konnten. Die ungebrochene Attraktivität des OstbayernCups zeigt sich nach dieser Saison an den zum Vergleich des Vorjahres wiederum gestiegenen Zahlen. Der neue DHV-Sportwart Ralph Schlöffel belegte dies eindrucksvoll im Rahmen einer Power-Point-Präsentation. Lag die Zahl der Piloten im Vorjahr noch bei 135, so stieg sie in dieser Saison auf 156 Piloten. Die Zahl der Wertungsflüge stieg von 703 auf 787. Und die von den Drachen- und Gleitschirmfliegern dabei zurückgelegte Strecke erhöhte sich von 37.975 km auf nunmehr 42.616 km, mehr als einmal rund um den Globus.

Im Rahmen der Veranstaltung hielt Toni Bender ein sehr interessantes Referat über die neuesten Entwicklungen und die Sicherheit im Gleitschirmsport. Der Fensterbachtaler Deltaclub hatte eine Tombola mit Preisen im Wert von über 2.000 Euro organisiert, mit Preisen von den Firmen Swing, Nova, Advance, Biotech Energietechnik und dem Flightclub Lenggries. Der Hauptpreis war eine Ballonfahrt der Bayerwald Gleitschirmschule für zwei Personen. Der Erlös der Tombola ging als Spende an den Kindergarten der Gemeinde Fensterbach.

Die Sieger: Hängegleiter Starr: 1. Klaus Ilgenfritz - ASC Hesselbergflieger, 2. Günter Sept - ASC Hesselbergflieger, 3. Reinhard Pöppel - UL u. DFC Forst Hängegleiter Flex: 1. Michael Schmidt - UL u. DFC Forst, 2. Georg Rauscher - DGC Bayerwald, 3. Hans Kiefinger - DGC Bayerwald
Gleitschirm Tandem: 1. Karl Ruhland - FDC Fensterbachtal, 2. Markus Reindl - FDC Fensterbachtal, 3. Ludwig Lohner - GSV Bayerwald
Gleitschirm Einsteiger (bis DHV 1-2): 1. Ralph Wnendt - Bamberg GSC, 2. Sepp Kehl-Waas - DGC Albatros, 3. Holger Eff - ASC Hesselbergflieger
Gleitschirm Sportklasse 1 (bis DHV 2): Markus Seidl - DGC Bayerwald, 2. Andreas Kölz - Bamberg GSC, 3. Philipp Häfner - ASC Hesselbergflieger
Gleitschirm Offene Klasse (DHV ab 2-3): 1. Erwin Auer - DGC Bayerwald, 2. Hans Breindl - DFC Ingolstadt, 3. Klaus Werner - DFC Ingolstadt
Albert Bruckner

Drachen- und Gleitschirmflieger Bad Laasphe

Zillertal - „Klappe, die zweite“

Heuer waren die „Entenbergflieger“, die Drachen- und Gleitschirmflieger Bad Laasphe, zum zweiten Mal zu Besuch im wunderschönen Zillertal in Tirol. Ein herrlich gelegenes Hotel auf einer Anhöhe mitten in Finkenberg war der Ausgangspunkt für die sechzehn Flieger und die neun mitgefahrenen Frauen, die Luft über dem Tal zu schnupfern.

Gleich am ersten Tag gab es aufgrund der optimalen Wetterlage vom Startplatz „Melchboden“ einige Rekordflüge. Mehreren Piloten gelangen Überhöhungen von etwa eintausend Metern. Da wird der Landeplatz immer kleiner, wenn man mehr als zweitausend Meter über ihm ist. Die Zahl der sichtbaren Berggipfel, die hier im dreitausend Meter-Bereich liegen, bei guter Fernsicht allerdings immer größer. Hier wurde der wahre Traum vom Fliegen für uns Gleitschirmpiloten erlebte Wirklichkeit. Einem ganz erfahrenen Flieger von uns gelang an diesem Tage sogar ein Streckenflug bis in das fünfzig Kilometer weiter östlich gelegene Mittersill. Am nächsten Tag kamen einige Piloten in mehreren Flügen vom „Penken“ und „Melchboden“ auf addierte Flugzeiten von über drei Stunden. Da gab es abends viel zu erzählen und auszutauschen. Zum Abschied noch ein Sinkflug von der über 2.000 m hohen „Penkenalm“ hinunter nach Mayrhofen. Alle Mitfahrer waren wieder einmal richtig begeistert vom Zillertal mit seinen vielfältigen Flugmöglichkeiten und zufrieden mit der fliegerischen „Ausbeute“ und dem Erlebten in einer so beeindruckend schönen Bergwelt.



Erst einmal sehen, was hier oben abgeht, so schauen alle zunächst kritisch zum Startplatz.

Zweites Gelände der „Entenbergflieger“

Die Drachen- und Gleitschirmflieger Bad Laasphe konnten ein neues Fluggelände in Betrieb nehmen. Es liegt am „Hahn“, so der Name des Berges in der Gemeinde Breidenbach (Hessen). Der Startplatz befindet sich direkt oberhalb eines ehemaligen Steinbruches, der dort eine etwa 70 m hohe Steilwand hat. Nach dem Start auf 546 m ist bei guter Anströmung aus Süd bis Südwest oft hervorragendes Hangfliegen möglich. Sollte der Flug bis hinunter zum Landeplatz mit der Differenz von ca. 170 m in den vorgelagerten Wiesen einmal nicht möglich sein, so ist ein rechtzeitiges und vor allem gezieltes Anfliegen des je nach Windrichtung richtigen Notlandefeldes im ehemaligen Steinbruch ein unbedingtes Muss. Dies wird allen „Neufliegern“ bei der vorgeschriebenen Einweisung unmissverständlich „eingetrichtert“. Beim Hangsoaring müssen die Hangflugregeln beachtet werden. Trotz dieser Flugregeln wird der Pilot mit einem wunderschönen Blick über das hessische Mittelgebirge und den Westerwald belohnt. Der Wermutstropfen ist, dass wegen Uhu – Brut der Flugbetrieb vom 15.2. bis 15.7. ruhen muss.
Walter Lauber

DHV- Schleppzentrum Ost und DHV- Schleppzentrum Nord

Zielflugpreis

Es muss nicht immer die große Politik sein. Am Rande der DHV-Jahrestagung werden in netten Gesprächsrunden viele interessante Themen angesprochen und überraschende Ideen entwickelt. Geländeprobleme, Vereinsstrukturen, Meisterschaften ... Themen gab es für Hans-Christoph Buddee, DHV-Schleppzentrum Ost, und Axel Eckardt, DHV-Schleppzentrum Nord, genug. Dabei tauchte auch die Frage auf, wo war oder wo ist der fliegerische Brückenschlag zwischen den beiden Zentren? Mit einem UL kein Problem, aber motorlos mit GS oder HG die 176 km zu bewältigen, ist schon eine schwere Aufgabe. Um den Piloten diese Strecke schmackhaft zu machen, setzen die beiden Vorsitzenden einen Preis aus, der einmalig in Deutschland ist.

Wer es als erster in der Saison 2010 nach einem Start im DHV-Schleppzentrum Nord oder Ost schafft, das jeweils andere im Direktflug zu erreichen, bekommt eine Anstecknadel aus einer hochkarätigen Gelbgoldlegierung. Diese Nadel wird das Fluggerät des Gewinners darstellen, GS, HG oder Starrflügel. Der Preis hat einen Wert von 700 Euro und wird extra für den Gewinner angefertigt. Preisverleihung ist auf der Regionalversammlung Nord oder Ost in Anwesenheit beider Initiatoren. Wertung und Teilnahmeerichtigung nach der DHV Sportordnung, siehe www.dhv.de/typo/DHV-XC. Sollten mehrere Piloten dieses Kunststück an einem Tag schaffen, entscheidet die kürzere Flugzeit. Wir wünschen den Piloten viel Spaß bei der Bewältigung dieser Aufgabe und würden uns über eine Preisverleihung im Oktober riesig freuen.

Hans-Christoph Buddee und Axel Eckardt



Andreas Schubert, Ewa Wisnierska und Boris Kiauka.

Papillon Flugschulen

Besucherrekord auf der Wasserkuppe

Zum traditionellen Weihnachtsmarkt verzeichneten die Rhöner Drachen- und Gleitschirmflugschulen Papillon einen Besucherrekord. Gut 250 Gäste lauschten den spannenden Ausführungen von Ewa Wisnierska. Sie stellte ihren ersten Kinofilm „Reise zum Horizont“ vor. „Der Gewitterflug in Australien veränderte mein Leben“, erklärte die sympathische Hochleistungssportlerin. Ihr darauf folgendes Leistungstief während der Dreharbeiten war trotz zahlreicher Titel ihre „schlechteste Zeit“. Doch besonders positiv entwickelte sich ihre Erkenntnis um den Sinn des Lebens. „Sicher“ soll es in ihrem Leben weitergehen: „Nicht noch einmal möchte ich das Schicksal herausfordern!“, sagte sie und stellte sich vor ihrem Auditorium auf einen neuen Lebensabschnitt ein. Sie möchte als Fluglehrerin ambitionierten Fliegern den Einstieg in die Welt des Streckenfliegens erleichtern.



Gleitschirmclub Ochsenaugen

GCO-Pokalfliegen am Buchenberg

Insgesamt haben sich 9 Mitglieder mit Familie oder Begleitung an einem Sonntag am Fuße des Buchenbergs zur alljährlichen Vereinsmeisterschaft eingefunden. Ein Training vorab war leider nicht möglich, da das Wetter Fliegen unmöglich machte. So hatten alle die gleichen Chancen. Begonnen wurde pünktlich um 10 Uhr mit dem Briefing und nach der Besichtigung des Landeplatzes hieß es dann „the window ist open“. Jeder hatte 2 Flüge zu absolvieren, bei denen es auf eine möglichst nahe Landung im Zentrum des 30-Meter-Kreises ankam. Nach Bewältigung dieser Aufgabe mussten noch einige nichtfliegerische Aufgaben gemeistert werden. Dazu zählte das Obststein-Spucken wie die vergangenen Jahre auch. Vermutlich deshalb kamen einige weit über 10 Meter beim Spucken hinaus. Nach der Auswertung standen die Sieger der Pokale fest:

1. Platz, Bernhard Meier, der bei beiden Durchgängen dem Punkt im 30-Meter-Kreis ziemlich nahe kam.
 2. Platz, Renate Baier, zum ersten Mal im Top-Ranking mit dabei.
 3. Platz, Bernhard Keck, Vize Deutscher Meister im Motorschirmfliegen 2005
- Nach der Siegerehrung wurden alle noch mit einem Essen vom Grill belohnt. Herzlich bedanken möchten wir uns bei dem Organisator, Helmut Seeburger und den Helfern, die diese Vereinsmeisterschaft zu einem wirklich gelungenen Tag gemacht haben.
- Renate Baier

Anzeige

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

Anzeige

DRACHEN- UND GLEITSCHIRM WINDEN

Auto-Kirchner
Meininger Straße 19
D-98631 Römhild

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

www.drachen-gleitschirmwinden.de

Anzeige

STARTKLAR?!

Ausbildung:

- Gleitschirm
- Motorschirm

Gleitschirmreisen
Windenschlepp
Rundflüge
Fliegershop

Ausbildungszentrum Korbach
Rammelsweg 43
34497 Korbach

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

2J Check

DHV anerkannt!

- Reparaturen
- Retter packen
- Alle Fabrikate

www.kontest.eu
GLEITSCHIRMSERVICE

Gut Grauhof 1, 38644 Goslar, info@kontest.eu, Tel.: 05321-3175239

Anzeige

PILOT I

DESIGNED FOR PILOTES

Clarino Handkantenschutz
Integrated Navi-Pointer
2 Lithium-Ionen Akkus im Akkufach

Der beheizbare Handschuh mit intelligentem Hightech-Innenleben

Cumulus53

SPORTS AND LIFE TRENDS

active-Heat Softshell-West
beheizbare Weste mit Funkfernbedienung

- winddicht
- atmungsaktiv
- wasserabweisend

Power Akku

Cumulus53
Waldhofer Str. 102
D-69123 Heidelberg
Tel.: 0049-(0)6221-825-953
Fax: 0049-(0)6221-825-601

www.cumulus53.eu

Fliegen ist geil!

www.paracenter.com

Gleitschirm - Motorschirm - Tandem - Reisen

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

Gleitschirm-Reisen

Brasilien, Mexiko, Italien, Slowenien

mit Oliver Rössel
(mehrmaliger dt. Meister)

www.oliver-roessel.de
tel +49 221 99202801

flugpark-olymp.de

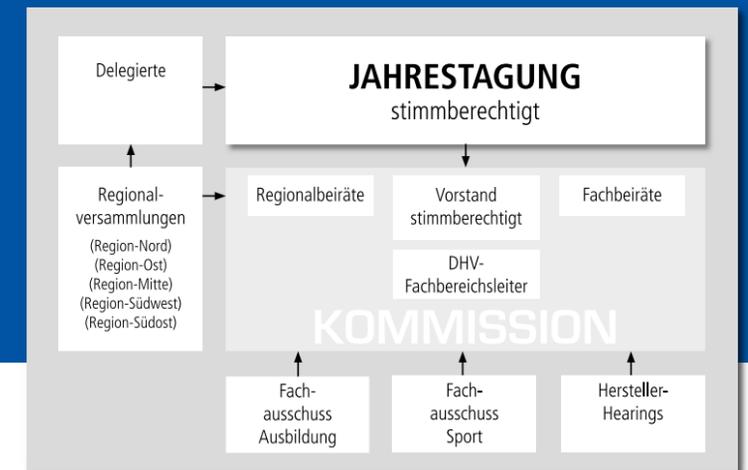
Tel.: 0030 6972 453495



FOTO BURKHARD MARTENS

Entscheidungsfindung im DHV

Im Jahr 2009 gab es 3 DHV-Kommissionssitzungen. In der Kommissionssitzung berät der stimmberechtigende DHV-Vorstand zusammen mit den Regional- und Fachbeiräten und den Fachbereichsleitern der DHV-Geschäftsstelle die anstehenden Entscheidungen. An den Beratungen der Kommission nahmen auch je ein gewählter Vertreter der Hersteller und Flugschulen teil. Zusätzlich gab es 3 DHV-Vorstandssitzungen. Ausbildungsfragen werden vorbereitet vom Fachausschuss Ausbildung, bestehend aus Lehrteam, Vertretern der Flugschulen und der Pilotenprüfer. Fachfragen des Sportes werden im Sportausschuss vorbereitet, diesem Ausschuss gehören Vertreter der Ligen, der Deutschen Streckenflugmeisterschaft, des DAeC sowie die Teamchefs an. Im Bereich Technik werden vor grundsätzlichen Entscheidungen Hersteller-Hearings abgehalten. Den Regionalversammlungen vorgeschaltet, haben die Vereinsvorstände in jeder Region Gelegenheit zur Beratung mit der Verbandsführung.



Klaus Tänzler
Geschäftsführer

Geschäftsführung

Eine der zentralen Aufgaben der Geschäftsführung ist die Gewährleistung eines guten und möglichst umfassenden Mitgliederservices. Die buchhalterische Abwicklung mit modernem Controlling System (7 Profitcenter und 193 Kostenstellen) trug dazu bei, dass die Vorgaben des Wirtschaftsplanes im Wesentlichen eingehalten werden.

Die korrekte Erledigung der vom Bundesverkehrsminister übertragenen hoheitlichen Aufgaben (Beauftragtenbereich) stellt einen weiteren Bereich der DHV-Geschäftstätigkeit dar.

Die Geschäftsleitung hat zudem für die erfolgreiche Vertretung der Interessen der DHV-Mitglieder in der Öffentlichkeit und gegenüber den Behörden Sorge zu tragen. Im europäischen Rahmen geschieht dies durch Engagement im Europaverband EHPU. Die Arbeit der EHPU ist in ihrem Internetauftritt www.ehpu.org dargestellt. Im Weltverband FAI/CIVL ist der DHV in den Arbeitsgruppen Hang Gliding und Paragliding sowie im Subcommittee Safety and Training vertreten. Dort haben große Flugnationen kein größeres Stimmgewicht als kleine, was die Arbeit erschwert.

Wichtigstes Gremium für die Interessensvertretung auf nationaler Ebene ist das Kuratorium Sport und Natur. Hier sind 3 Millionen Natursportler organisiert. Der DHV ist durch seinen Ehrenvorsitzenden Peter Janssen im Vorstand vertreten.



Petra Aichele
Assistentin



Gabi Königbauer
Buchhaltung



Barbara Lacroux
Buchhaltung

- Grundsatzfragen
- Personal: 20 Angestellte, 12 freie Mitarbeiter
- Finanzwesen: ca. 80.000 Buchungssätze und 685 Konten
- Büroorganisation
- Rechtsangelegenheiten
- Verhandlungen mit BMV, LBA, Flugsicherung und Luftfahrtbehörden
- Vorstandsarbeit im Kuratorium Sport und Natur
- Verhandlungen mit Umweltministern des Bundes und der Länder
- Abstimmung mit anderen vom BMV beauftragten Verbänden
- Kontakt zu Abgeordneten des Europäischen Parlaments
- Gespräche mit ausländischen Verbänden
- Mitarbeit bei Europe Airsports und EHPU
- Verhandlungen mit Eurocontrol und EASA
- Mitarbeit bei FAI/CIVL



Caroline Fürst
Referentin



Iris Mayer
Sachbearbeitung



Christina Leidschwendner
Sachbearbeitung



Horst Barthelmes
Informationsbüro
Schlepp

Mitgliederservice

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

- Mitgliederverwaltung: 1.779 Austritte, 2.416 Neuaufnahmen; (2008: 2.071 Austritte, 2.407 Neuaufnahmen)
- Auskünfte und Beratung für Mitglieder (Sommer: ca. 450 Anrufe + 200 E-Mails / Tag; Winter: ca. 180 Anrufe + 150 E-Mails / Tag plus schriftliche Anfragen)
- Abwicklung der Gruppenversicherungen mit 253 Schadensfällen (2008: 267)
- Wareneinkauf, Warenverkauf
- Organisation von 10 Rettungsschirm-Seminaren für Rettungsgeräte (2008: 10)
- Durchführung von 7 Windschlepp-Informationsveranstaltungen (2008: 7)
- Durchführung von 2 Seminaren für erfahrene Windenführer (2008: 1)
- Durchführung von 1 Pflichtfortbildung für Einweisungsberechtigte Windenführer (2008: 4)
- Durchführung von 2 Fluglehrer-Lehrgängen Windschlepp (2008: 1)
- Durchführung von 1 Musterprüfung für Winden (2008: 3)

Ausbildung

Trotz des zeitweise ungünstigen Flugwetters ist die Anzahl der erteilten Lizenzen auf einem ähnlichen Niveau wie im Vorjahr. Neben der Kontrolle der Ausbildungsunterlagen und der Ausstellung der Neulizenzen ist die Beratung der Flugschüler und Piloten per Telefon und E-Mail ein Tätigkeitsschwerpunkt. Wegen der großen Nachfrage wurden in diesem Jahr zwei Fluglehrerassistentenlehrgänge und ein Fluglehrerlehrgang organisiert und durchgeführt. Die Betreuung der Flugschulen und Fluglehrer, u.a. mit einer eigenen Internetseite, die Organisation von Fluglehrerfortbildungen, Befähigungsprüfungen für Ausbildungsleiter sowie Qualitätsaudits für DHV Performance- und Sicherheitstrainingscenter waren zu bewältigen.

Bei 503 (2008: 558) Pilotenprüfterminen wurden insgesamt 2.631 (2008: 2.605) Erlaubnisse und Berechtigungen erteilt:

- 60 HG-A (2008: 82), davon 53 mit Startart Hang, 14 mit Startart Schlepp, 20 mit Startart UL-Schlepp
- 1.606 GS-A (2008: 1.698), davon 1.561 mit Startart Hang, 446 mit Startart Schlepp
- 51 HG-B (2008: 48), davon 51 mit Startart Hang, 17 mit Startart Schlepp, 15 mit Startart UL-Schlepp
- 706 GS-B (2008: 593), davon 690 mit Startart Hang, 286 mit Startart Schlepp
- 68 GS-Passagier (2008: 58), davon 68 mit Startart Hang, 27 mit Startart Schlepp
- 3 HG-Passagier (2008: 2), davon 2 mit Startart Hang, 1 mit Startart Schlepp, 1 mit Startart UL-Schlepp
- 137 Windenführer (2008: 124)
- 37 Flugfunk (2008: 36)
- 3 DHV/ÖAeC-Fluglehrerlehrgänge für GS und HG (2008: 3)



Caroline Fürst
Referentin
Cindy Laufer
Sachbearbeitung

Technik

Das DHV-Technikreferat arbeitete an neuen Lufttüchtigkeitsforderungen (LTF) für Gleitsegel maßgeblich mit. Nach intensiven Forschungsarbeiten des DHV, Verhandlungen mit Herstellern und Prüfstellen und schließlich mit dem Luftfahrtbundesamt (LBA) können wir nun davon ausgehen, dass die neuen LTF den vom DHV angestrebten Sicherheitsgewinn bewirken. Im Oktober gab das LBA die neuen LTF zur Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer frei.

Im Jahr 2009 hat das LBA eine dritte Prüfstelle für Gleitsegel anerkannt, was zu einem weiteren Rückgang der Musterprüfungen beim DHV und zum teilweisen Abbau des DHV-Mitarbeiterstammes geführt hat. Das Team verlassen haben Ines Sattler und Mike Küng. Bemerkenswert ist, dass Änderungsanträge für bereits bestehende Musterprüfungen um 100 % zunahm. Das Technikreferat konnte sich aufgrund der frei gewordenen Arbeitskapazität neben der Prüftätigkeit verstärkt um die Weiterentwicklung der Prüftechnik kümmern, sowie um Überwachungsaufgaben und Forschungsarbeiten für sicherheitsrelevante Fragestellungen. Im Gleitschirmbereich wurde die Qualität von Checkbetrieben überprüft. Die Wirkung des viel diskutierten "Neslergriff" zur Stabilisierung des Gleitschirms beim seitlichen Einklappen wurde bei Testflügen erprobt sowie die Auswirkung von Liegegurtzeugen bei Kappenstörungen auf das Flugverhalten. Die Ergebnisse sind jeweils im DHV-Info veröffentlicht worden. Ein weiterer Schwerpunkt ist die Entwicklung eines drahtlosen Datenerfassungs- und Aufzeichnungsgerätes für Beschleunigung, Nick-, Gier- und Rollwinkel sowie Flugbahnaufzeichnung zum Ersatz der bisherigen Schätzungen durch Testpiloten aus Flugdurchführung und Videoaufzeichnung bei der Testflugbewertung. Bei den Hängegleitern konnte auch im Jahr 2009 eine solche Anzahl von Musterprüfungen durchgeführt werden, wodurch weiterhin eine Vielfalt an modernen Geräten für die Piloten erhalten bleibt. Die Überprüfung der Pitch-Einstellungen bei der German-Open HG und der Vor-WM HG Damen am Tegelberg wurde von der DHV-Technik durchgeführt. Mit der Überprüfung und Überarbeitung der Prüfverfahren für Rettungsgeräte wurde begonnen

- 8 Musterprüfbestätigungen für Hängegleiter (2008: 11)
- 48 Musterprüfbestätigungen für Gleitsegel (2008: 83)
- 0 Musterprüfbestätigungen für Hängegleiter-Gurtzeuge (2008: 1)
- 0 Musterprüfbestätigungen für Gleitsegel-Gurtzeuge (2008: 7)
- 1 Musterprüfbestätigungen für Schleppwinden (2008: 2)
- 3.992 Musterprüfplaketten (2008: 9.624)
- 21 Änderungsverfahren (2008: 8)
- 58 Breitenerprobungs freigaben (Geräte) (2008: 37)
- 55 Erprobungsausweise (Piloten) (2008: 33)
- 9 Erteilungen von Kennzeichen (2008: 5)
- 1 Lufttüchtigkeitsanweisung (2008: 2)
- 8 Sicherheitsmitteilungen (2008: 4)
- 0 Warnungen (2008: 1)



Hannes Weininger Referatsleiter
Kerstin Liebert Verwaltungsleiterin
Peter Wild Messtechnik-System-administrator
Harry Buntz Prüfer für GS, GS-Gurte
Horst Barthelmes Informationsbüro Schlepp, Prüfer für Schleppgeräte
Ines Sattler Prüferin für GS bis 31.3.09
Bernhard Stocker Prüfer für GS
Reiner Brunn Prüfer für GS, GS-Gurte und GS-Rettungssysteme
Christof Kratzner Prüfer für HG, HG-Gurte und HG-Rettungssysteme
Mike Küng Prüfer für GS bis 31.3.09

Flugbetrieb - Gelände - Luftraum

Die Zulassung und der Erhalt von Fluggeländen ist eine der zentralen Aufgaben des Referats Flugbetrieb. 1993 wurde der DHV für die Zulassung von Fluggeländen durch das Verkehrsministerium beauftragt. Aktuell sind 917 zugelassene Gelände mit 1573 Start- und Landeflächen zu verwalten. Auch in 2009 wurden erneut in enger Zusammenarbeit mit Vereinen und Flugschulen in allen Regionen Gelände zugelassen. Behörden, Bürokratie und neuerliche Verschärfungen im europäischen Artenschutz erschweren jedoch die Zulassungsverfahren. Der DHV unterstützt alle Geländezulassungen durch direkte Zusammenarbeit. Zielführend sind häufig Besprechungen vor Ort. Dies ist zwar aufwändig, führt aber in der Regel zu positiven Ergebnissen.

Das Serviceangebot für Geländeinformation wurde kontinuierlich verbessert. Die Piloten können sich detailliert auf www.dhv.de mit Google Maps über die Gelände in Deutschland informieren. Aufgrund der Nachfragen wird diese Geländedatenbank auf die Alpen erweitert. Des Weiteren wurden die Ausbildungsunterlagen Naturschutz fertig gestellt und veröffentlicht. Trotz der weltweit engsten Lufträume haben wir in Deutschland im Vergleich zum benachbarten Ausland große Freiheiten. Diese gilt es zu erhalten, obwohl der zivile Luftverkehr immer noch stark zunimmt. Der DHV verhandelt erfolgreich zusammen mit dem DAeC direkt bei der Deutschen Flugsicherung (DFS), um praktikable Lösungen zu erzielen.

- Erteilung von 21 neuen Geländeerlaubnissen (2008: 24)
- 30 Kurzzeiterlaubnisse, z.B. für Veranstaltungen (2008: 33)
- 39 Erweiterungen, Verlängerungen und Änderungen von Geländeerlaubnissen (2008: 50)
- Sitzungen und Besprechungen zu Luftraummaßnahmen (z.B. DFS)
- Fachtagungen, Vorträge, Weiterbildungsmaßnahmen für Piloten (z.B. Luftraum)
- Luftaufsicht auf Fluggeländen
- Unterstützung von Vereinen bei Veranstaltungen
- Beratung und Information für Mitglieder
- Aktualisierung der Geländedatenbank und der Geländedaten
- Ortstermine bei Zulassungsverfahren
- Wetternetz
- Ausbildungsunterlagen Naturschutz / Umweltschutz
- Alpengeländedatenbank



Björn Kloassen Referent Fluggelände, Naturschutz
Bettina Mensing Sachbearbeiterin
Karsten Kirchoff Freier Mitarbeiter

Jugend

Ziel der Jugendarbeit ist es, einerseits Fortbildungsangebote für junge PilotInnen zu gestalten und andererseits junge (Noch-)Nichtflieger mit unserem Sport in Kontakt zu bringen. Drehscheibe der Arbeit ist dabei die ständig im Ausbau begriffene Homepage www.dhv-jugend.de, über die wir unsere Veranstaltungen kommunizieren, Kontakte anbieten und die zugleich mit Forum und Chat Treffpunkt für junge PilotInnen und Interessierte ist.

Die Events der DHV Jugend sind aus dem Terminkalender der jungen PilotInnen nicht mehr wegzudenken und waren auch 2009 wieder ein großer Erfolg. Hier bekommen sie die Möglichkeit, sich mit anderen jungen PilotInnen auszutauschen und neue Kontakte zu knüpfen. Jede/r PilotIn kann, je nach Könnensstand, etwas dazu lernen, egal ob er/sie gerade erst den A-Schein gemacht hat oder schon seit längerem auf Strecke geht. So steht dem Erfahrungsaustausch zwischen "Erfahrenen" und "Neulingen" nichts im Wege. Durch Fachvorträge, ein Sicherheitstraining und einem XC-Camp können sich die jungen Piloten fortbilden und neue Erfahrungen sammeln.

Weitere Schwerpunkte der DHV Jugend sind: Unterstützung und Durchführung von Aktionen, die auf Nachwuchswerbung zielen; Ausbau der Homepage; Veranstaltung von eigenen Events zur Förderung der jungen PilotInnen im DHV; Arbeit in der DHV Jugendkommission;

Grundlagenarbeit zur Nachwuchsförderung; Öffentlichkeitsarbeit bei Jugendlichen; Beantwortung von Anfragen per E-Mail und Telefon; Förderung der jüngsten XC-Piloten.

- 7 Events für junge Flieger
- Austragung der Junior- und Ladieschallenge Drachen
- Sicherheitstraining
- XC-Camp parallel zu den XC-Open-World-Series in Spanien
- Events bei denen die jungen Piloten verschiedene Fluggebiete kennen lernen
- Unterstützung junger „Nichtflieger“ z.B. einen Schnuppertag als Schulwandertag, oder einem Grundkurs während des Schullandheimaufenthaltes
- Homepage www.dhv-jugend.de
- Chat & Forum
- Gleitschirmfliegen & Erlebnispädagogik
- Ski & fly
- Material wie T-Shirts und Aufkleber für Öffentlichkeitsarbeit
- Werbung und Unterstützung junger Flieger und Nichtflieger mit dem Tandem der DHV Jugend.
- Presse und Öffentlichkeitsarbeit, Aufbau von Kontakten zu Jugendmedien



Matthias von Necker

Öffentlichkeitsarbeit

Positionierung des Gleitschirm- und Drachenfliegens in der Öffentlichkeit als einen faszinierenden, sicheren und professionellen Luftsport, der dem Menschen den uralten Traum des Fliegens ermöglicht. Der Sport ist leicht zu erlernen und beschert ein unbeschreibliches Glücksgefühl in enger Verbindung mit der Natur. Fliegen als Ausdruck eines Lebensgefühls, einer Lebenseinstellung.

Umfassende Information der Pilotinnen und Piloten mit dem Schwerpunkten Flugsicherheit und Transparenz der Verbandsarbeit, Gewinnung neuer Piloten und Mitglieder, Bindung der aktiven Piloten an den Verband, Stärkung unserer Lobby.

- Internet www.dhv.de: Online Redaktion und Webmaster. Technischer Relaunch auf Contentmanagement-System Typo 3, Version 4.2. Upgrade aller Datenbanksysteme, Mehrsprachigkeit im Mitgliederportal, Ausbau des Portals DHV-XC www.xc.dhv.de, der Deutschen Streckenflugmeisterschaft: Einrichtung des Fun Cups für GS, Erstellung einer Thermik-Datenbank, Bereitstellung der DHV-XC Plattform zur Ausrichtung von 23 Vereins- oder Gebietsmeisterschaften. Optimierung der Anzeige von Fotos und Kommentaren direkt über Fluglisten. Genauere Berechnung der Wertungspunkte im DHV-XC.
- Steigerung der Zahl der Zugriffe auf www.dhv.de 2009 im Vergleich zu 2008 (Vergleichszeitraum August-September ohne Forum): Besucherzahlen ("Unique Users") pro Woche plus 8% (Durchschnitt 2009: 39.150, 2008: 36.300). Klickzahlen ("Hits") pro Woche plus 11% (Durchschnitt 2009: 1.252.700, 2008: 1.127.000)
- Redaktion und Gestaltung des DHV-Infos, leichter grafischer Relaunch, bisher 160 Ausgaben
- Vereinsinformation jeden Monat, wichtige Neuigkeiten zum Verband und rund ums Fliegen
- Berichte und Protokolle der Kommissionssitzungen im Mitgliederbereich
- Mitgliedermagazine DHV-Info der letzten Jahre als pdfs mit detaillierter Suchfunktion auf www.dhv.de verfügbar
- Vermittlung der Faszination des lautlosen Fliegens, z.B. DHV-TV (Video-streaming), Fotogallery
- Presseseminar für Vereine, Flugschulen und Hersteller
- Unterstützung der Vereine bei der Öffentlichkeitsarbeit und bei Veranstaltungen
- Überregionale Pressearbeit, spezielle regionale Pressemitteilungen bei Deutscher Streckenflugmeisterschaft (DHV-XC)
- Erweiterung und ständige Pflege der Pressekontakte zu TV, Printmedien und Hörfunk
- Organisation von redaktionellen Beiträgen in Top-Pintmedien, z.B. Biwakfliegen in der Wochenzeitung „Die Zeit“
- Betreuung der Journalisten bei Schnupperkursen, Tandemflügen
- Betreuung und Auswertung von WM, EM, PWC, Deutsche und Streckenflug-Meisterschaft als "Events" des Drachen- und Gleitschirmfliegens
- Organisation von Filmbeiträgen bei verschiedenen Sendern (ZDF, Bayerischer Rundfunk, N-TV)
- Bereitstellung von selbstproduziertem Filmmaterial an Fernsehsender deutschlandweit
- Erfassen und Archivieren der TV-Berichterstattung über Drachen- und Gleitschirmfliegen
- Präsenz auf wichtigen Fachmessen und Events: Free Flight, Paragliding Festival Kössen
- Breite Streuung von Infomaterial.
- Ansprechpartner für alle Fragen zum Drachen- und Gleitschirmfliegen



Klaus Tänzler
verantwortlicher
Redakteur

Benedikt
Liebermeister
PR-Referent,
Info-Redakteur,
Online-Redakteur,
Webmaster

Richard Brandl
Online-Redakteur

Renate Miller
Grafikerin

Regina Glas
Assistentin

Bettina Mensing
Assistentin

Wettbewerbssport

Regina Glas ist Teamchefin der Drachen-Nationalmannschaft und koordiniert die Drachen-Wettbewerbsszene, weiterhin ist sie Ansprechpartnerin in der Geschäftsstelle für die Angelegenheiten des Drachenflug-Wettkampfsports. Die Drachen-Liga wurde dieses Jahr von Konrad Lüders und Bernd Weist geleitet.

Beim Gleitschirmflugsport ist Dieter Münchmeyer Liga-Chef und Harry Buntz Teamchef der Nationalmannschaft. Er ist zudem Ansprechpartner in der Geschäftsstelle für die Angelegenheiten des Gleitschirm-Wettkampfsports. Achim Joos betreut den GS-Wettkampfnachwuchs über die Junior und Ladies Challenge hinaus. Das Trainingskonzept "Next Generation" zeigt erst Erfolge beim Schließen der entstandenen Nachwuchslücke. Der DHV XC, die deutsche Streckenflugmeisterschaft unter Leitung von Peter Wild, erfreut sich weiterhin großer Beliebtheit.

- Planung und Durchführung des DHV XC der Drachen- und Gleitschirmflieger
- Organisation und Durchführung der Junior- & Ladies-Challenge GS und Hanggliding Challenge
- Organisation und Auswertung des German Cup GS
- Mitorganisation und Ausrichtung der Landesmeisterschaften
- Auswertung der Flüge von 2.800 Teilnehmern an der Deutschen Streckenflugmeisterschaft 2009
- Betreuung und Überwachung von ca. 50.000 Flügen im DHV XC
- Initiierung, Mitorganisation und Durchführung internationaler FAI-II Wettbewerbe
- Planung, Organisation und Durchführung der Deutschen Meisterschaft HG und GS, sowie der Vor-WM
- A-Kadertraining mit Betreuung und Selektion der Nationalmannschaften
- Führung und Betreuung der Nationalmannschaften auf internationalen Einsätzen
- Koordination der notärztlichen Betreuung bei Auslandseinsätzen
- Bereitstellung aller Wettbewerbsunterlagen wie Musterausschreibungen und Formulare
- Aktualisierung der Termine, Ausschreibungen und Ergebnislisten im Internet
- Ansprechpartner für Auswertungsprogramme FS, RACE und Wettbewerbsorganisation sowie GPS-Auswertungsprogramm Max-Punkte
- Durchführung der GPS-Dokumentation bei allen zentralen Wettbewerben
- Aktualisierung der nationalen Wettbewerbsordnung
- Planung und Verwaltung des Sportetats
- Auswertung von deutschen Rekorden und Weltrekorden
- Mitarbeit bei der CIVL
- Koordination und Betreuung der Medien mit Bild und Filmmaterial
- Erstellen und Aktualisieren von Live-Berichtsseiten für aktuelle Wettkämpfe



Harry Buntz
Teamchef GS

Richard Brandl
XC-Koordination

Dr. Dieter Münchmeyer
Ligachef GS

Regina Glas
Teamchefin HG
Nationalmannschaft

Peter Wild
Leiter DHV-XC

Achim Joos
GS-Nachwuchs-
trainer

Bernd Weist
Ligachef HG

Konrad Lüders
Ligachef HG

Petra Aichele
Sachbearbeitung/
Internetpflege

Flugsicherheit

Der Sicherheitsreferent ist fachübergreifend tätig. Im Bereich Sicherheit sind die Arbeitsschwerpunkte die Erfassung und Untersuchung von Unfällen. Die Ergebnisse der Unfallanalysen werden unmittelbar über das Internet, das DHV-Info und bei Informationsveranstaltungen an die Piloten weiter gegeben.

Sicherheitsmitteilungen/Lufttüchtigkeitsanweisungen werden bei Gerätemängeln erarbeitet und veröffentlicht. DHV-Mitglieder werden telefonisch, per E-Mail und im Internet (Fragen an den DHV, Forum) in allen Angelegenheiten zur Flugsicherheit beraten.

Die Aus- und Weiterbildung der Fluglehrer und die Überwachung der Ausbildungstätigkeit der Flugschulen ist das Arbeitsgebiet des Sicherheitsreferenten im Ausbildungsreferat. Dazu kommt die Erarbeitung/Überarbeitung der Prüffragenkataloge und die Anpassung der Ausbildungsinhalte in Zusammenarbeit mit dem DHV-Lehrteam. Die DHV-anerkannten Performance- und Sicherheitstrainingscenter werden zertifiziert und ihre Tätigkeit überwacht.

Projekte zur Grundlagenforschung (z.B. Protektorversuche im ADAC-Crashtestlabor) und arbeitsintensive Untersuchungen (z.B. Vergleichstests der Checkbetriebe) werden zusammen mit dem Technikreferat durchgeführt.

- Erfassung und Bearbeitung der Gleitschirm- und Hängegleiterunfälle
- Erstellen der jährlichen Unfallstatistiken
- Verfassen von Fachartikeln zur Flugsicherheit für das Internet und das DHV-Info
- Betreuung des Bereichs Sicherheit im Gleitschirm- und Drachenforum
- Durchführung von 2 Assistenten- und 1 Fluglehrerlehrgang
- Flugschulüberprüfungen
- Pflichtfortbildungen für Fluglehrer und Sicherheitsvorträge in DHV-Vereinen
- Lehrteamsitzungen



Karl Slezak
Sicherheitsreferent

WIRTSCHAFTSPLAN 2010 (in €)

(Vorschau für 2010 im Vergleich mit dem Jahresergebnis 2008 und der Hochrechnung 2009)

Erträge	2008	2009	2010
Beiträge	1.615.939,96	1.625.000,00	1.840.000,00
DHV-Shop	110.145,94	90.000,00	90.000,00
Inserate und Abos, Homepage + DHV-Info	101.046,12	96.000,00	95.000,00
Kostenerstattung Versicherung	138.347,93	140.000,00	157.000,00
Zinsen und ähnliche Erträge	113.978,48	85.000,00	50.000,00
Referat Wettkampfsport	27.701,20	43.500,00	57.500,00
Referat Ausbildung	334.999,37	360.000,00	350.000,00
Referat Technik	312.415,72	260.000,00	235.000,00
Uneinbringliche Forderungen Technik	0,00	-5.000,00	-5.000,00
Referat Flugbetrieb/Gelände	8.517,15	6.500,00	6.000,00
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	240,00	0,00	0,00
Anlagenverk., Auflösung Wertberichtigungen	2.750,00	0,00	0,00
Summe	2.766.081,87	2.701.000,00	2.875.500,00

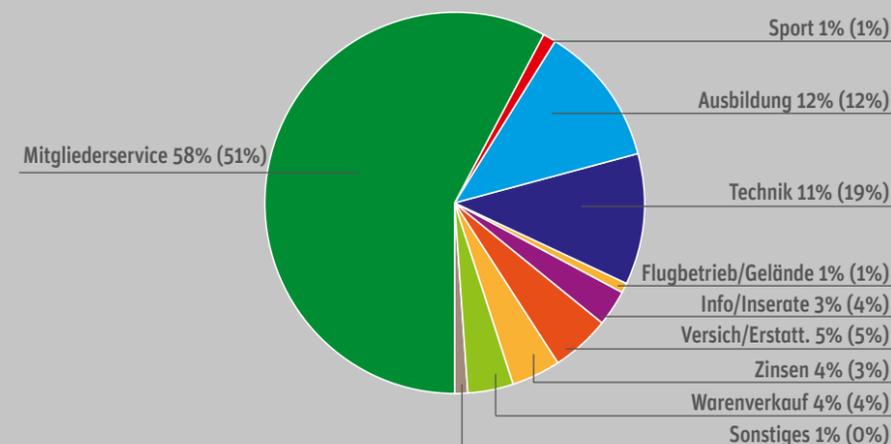
Aufwendungen	2008	2009	2010
Wareneinsatz	63.921,05	54.000,00	60.000,00
Jugendförderung	9.910,47	10.000,00	18.000,00
Vereinszuschüsse, Packerlehrgänge	28.182,99	20.000,00	30.000,00
DHV-Versammlungen + Sitzungen	45.012,29	50.000,00	50.000,00
Nicht abzugsfähige Vorsteuer	64.983,70	67.000,00	67.000,00
Uneinbringliche Forderungen Beiträge	6.659,79	5.000,00	10.000,00
Sport	187.242,90	185.000,00	206.500,00
Ausbildung	119.447,46	145.000,00	145.000,00
Technik	121.216,93	105.000,00	100.000,00
Flugbetrieb, Gelände	8.159,12	12.000,00	12.000,00
*Angestelltes Personal	1.205.884,85	1.180.000,00	1.110.000,00
Fachübergreifende freie Mitarbeiter	103.690,36	103.000,00	103.000,00
DHV-Info	338.257,10	335.000,00	335.000,00
Kommission	21.948,45	22.000,00	22.000,00
Porto, Telefon etc.	73.784,70	85.000,00	83.000,00
Büromaterial, Fachliteratur, EDV, etc.	84.865,44	80.000,00	85.000,00
Raumkosten	66.471,94	68.000,00	69.500,00
Gebühren und Beiträge	16.169,22	16.000,00	16.000,00
Prüfungs- und Beratungskosten	37.349,30	46.000,00	40.000,00
Versicherungen	60.731,78	61.500,00	63.000,00
DAeC-Beiträge	77.683,56	80.000,00	80.500,00
Messen, Öffentlichkeitsarbeit	124.936,66	90.000,00	90.000,00
Abschreibungen	86.177,73	85.000,00	85.000,00
Gesetzliche und freie Rücklagen	0,00	0,00	0,00
Projekt Wetternetz	2.982,00	3.000,00	3.000,00
Einstellung in die Pauschalwertberichtigung	100,00	0,00	0,00
Summe	2.955.769,79	2.907.500,00	2.883.500,00
Gewinn/Verlust	-189.687,92**	-206.500,00***	-8.000,00

* Incl. ca 22% Arbeitgeberanteil zur Sozialversicherung, zusätzlich Berufsgenossenschaft + Reisekosten + sonstige Lohnkosten.

** Im Plan war ein Unterschuss von -187.000,00 Euro vorgesehen.

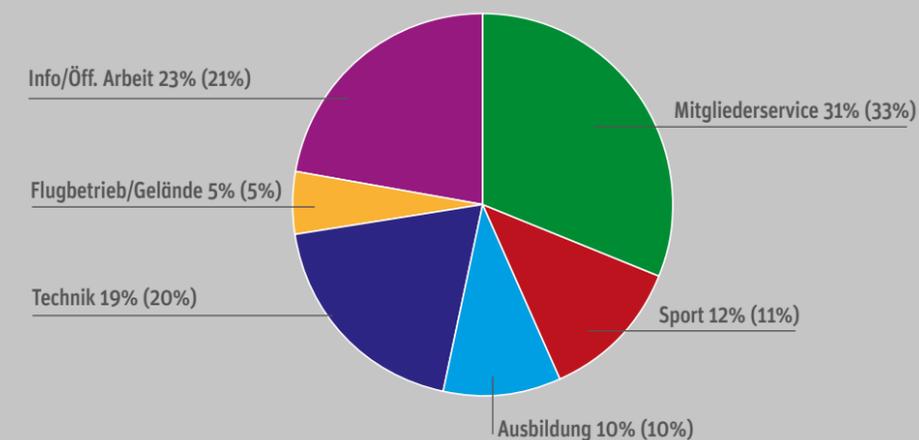
*** Im Plan war ein Unterschuss von -280.000,00 Euro vorgesehen.

Die Unterschüsse sind durch Rücklagen gedeckt.

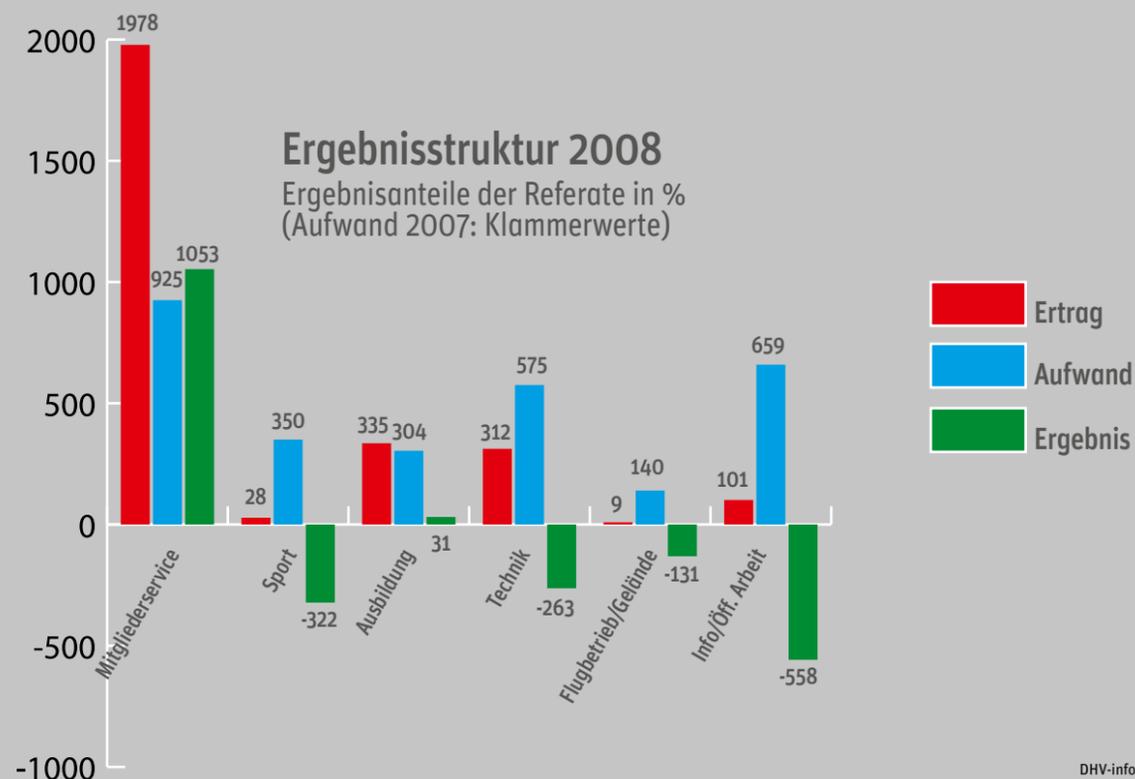


Ertragsstruktur 2008
Ertragsanteile der Referate in %
(Aufwand 2007: Klammerwerte)

Aufwandstruktur 2008
Aufwandsanteile der Referate in %
(Aufwand 2007: Klammerwerte)



Ergebnisstruktur 2008
Ergebnisanteile der Referate in %
(Aufwand 2007: Klammerwerte)



Regionalversammlungen 2009

Datum und Ort:

Regionalversammlung Nord in Bremen am 10.10.2009
 Regionalversammlung Ost in Cottbus am 11.10.2009
 Regionalversammlung Südwest in Spaichingen am 17.10.2009
 Regionalversammlung Südost in Oberschleißheim am 24.10.2009
 Regionalversammlung Mitte in Lebach-Steinbach am 31.10.2009

Teilnehmer:

Region Nord: 38 Anwesende + 63 Vollmachten = 101 Stimmen
 Region Ost: 35 Anwesende + 64 Vollmachten = 99 Stimmen
 Region Südwest: 83 Anwesende + 135 Vollmachten = 218 Stimmen
 Region Südost: 133 Anwesende + 353 Vollmachten = 486 Stimmen
 Region Mitte: 81 Anwesende + 161 Vollmachten = 242 Stimmen

Begrüßung und Regularien :

Die Regionalbeiräte, die örtlichen Vereinsvorsitzenden und der DHV Vorsitzende Charlie Jöst begrüßen die Versammlungen. Björn Klaassen wird in allen Regionen einstimmig zum Protokollführer gewählt. Das Protokoll der Regionalversammlungen 2008 wird jeweils einstimmig genehmigt. Die Wahlhelfer werden bestimmt.

Vorträge:

Charlie Jöst zeigt eine Auswahl der attraktivsten Drachen- und Gleitschirmvideos aus dem Jahr 2009.
 Streckenflugpotential und XC Flüge in den verschiedenen Regionen: Bernd Otterpohl (Region Nord), Dieter Münchmeyer (Region Ost), Peter Ertle (Region Südwest), Thorsten Hahne (Region Südost), Konrad Görg (Region Mitte).
 Karl Slezak berichtet über die aktuelle Unfallentwicklung beim Gleitschirm- und Drachenflugsport. Im Mittelpunkt stehen Unfälle nach Kollision.
 Hannes Weininger erläutert die neuen Lufttüchtigkeitsforderungen für Gleitsegel und die Forschungsarbeit des DHV mit Hilfe von Sensoren zu Nickwinkeln bei Testflügen.
 Drachenfluglehrer Dirk Soboll stellt Fortbildungsseminare für Drachenflieger vor. Mit Hilfe von Videoanalysen werden Start- und Landetechniken analysiert und verbessert.

Wahl der Delegierten:

Region Nord (11 Delegierte): Apel Uwe, Dettmer Frank, Eckardt Axel, Giesen Helmut, Naujoks Nick, Schulze Hans-Joachim, Seren Thomas, Theophile Wulf, Tollmien Gabriela, Werner Maria, Werner Peter
Region Ost (12 Delegierte): Ackermann Martin, Buddee Hans Christoph, Hornuff Mathias, Kuck Wilfried, Lüders Konrad, Maek Henry, Müller Christian, Münchmeyer Dietrich, Prietz Siegfried, Reimann Udo, Serner Michael, Welp Manfred
Region Südwest (44 Delegierte): Arnold Wolfgang, Axtmann Werner, Baisch Andreas, Blocher Samuel, Börsig Dieter, Braun Reiner, Butzke Klaus, de Bayer Hans Peter, Ertle Peter, Gaiser Bertold, Gaiser Werner, Gaiser Heide, Grau Michael, Hein Uwe, Hertling Cosima, Hummel Jakob, Illig Klaus, Jirgal Thomas, Jöst Karl, Jurgan Jens, Kienzle Klaus, Kirchhoff Karsten, Kotscharnik Florian, Kreer Thomas, Kurcz Nikolaus, Lamparter Michael, Leicht Bernd, Lische Dieter, Lohse Martin, Merl Franz, Mößner Rolf, Müller Jürgen, Obergfell Waldemar, Porst Herbert, Prinz Ulrich, Probst Ulrich, Ried Vanessa, Rüdinger Jürgen, Santostasi

Tommaso, Schüler Stefan, Schweizer Lothar, Weist Bernd, Wilming Klaus Peter, Wöhrle Roland
Region Südost (52 Delegierte): Bauer Anton, Bausenwein Hans, Bausenwein Frigga, Börschel Roland, Brandl Richard, Buhleier Robert, Buntz Harald, Burgard Kai, Cröniger Peter, Diedrich Erhard, Franz Konrad, Frieß Wolfgang, Frieß Petra, Frisch Monika, Fritz Robert, Fröhler Albert, Glas Regina, Hoffmann Ute, Jotz Klaus, Kattenbeck Dieter, Keim Hans, Kellnhofer Rupert, Kiefel Heinz, Klaassen Björn, Klein Hermann, Kohler Engelbert, Kohn Andreas, Kratzner Christof, Lacrouts Barbara, Liebermeister Benedikt, Mast Stefan, Mayer Helene, Metzneroth Kathrin, Muth Carsten, Parl Reinhold, Pellicci Tomas, Peter Gerhard, Rauscher Georg, Rieck Andreas, Schlechter Petra, Schöffel Ralf, Schmid Arnold, Schmottermeyer Ulrich, Schölzel Uwe, Straßer Uli, Stuckenberger Axel, Trost Tina, von Neckar Matthias, Walleitner Martin, Weininger Hannes, Wild Peter, Wörndl Georg
Region Mitte (48 Delegierte): Adams Peter, Adams Renate, André Daniel, Arnold Reinhard, Berger Eugen, Bonertz Alexander, Bonertz Helmut, Braun Thomas, Bude Erwin, Ehrhardt Reiner, Gensert René, Greefrath Tobias, Gresch Horst, Herr Frank, Hohl Friedrich, Janssen Michael, Johe Peter, Keller Klaus, Kern Theo, Kilberth Klaus, Killian Klaus, Krüger Dieter, Lang Ralph, Lenzen Edward, Lindner Udo, Meier Eckhard, Miller Christine, Nitsche Peter, Oswald Winfried, Preuschkat Romy, Preuschkat Uwe, Regehr Valeri, Reinders Leo, Scheidt Reiner, Schellert Wolfgang, Schiffer-Merten Karl, Scholl Jürgen, Schulte Burkhard, Soboll Dirk Michael, Speckenheuer Rebekka, Speckenheuer Klaus, Stadie Cornelia, Stang Bettina, Truar Stefan, Vogel Andrea, Weitzel Bernd, Wihl Peter, Wissen Brita

Wahl von Regionalbeiräten:

Region Ost: Dieter Münchmeyer wird erneut für 2 Jahre gewählt
Region Südost: Gerhard Peter und Andrea Brüggemann stellen sich zur Wahl. Gerhard Peter wird für 2 Jahre gewählt.
Region Südwest: Klaus Kienzle und Martin Lohse stellen sich zur Wahl. Klaus Kienzle wird für 2 Jahre gewählt.

Regionale Themen:

In allen Regionen erläutert Björn Klaassen die jeweilige Luftraumsituation und appelliert an die Einhaltung der Lufträume.
Region Nord: Gastgebühren auf Geländen, Drachenflieger Jugend in Hamburg
Region Ost: Drachenlehrbuch vergriffen, Hängegleiter Klinken, Gerätekennzeichnung (Gütesiegel)
Region Südwest: Geländesituation Schwarzwald, Gleitschirm- und Drachenmessen
Region Südost: Geländezulassungen in der Region
Region Mitte: Diskussion über Förderung des Drachenflugsports

Orte der nächsten Regionalversammlungen:

Region Nord: Bremen (GSC Weser e.V. / DFC Weser e.V.)
Region Ost: Dresden (GS - HG Ostachsen e.V.)
Region Mitte: Neukirchen Vluyn (Dirk Soboll mit Vereinen)
Region Südost: Bamberg (1. Bamberger Gleitschirmfliegerclub e.V.)
Region Südwest: Bad Mergentheim (Gleitschirmfreunde Taubertal e.V.)

Gmund, 3. November 2009

Björn Klaassen
 Protokollführer

Charlie Jöst
 DHV Vorsitzender

Regionalbeiräte



Frank Dettmer Regionalbeirat Nord
 Frank Herr Regionalbeirat Mitte
 Dieter Münchmeyer Regionalbeirat Südwest
 Klaus Kienzle Regionalbeirat Südost
 Gerhard Peter Regionalbeirat Südost

Vorstand



Charlie Jöst
 Vorsitzender
 Jg. 1952, Filmemacher und Medienpädagoge, Drachenfluglehrer und Gleitschirmpilot, Modellflug, PPL A, B, C, DHV-Lehrteam

Frank Herr
 Stellvertretender Vorsitzender
 Jg. 1961, Dipl. Betriebswirt und Verkaufsleiter, Gleitschirmpilot

Dr. Dirk Aue
 Finanzvorstand
 Jg. 1959, Leiter Versicherungs-Generalagentur, Gleitschirmpilot

Ulrich Schmottermeyer
 Sicherheitsvorstand
 Jg. 1958, Arbeitsrichter, Gleitschirm-, Segelflieger, Motorflieger- und UL-Pilot

Waldemar Obergfell
 Ausbildungsvorstand
 Jg. 1945, Lehrer, Fluglehrer und Prüfer für Drachen- und Gleitschirmfliegen

Ralf Schöffel
 Sportvorstand
 Jg. 1969, staatl. gepr. Datenverarbeitungstechniker, Gleitschirmpilot, PPL

Jürgen Rüdinger
 Technikvorstand
 Jg. 1966, selbstständig, Drachenpilot, Gleitschirmpilot, UL-Pilot

30. Jahrestagung am 14.11.2009 in Samerberg

Beginn: 15:10 Uhr, Ende: 20:40 Uhr

1. Begrüßung und Regularien

Charlie Jöst, Vorsitzender des DHV, eröffnet als Versammlungsleiter die Sitzung. Es wird festgestellt, dass die Versammlung mit dem DHV-Info Nr. 159 vom August/September 2009 ordnungsgemäß eingeladen wurde und beschlussfähig ist. Es sind 157 stimmberechtigte Delegierte anwesend.

Beschlüsse:

Petra Aichele wird zur Protokollführerin gewählt (offene Abstimmung, einstimmig).
 Als Stimmenzähler werden die DHV Mitarbeiter gewählt, die nicht Delegierte sind sowie Petra Schlechter und Peter Werner (offene Abstimmung, einstimmig).
 Die Tagesordnung wird angenommen (offene Abstimmung, einstimmig).
 Das Protokoll der Jahrestagung 2008 wird genehmigt (offene Abstimmung, einstimmig).

2. Bericht des Vorstandes

Vor der Tagung wurde den Delegierten ein schriftlicher Tätigkeitsbericht zugeschickt, die mündlichen Berichte der Vorstände bieten eine Ergänzung.
 Der erste Vorsitzende Charlie Jöst berichtet über das vom Bund-Länder-Fachausschuss (BMV/Landesbehörden) vorläufig auf ein Jahr genehmigte Erprobungsprogramm der Startart Elektro-Start, über die Reform im DAeC, die es dem DHV und anderen Einzelverbänden nun ermöglicht ordentliches Mitglied zu sein. Weiterhin verabschiedet er den langjährigen Regionalbeirat Südost Noldi Schmid.
 Der stellvertretende Vorsitzende Frank Herr ist unter anderem für die Jugendarbeit zuständig. Er übergibt das Wort an Jugendmanager Matthias von Necker, der die Arbeit der DHV Jugend vorstellt, welche zu-

nehmend mehr Teilnehmer hat und daher ein höheres Budget benötigt. Frank Herr verabschiedet Matthias von Necker und stellt den neuen Jugendmanager Nikolaus Kurcz vor.
 Sportvorstand Axel Stuckenberger berichtet über die sportlichen Erfolge im Drachen- und Gleitschirmsport 2009, sowie über die weiterhin steigende Beliebtheit der DHV XC Streckenflugmeisterschaft. Er verabschiedet den scheidenden HG Teamchef Rudl Bürger, neuer Teamchef für das Damenteam und das Starrflügler-Team wird Peter Achmüller. Axel Stuckenberger stellt sich aus persönlichen Gründen nicht mehr zur Wahl als Sportvorstand.
 Sicherheitsvorstand Uli Schmottermeyer weist auf aktuelle Unfallstatistik im DHV Info sowie die Unfallanalysen im Internet hin. Er berichtet, dass die neuen LTF bereits vom LBA und BMW genehmigt sind und zum Zeitpunkt der Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer wirksam werden. Im Bereich Flugbetrieb klärt er über die aktuelle Geländesituation und Geländezulassungen auf, die Geländedatenbank des DHV wird erweitert auf den Alpenraum. Im Bereich Luftraum spricht er die weitere starke Zunahme im zivilen Luftverkehr an und die damit verbundene Luftraumplanung, in die der DHV zusammen mit DFS und DAeC eingebunden ist. Er begrüßt das „Grüne Licht“ für die Erprobung der Startart E-Start. Er erteilt Rudl Bürger das Wort, der als Geschäftsführer der Hochriesbahn die jüngste Entwicklung im Fluggebiet Hochries erläutert.
 Technikvorstand Jürgen Rüdinger berichtet über die 3. vom LBA zugelassene Musterprüfstelle und die damit verbundenen Auswirkungen auf die DHV Technik. Er betont die Wichtigkeit unabhängiger Testpiloten auch nach dem Umstieg vom Prüf- auf das Dokumentationssystem und erklärt die neuen Entwicklungen in der Technik. Er berichtet über die

vom LBA genehmigten neuen LTF und hebt die wichtigsten Änderungen hervor. Weiterhin berichtet er über die technischen Überprüfungen im Drachenflug-Wettkampfsport und den neuen Entwicklungen bei den Wettkampf-Gleitschirmen.
 Ausbildungsvorstand Waldemar Obergfell berichtet über die konstant bleibenden Zahlen bei der Scheinerteilung, trotz Wirtschaftskrise. In der Ausbildung gibt es wenig Unfälle, keine tödlichen. Flugschulüberprüfungen sollen wieder vermehrt durchgeführt werden. Neuer B-Schein-Prüfungsfragen-Katalog ist fertig.
3. Finanzbericht / Bericht der Kassenprüfer
 Finanzvorstand Dr. Dirk Aue gibt den Finanzbericht. Er präsentiert die Zahlen zu allen Bereichen der DHV Arbeit und erläutert den Wirtschaftsplan. Der DHV schließt 2009 voraussichtlich mit -206.500 € ab. Durch verantwortungsbewusstes Wirtschaften und Personal-Veränderungen in der Technik fällt das Minus geringer aus, als im Wirtschaftsplan 2009 vorgesehen (-280.000 €). Das Minus wird durch moderaten Abbau der Rücklagen gedeckt. Der Wirtschaftsplan 2010 sieht eine schwarze Null vor.
 Die Kassenprüfer Henry Maek und Bettina Stang erläutern den von ihnen erstellten und zuvor versandten Kassenprüfbericht 2008.
 Eine Aussprache zum Vorstandsbericht, dem Finanzbericht und dem Kassenprüfbericht schließt sich an.
 Antrag zur Geschäftsordnung von Peter Werner: Nur mündliche Fragen sollen bei der Aussprache zugelassen werden, Powerpoint unterstützte Fragen sollen nicht zugelassen werden. Gegenrede von Edward Lenzen: Technisch unterstützte Fragen sollen nicht generell abgelehnt werden.

Beschluss (offene Abstimmung): Powerpoint unterstützte Fragen werden mehrheitlich zugelassen.

4. Entlastung des Vorstands

Die Kassenprüfer stellen den Antrag auf uneingeschränkte Entlastung des Vorstandes und des Geschäftsführers für 2008.

Beschluss (offene Abstimmung): Die Vorstandschaft und der Geschäftsführer werden mit 1 Gegenstimme entlastet.

5. Wahlen

Wahl des 1. Vorstandes

Kandidat: Charlie Jöst.

Stv. Vorstand Frank Herr übernimmt für die Wahl des Vorstandes die Versammlungsleitung.

Beschluss (offene Abstimmung): Charlie Jöst wird einstimmig gewählt und nimmt die Wahl an.

Wahl des Sportvorstandes

Kandidat: Ralph Schlöffel.

Vorstellung des Kandidaten.

Beschluss (offene Abstimmung): Ralph Schlöffel wird mit großer Mehrheit gewählt. Er nimmt die Wahl an.

Wahl der Kassenprüfer

Kandidaten: Hermann Klein, Jürgen Müller.

Vorstellung der Kandidaten.

Beschluss (offene Abstimmung): Die Kandidaten werden einstimmig gewählt. Beide nehmen die Wahl an.

6. Anträge

1. Antrag der Vorstandschaft

„Aufhebung des Beschlusses Veröffentlichung der Delegiertenamen im Internet.“

Der Vorstand beantragt, den Beschluss der letzten Jahrestagung „Veröffentlichung der Delegiertenamen im Internet, sofern sie damit einverstanden sind“, aufzuheben.

Beschluss (offene Abstimmung): Antrag wird mit wenigen Gegenstimmen angenommen.

Hintergrund:

Es hat nur ein geringer Teil der Delegierten der Veröffentlichung ihrer Namen im Internet zugestimmt, so dass der Zweck der Veröffentlichung nicht erfüllt wird. Unabhängig davon ist der Beschluss aus heutiger Sicht höchst kritisch zu sehen, nachdem es in den letzten Monaten zu massenhaftem Missbrauch angeblich geschützter Daten verschiedenster Branchen im Internet gekommen ist. Bei der Veröffentlichung der Delegiertenliste in DHV intern im Internet besteht darüber hinaus das Risiko, dass ein zugangsberechtigtes Mitglied diese in ungeschützten Foren veröffentlicht. Dort sind sie dann für Versicherungen, Arbeitgeber, etc. auf Dauer zugänglich.

Kursiv = Kommentar

2. Antrag von Monika Frisch

„Veröffentlichung Delegiertenlisten.“

1. Grundsätzlich werden Delegierte, die in der Regionalversammlung gewählt wurden, in dem geschützten DHV Mitgliederportal in einer Delegiertenliste veröffentlicht. Ein zusätzliches Einverständnis ist nicht notwendig, da über die Annahme der Wahl der Veröffentlichung in diesem Mitgliederportal zugestimmt wird.

2. Die Löschung der aktuellen Delegiertenliste erfolgt immer zum 31.12. des Wahljahres.

Die Behandlung des Antrags erübrigt sich durch den **Beschluss** von Antrag 1.

3. Antrag von Andreas Kohn

„DHV Info auch als Nur-Online-Version.“

Hiermit beantrage ich, DHV Mitgliedern künftig die Wahl zu lassen, ob sie das DHV Info in Papierform oder Online lesen möchten.

Der Antrag wird erläutert und diskutiert.

Antrag zur Geschäftsordnung auf Schluss der Rednerliste von Peter Adams.

Gegenrede von Dirk Soboll, Thema muss ausdiskutiert werden.

Beschluss (offene Abstimmung): Antrag zur Geschäftsordnung mehrheitlich abgelehnt.

Weitere Diskussion.

Beschluss (offene Abstimmung): Der Antrag wird mehrheitlich abgelehnt.

Der DHV-Vorstand hatte die Ablehnung empfohlen. Jedes Mitglied könnte nämlich das DHV Info herunterladen und beliebig weiterleiten, problemlos auch an einen großen Personenkreis. Selbst wenn es einen wirklichen Kopierschutz gäbe, würde dieser auch nicht weiterhelfen, weil ja auch der Zugangscode eines Mitglieds weitergegeben werden kann.

Damit würde die Exklusivität des DHV Infos für die Mitglieder enden, die mit ihren Beiträgen das Info finanzieren, ob in Papier- oder Onlineform. Für alle, die auf diese Weise kostenlos an das DHV Info herankämen, entfielen ein wesentlicher Grund, DHV Mitglied zu werden. Es wäre dann auch damit zu rechnen, dass Mitglieder kündigen. In der Folge verkehrt sich die vermeintliche Ersparnis in erhebliche Einbußen, nicht nur finanzieller Art sondern auch an Mitgliederstärke und Schlagkraft des Verbandes.

4. Antrag von Andreas Kohn

„CO2-Kompensation von Linienflügen der DHV Mitarbeiter.“

Hiermit beantrage ich, künftig die Emissionen aller geschäftlichen Linienflüge der DHV Mitarbeiter bei einem seriösen Anbieter (z.B. der Atmosfair gGmbH) zu kompensieren.

Antrag wird erläutert und diskutiert.

Beschluss (offene Abstimmung): Antrag wird mehrheitlich abgelehnt.

Der DHV-Vorstand hatte die Ablehnung empfohlen. Die so genannte Kompensation müsste aus den Mitgliedsbeiträgen bezahlt werden. Im Übrigen entsprechen Kompensationszahlungen dieser Art nicht den satzungsmäßigen Aufgaben des DHV. Die Verwendung dieser Geldmittel bei den Umweltunternehmen ist für den DHV nicht kontrollierbar.

5. Antrag von Andreas Kohn

„Umweltfreundlich Fliegen.“

Der DHV soll seine Mitglieder über Möglichkeiten zu umweltfreundlicherem Flugsport informieren. Insbesondere soll er hierzu

1. eine Broschüre entwickeln, die das Problem darstellt und Verhaltensempfehlungen gibt, diese Broschüre jedem neuen Piloten mit dem Flugschein zukommen lassen,

2. diese Informationen auf der Homepage anbieten,

3. auf der Homepage einen CO2-Rechner einbinden, und

4. dieses Problem auch auf internationaler Ebene thematisieren und auf entsprechende Informationskampagnen in den Vereinen anderer Länder hinwirken.

Antrag wird vorgestellt und diskutiert.

Antrag zur Geschäftsordnung auf Schluss der Rednerliste von Manfred Welp. Gegenrede von Dirk Soboll, es soll weiterdiskutiert werden.

Beschluss (offene Abstimmung): Antrag zur Geschäftsordnung mit wenigen Gegenstimmen angenommen.

Beschluss (offene Abstimmung): Der Antrag wird mehrheitlich abgelehnt.

Der Vorstand hatte die Ablehnung von Punkt 1 empfohlen. Umweltgerechtes Verhalten in der Natur ist Ausbildungs- und Prüfungsfach für jeden Drachen- und Gleitschirmpiloten, sowie der Fluglehrerausbildung. In 2009 wurde zudem eine Broschüre mit Verhaltensempfehlungen in Umwelt und Natur beim Drachen- und Gleitschirmfliegen fertig gestellt. Diese kann unter www.dhv.de/Flugbetrieb/Naturschutz heruntergeladen werden. Der Inhalt wurde mit dem Bundesamt für Naturschutz (BfN) abgestimmt. Einer zusätzlichen Broschüre bedarf es nicht, Herstellung und Versand belasten ebenfalls die Umwelt. Es ist Ziel des DHV möglichst viele Fluggelände in ganz Deutschland zuzulassen, damit weite Fahrten nicht mehr zwingend notwendig sind. Dieses Ziel wird seit Jahren erfolgreich durch den DHV verfolgt und mit Projekten gefördert (z.B. Fußstart Schwäbische Alb, Konzeption Schwarzwald).

6. Antrag zur Geschäftsordnung von Monika Frisch

Antrag auf Abstimmung über Antrag 2.

Beschluss (offene Abstimmung): Der Antrag zur Geschäftsordnung wird mehrheitlich abgelehnt.

7. Antrag von Hans Bausenwein

„Deutscher Meister in der Serienklasse.“

Hiermit stelle ich den Antrag, dass ab 2010 in der Deutschen Meisterschaft im Gleitschirmfliegen auch dem Gewinner der Serienklasse (nur mustergeprüfte GS) der Titel Deutscher Meister verliehen wird ‚Deutscher Meister im Gleitschirmfliegen Serienklasse‘.

Antrag wird vorgestellt und diskutiert.

Beschluss (offene Abstimmung): Antrag wird bei wenigen Gegenstimmen angenommen.

Der DHV-Vorstand und zuvor der Fachausschuss Sport hatten die Annahme empfohlen.

8. Antrag von Thomas Jirgal

„Veröffentlichung sämtlicher LTF Musterprüfungen.“

Veröffentlichung sämtlicher LTF- Musterprüfungen aller durch das Luftfahrt Bundesamt anerkannten Prüfstellen durch den DHV, in der DHV Gerätedatenbank, auf der DHV Webseite, im DHV Info, im Newsletter-Abo über das DHV Mitgliederportal. Hierzu trägt der DHV soweit möglich sämtliche von den Prüfstellen erhältliche Informationen über Musterprüfungen zusammen und veröffentlicht diese zeitnah in gleichem Umfang und Qualität wie die vom DHV durchgeführten Musterprüfungen.

Beschluss (offene Abstimmung): Antrag wird mehrheitlich abgelehnt.

Der DHV-Vorstand hatte die Ablehnung des Antrages empfohlen. Der DHV als Beauftragter des Bundesverkehrsministeriums für die Überwachung des Flugbetriebs hat bereits den Auftrag erteilt, eine Datenbank für alle mustergeprüften Geräte zu erstellen und jedermann im Internet zugänglich zu machen. Des Weiteren werden künftig diese Daten in den Nachrichten für Hän-

gleiter und Gleitsegelführer (NfGH), dem offiziellen Organ des DHV als Beauftragter, veröffentlicht. Dies entspricht der Veröffentlichungspraxis des LBA für zugelassene Luftfahrzeugmuster.

Davon getrennt stellt die dem Mitgliederbereich angehörende Musterprüfstelle des DHV die von ihr geprüften Geräte in einer eigenen Rubrik vor, wie dies jede andere Musterprüfstelle bei sich auch tut. Es besteht keine Veranlassung, solche Geräte, die ein Dritter geprüft hat und deren Eigenschaften die DHV Prüfstelle nicht kennt, bei ihr vorzustellen.

9. Antrag von Henry Maek

„Integralhelme bei Schlepp-Starts.“ Ich beantrage, dass beim Winden- und UL-Schleppstart im Sinne der Pilotensicherheit Integralhelme für die Piloten vorgeschrieben oder zumindest empfohlen werden sollen. Dies sollte in den Betriebs-, Ausbildungs- und Prüfordnungen und Lehrplänen für HG/GS aufgenommen werden. Antrag wird diskutiert.

Antrag zur Geschäftsordnung von Willi Kuck auf Schluss der Rednerliste. Gegenrede Dirk Soboll, es soll weiter diskutiert werden.

Beschluss (offene Abstimmung): Antrag zur Geschäftsordnung mehrheitlich angenommen.

Antragsteller modifiziert den Antrag, Integralhelme sollen nur empfohlen werden, nicht vorgeschrieben.

Beschluss (offene Abstimmung): Modifizierter Antrag wird mit wenigen Gegenstimmen angenommen.

10. Antrag von Henry Maek

„Aufwand Sport.“

Antrag wird vom Antragsteller zurückgezogen.

11. Antrag von Henry Maek

„Sportbudget.“

Antrag wird vom Antragsteller zurückgezogen.

12. Anträge zur Ausrichtung der Jahrestagung 2010

Antrag der Vorstandschaft zur Geschäftsordnung auf Behandlung der Anträge zur Ausrichtung der Jahrestagung 2010 nach dem Wirtschaftsplan 2010.

Beschluss (offene Abstimmung): Antrag mehrheitlich angenommen.

7. Wirtschaftsplan 2010

Der Finanzvorstand Dr. Dirk Aue stellt den im Geschäftsbericht veröffentlichten Wirtschaftsplan 2010 vor. Der Wirtschaftsplan wird diskutiert.

Antrag von Matthias von Necker das Budget der DHV Jugend auf 18.000 Euro zu erhöhen.

Der Antrag wird erläutert und diskutiert.

Beschluss (offene Abstimmung): Antrag auf Erhöhung des DHV Jugend Budgets auf 18.000 Euro einstimmig angenommen.

Beschluss (offene Abstimmung): Der Wirtschaftsplan 2010 mit dem erhöhten Jugendbudget wird mit wenigen Gegenstimmen angenommen.

8. Bewerbung für die Ausrichtung der Jahrestagung 2010

1. Antrag Kurpfälzer Gleitschirmflieger Heidelberg Vorstellung der Bewerbung von Prof. Peter Hellwig.

2. Antrag Luftsportverein Neuseenland Leipzig Vorstellung der Bewerbung von Thomas Post und Christian Müller.

3. Antrag Drachen- und Gleitschirm-Fliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn

Vorstellung der Bewerbung von Reiner Ehrhardt.

Antrag der Vorstandschaft zur Geschäftsordnung: einfache Mehrheit soll akzeptiert werden.

Beschluss (offene Abstimmung): Antrag wird mehrheitlich angenommen.

Beschluss (geheime Abstimmung): Leipzig wird mit 70 Stimmen gewählt, Heidelberg erhält 45 Stimmen, Rhein-Mosel-Lahn erhält 31 Stimmen.

Samerberg, 14.11.2009

Petra Aichele Charlie Jöst
Protokollführerin 1.Vorsitzender

Anzeige

FLUGSCHULE CHIEMSEE

Freude am Fliegen!

Testcenter führender Hersteller

DHV Sicherheits- und Performance - Center

www.flugschule-chiemsee.de

- Konkurrenzlos günstig
- TOP-Inzahlungnahme
- Unschlagbarer Service
- 2-Jahres-Checks mit DHV geprüfter Qualität
- Prof. Reparaturen aller Art
- XXL Paraglider-Secondhand-Shop
- Schönste Reiseziele mit prominenter Reisebegleitung

Fliegerfest und Festival

1. und 2. Mai 2010

NEU - Hilfsprojekt

Fliegen für Trinkwasser in Indien:

www.flugschule-chiemsee.de/indien/

TESTFLÜGE IM INFO

Das Testberichtschemata für Gleitschirme und Hängegleiter

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

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



DHV GS-01-1843-09

U-TURN INFINITY III S			
DHV Testbericht LTF 2003			
Inhaber der Musterprüfung: U-Turn GmbH			
Hersteller: U-Turn GmbH			
Klassifizierung: 1-2 GH, Windschlepp: Ja, Anzahl Sitze min / max: 1 / 1			
Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein			
Verhalten bei	min. Startgewicht (65kg)	max. Startgewicht (100kg)	
Start	1	1	
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort	
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten	
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Starthandling	einfach	einfach	
Geradausflug	1-2	1-2	
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich	
Kurvenhandlung	1-2	1-2	
Trudeltendenz	gering	gering	
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich	
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Beidseitiges Überziehen	1-2	1-2	
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	
Füllstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	
Bremskraftanstieg	hoch	hoch	
Frontales Einklappen	1	1	
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell	
Einseitiges Einklappen	1	1	
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad	
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	drehgeschwindigkeit mit Verlangsamung	
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad	
Höhenverlust	durchschnittlich	drehgeschwindigkeit mit Verlangsamung	
Stabilisierung	selbständig	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig	
Einseitiges Einklappen und Gegenst.	1-2	1-2	
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen	
Steuerweg	durchschnittlich	drehgeschwindigkeit mit Verlangsamung	
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch	
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell	
Fullstall, symm. Ausleitung	1-2	1-2	
Trudeln aus Trimmgeschw.	1-2	1-2	
Trudeln aus stat. Kurvenflug	1	1	
Steilschleife	1-2	1-2	
Einleitung	einfach	einfach	
Trudeltendenz	gering	gering	
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad	
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s]	9	10	
B-Stall	1	1	
Einleitung	einfach	einfach	
Ausleitung	selbständig	selbständig	
Ohren anlegen	1-2	1	
Einleitung	leicht	leicht	
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek	selbständig schnell	
Landung	1-2	1-2	
Landeverhalten	einfach	einfach	
Frontales Einklappen (beschleunigt)	1	1-2	
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	drehgeschwindigkeit mit Verlangsamung	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert	
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	1-2	1-2	
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad	
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	drehgeschwindigkeit mit Verlangsamung	
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad	
Höhenverlust	durchschnittlich	drehgeschwindigkeit mit Verlangsamung	
Stabilisierung	selbständig	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig	
Ohren anlegen, beschleunigt	1-2	1	
Einleitung	leicht	leicht	
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek	selbständig schnell	



DHV GS-01-1844-09

U-TURN INFINITY III M			
DHV Testbericht LTF 2003			
Inhaber der Musterprüfung: U-Turn GmbH			
Hersteller: U-Turn GmbH			
Klassifizierung: 1-2 GH, Windschlepp: Ja, Anzahl Sitze min / max: 1 / 1, Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein			
Verhalten bei	min. Startgewicht (85kg)	max. Startgewicht (120kg)	
Start	1	1	
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort	
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten	
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	drehgeschwindigkeit mit Verlangsamung	
Starthandling	einfach	einfach	
Geradausflug	1-2	1-2	
Rolldämpfung	durchschnittlich	drehgeschwindigkeit mit Verlangsamung	
Kurvenhandlung	1-2	1-2	
Trudeltendenz	gering	gering	
Steuerweg	durchschnittlich	drehgeschwindigkeit mit Verlangsamung	
Wendigkeit	durchschnittlich	drehgeschwindigkeit mit Verlangsamung	
Beidseitiges Überziehen	1-2	1-2	
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	drehgeschwindigkeit mit Verlangsamung	
Füllstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	drehgeschwindigkeit mit Verlangsamung	
Bremskraftanstieg	hoch	hoch	
Frontales Einklappen	1	1	
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	drehgeschwindigkeit mit Verlangsamung	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell	
Einseitiges Einklappen	1	1	
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad	
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	drehgeschwindigkeit mit Verlangsamung	
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad	
Höhenverlust	durchschnittlich	drehgeschwindigkeit mit Verlangsamung	
Stabilisierung	selbständig	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig	
Einseitiges Einklappen und Gegenst.	1-2	1-2	
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen	
Steuerweg	durchschnittlich	drehgeschwindigkeit mit Verlangsamung	
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch	
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell	
Fullstall, symm. Ausleitung	1-2	1-2	
Trudeln aus Trimmgeschw.	1-2	1-2	
Trudeln aus stat. Kurvenflug	1	1	
Steilschleife	1-2	1-2	
Einleitung	einfach	einfach	
Trudeltendenz	gering	gering	
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad	
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s]	9	10	
B-Stall	1	1	
Einleitung	einfach	einfach	
Ausleitung	selbständig	selbständig	
Ohren anlegen	1	1	
Einleitung	leicht	leicht	
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell	
Landung	1-2	1-2	
Landeverhalten	einfach	einfach	
Frontales Einklappen (beschleunigt)	1-2	1-2	
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	drehgeschwindigkeit mit Verlangsamung	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert	
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	1-2	1-2	
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad	
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	drehgeschwindigkeit mit Verlangsamung	
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad	
Höhenverlust	durchschnittlich	drehgeschwindigkeit mit Verlangsamung	
Stabilisierung	selbständig	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig	
Ohren anlegen, beschleunigt	1	1	
Einleitung	leicht	leicht	
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell	



DHV GS-01-1845-09

U-TURN INFINITY III L			
DHV Testbericht LTF 2003			
Inhaber der Musterprüfung: U-Turn GmbH			
Hersteller: U-Turn GmbH			
Klassifizierung: 1-2 GH, Windschlepp: Ja, Anzahl Sitze min / max: 1 / 1, Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein			
Verhalten bei	min. Startgewicht (100kg)	max. Startgewicht (130kg)	
Start	1	1	
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort	
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten	
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	drehgeschwindigkeit mit Verlangsamung	
Starthandling	einfach	einfach	
Geradausflug	1-2	1-2	
Rolldämpfung	durchschnittlich	drehgeschwindigkeit mit Verlangsamung	
Kurvenhandlung	1-2	1-2	
Trudeltendenz	gering	gering	
Steuerweg	durchschnittlich	drehgeschwindigkeit mit Verlangsamung	
Wendigkeit	durchschnittlich	drehgeschwindigkeit mit Verlangsamung	
Beidseitiges Überziehen	1-2	1-2	
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	drehgeschwindigkeit mit Verlangsamung	
Füllstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	drehgeschwindigkeit mit Verlangsamung	
Bremskraftanstieg	hoch	hoch	
Frontales Einklappen	1	1	
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	drehgeschwindigkeit mit Verlangsamung	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell	
Einseitiges Einklappen	1	1	
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad	
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	drehgeschwindigkeit mit Verlangsamung	
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad	
Höhenverlust	durchschnittlich	drehgeschwindigkeit mit Verlangsamung	
Stabilisierung	selbständig	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig	
Einseitiges Einklappen und Gegenst.	1-2	1-2	
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen	
Steuerweg	durchschnittlich	drehgeschwindigkeit mit Verlangsamung	
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch	
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell	
Fullstall, symm. Ausleitung	1-2	1-2	
Trudeln aus Trimmgeschw.	1-2	1-2	
Trudeln aus stat. Kurvenflug	1	1	
Steilschleife	1-2	1-2	
Einleitung	einfach	einfach	
Trudeltendenz	gering	gering	
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad	
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s]	10	10	
B-Stall	1	1	
Einleitung	einfach	einfach	
Ausleitung	selbständig	selbständig	
Ohren anlegen	1	1	
Einleitung	leicht	leicht	
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell	
Landung	1-2	1-2	
Landeverhalten	einfach	einfach	
Frontales Einklappen (beschleunigt)	1-2	1-2	
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	drehgeschwindigkeit mit Verlangsamung	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert	
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	1-2	1-2	
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad	
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	drehgeschwindigkeit mit Verlangsamung	
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad	
Höhenverlust	durchschnittlich	drehgeschwindigkeit mit Verlangsamung	
Stabilisierung	selbständig	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig	
Ohren anlegen, beschleunigt	2	2	
Einleitung	leicht	leicht	
Ausleitung	nicht selbständig	nicht selbständig	



DHV GS-01-1866-09

SWING ASTRAL 6.24			
DHV Testbericht LTF 2003			
Inhaber der Musterprüfung: Swing Flugsportgeräte GmbH			
Hersteller: Swing Flugsportgeräte GmbH			
Klassifizierung: 2 GH, Windschlepp: Ja, Anzahl Sitze min / max: 1 / 1, Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein			
Verhalten bei	min. Startgewicht (70kg)	max. Startgewicht (95kg)	
Start	1-2	1-2	
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort	
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt verzögert über Piloten	
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	drehgeschwindigkeit mit Verlangsamung	
Starthandling	durchschnittlich	drehgeschwindigkeit mit Verlangsamung	
Geradausflug	2	2	
Rolldämpfung	durchschnittlich	drehgeschwindigkeit mit Verlangsamung	
Kurvenhandlung	2	2	
Trudeltendenz	durchschnittlich	drehgeschwindigkeit mit Verlangsamung	
Steuerweg	durchschnittlich	drehgeschwindigkeit mit Verlangsamung	
Wendigkeit	durchschnittlich	drehgeschwindigkeit mit Verlangsamung	
Beidseitiges Überziehen	2	2	
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	drehgeschwindigkeit mit Verlangsamung	
Füllstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	drehgeschwindigkeit mit Verlangsamung	
Bremskraftanstieg	hoch	hoch	
Frontales Einklappen	2	2	
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	drehgeschwindigkeit mit Verlangsamung	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert	
Einseitiges Einklappen	2	2	
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad	
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	drehgeschwindigkeit mit Verlangsamung	
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad	
Höhenverlust	hoch	hoch	
Stabilisierung	selbständig	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig	
Einseitiges Einklappen und Gegenst.	2	2	
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen	
Steuerweg	durchschnittlich	drehgeschwindigkeit mit Verlangsamung	
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	drehgeschwindigkeit mit Verlangsamung	
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert	
Fullstall, symm. Ausleitung	2	2	
Trudeln aus Trimmgeschw.	1-2	1-2	
Trudeln aus stat. Kurvenflug	2	2	
Steilschleife	2	2	
Einleitung	durchschnittlich	drehgeschwindigkeit mit Verlangsamung	
Trudeltendenz	durchschnittlich	drehgeschwindigkeit mit Verlangsamung	
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad	
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s]	12	14	
B-Stall	1	1	
Einleitung	einfach	einfach	
Ausleitung	selbständig	selbständig	
Ohren anlegen	1-2	1-2	
Einleitung	leicht	leicht	



FLUGSCHULE SILVRETTA GALTÜR/TIROL

Serfaus – Fiss – Ladis

Hochgebirge: Das Fliegen mit dem Adler
Hotel und Flugschule unter einem Dach
Größtes Aus- und Weiterbildungszentrum Westtirols
Flugerfahrung über 35 Jahre
Höhenflüge für Auszubildende

DHV / AERO – CLUB anerkannt

A-Schein Prüfung nach terminlicher Absprache
Tandemflüge mit den besten Piloten
In Kooperation mit den umliegenden, bekannten
Fluggebieten

Fliegerstammtisch im Hotel Silbertaler

Sommerhit 2009 490,00 Euro

All-inklusive Woche Flugpauschale
7 Tage Silbertalers feine Halbpension
- Top Qualität und viel Auswahl
- Jeden Freitag Galamenü
- Täglich mittags Fliegersuppentopf
PLUS: Individueller Flugservice
Beratung und Betreuung, Funkeinweisung,
Starthilfe, hochalpine Einweisungen, Transfer
und Gebühren für Start und Landeplatz

Sommerhit 2009 330,00 Euro

(für Nichtflieger)
7 Tage Silbertalers feine Halbpension
PLUS 5 Tage Silvetta Card: Die Freikarte für
Bergbahnen, Museen, Schwimmbäder
Motto: Gesund, naturnah & sportiv in der
Wander – Sport & Genussregion Paznaun

KOSTENLOS:

Eintritt ins Erlebnisbad neben unserem Haus
Flieger Suppentopf jeden Mittag
Abholservice vom Landeplatz

Termin Slowenien:

17.05. - 24.05.2009

Für Flugschulen und Reiseorganisatoren
NEU: Chalet für 12 – 20 Personen
sehr günstig zu mieten, jetzt anfragen!
www.flugschule.galtuer.at www.silbertaler.at
E-Mail: silbertaler@galtuer.at
Elmar Ganahl A-6563 Galtür 61 a
Tel. 0043 5443 8256 / Fax 0043 5443 8459



DHV GS-01-1867-09

SWING ASTRAL 6.26

DHV Testbericht LTF 2003

Inhaber der Musterprüfung: Swing Flugsportgeräte GmbH
Hersteller: Swing Flugsportgeräte GmbH
Klassifizierung: 2 GH, Windschlepp: Ja
Anzahl Sitze min / max: 1 / 1, Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein

Verhalten bei	min. Startgewicht (85kg)	max. Startgewicht (110kg)
Start	1-2	1
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	gering
Starthandling	durchschnittlich	einfach
Geradausflug	2	2
Rolldämpfung	durchschnittlich	gering
Kurvenhandlung	2	2
Trudeltendenz	durchschnittlich	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch
Beidseitiges Überziehen	2	2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
Frontales Einklappen	2	1-2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen	2	2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	hoch	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen und Gegenst.	2	1-2
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	selbständig
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
Fullstall, symm. Ausleitung	2	2
Trudeln aus Trimmgeschw.	1-2	1-2
Trudeln aus stat. Kurvenflug	1-2	1-2
Steilspirale	2	2
Einleitung	durchschnittlich	einfach
Trudeltendenz	durchschnittlich	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s]	14	15
B-Stall	1	1-2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	1-2	2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek	nicht selbständig
Landung	2	1-2
Landeverhalten	durchschnittlich	einfach
Frontales Einklappen (beschleunigt)	2	1-2
Vorbeschleunigung	gering	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	2	2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	hoch	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt	2	2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	nicht selbständig	nicht selbständig



DHV GS-01-1868-09

SWING ASTRAL 6.28

DHV Testbericht LTF 2003

Inhaber der Musterprüfung: Swing Flugsportgeräte GmbH
Hersteller: Swing Flugsportgeräte GmbH
Klassifizierung: 2 GH, Windschlepp: Ja
Anzahl Sitze min / max: 1 / 1, Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein

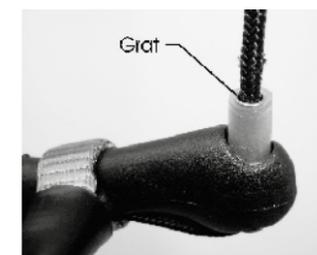
Verhalten bei	min. Startgewicht (100kg)	max. Startgewicht (130kg)
Start	1-2	1
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	gering
Starthandling	durchschnittlich	einfach
Geradausflug	2	2
Rolldämpfung	durchschnittlich	gering
Kurvenhandlung	2	2
Trudeltendenz	durchschnittlich	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch
Beidseitiges Überziehen	2	2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
Frontales Einklappen	2	1-2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen	2	2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	hoch	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen und Gegenst.	2	1-2
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	selbständig
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
Fullstall, symm. Ausleitung	2	2
Trudeln aus Trimmgeschw.	1-2	1-2
Trudeln aus stat. Kurvenflug	1-2	1-2
Steilspirale	2	2
Einleitung	durchschnittlich	einfach
Trudeltendenz	durchschnittlich	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s]	14	15
B-Stall	1	1-2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	1-2	2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek	nicht selbständig
Landung	2	1-2
Landeverhalten	durchschnittlich	einfach
Frontales Einklappen (beschleunigt)	2	1-2
Vorbeschleunigung	gering	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	2	2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	hoch	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt	2	2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	nicht selbständig	nicht selbständig

www.dhv.de

Sicherheitsmitteilungen

Sicherheitsmitteilung free*spee 2.0 Fuß-Beschleuniger

Betrifft nur ca. 50 Fuß-Beschleuniger des Modells free*spee - Version mit Edelstahldurchführung der Beschleuniger-Leinen an den beiden Enden der Speedbar (Bild). Diese Version des Beschleunigers wurde von der free-spee GbR ausschließlich im Oktober 2009 vertrieben, davon der überwiegende Teil auf der Free-Flight Tegelberg 2009. Alle anderen Modelle des free*spee-Beschleunigers sind ohne diese Stahlhülsen ausgeführt und damit nicht betroffen. Es ist nicht auszuschließen, dass bei einzelnen Beschleunigern die Edelstahl-Hülsen im oberen Bereich nicht sauber entgratet wurden. Dies kann in der Folge zu einem vorzeitigen Verschleiß der Leinen und damit im ungünstigsten Fall durch Riss der Leine zu einem Ausfall des Beschleunigers führen.



Die free-spee GbR erlässt deshalb vorsorglich folgende **Sicherheitsmitteilung**: Die free-spee GbR empfiehlt allen Piloten, die mit der oben beschriebenen Version des Beschleunigers fliegen, den Zustand der Leinen zu überprüfen. Sind die Leinen beschädigt, sollte der Beschleuniger ausgetauscht werden. Liegt ein scharfkantiger Grat am oberen Ende der Edelstahlhülsen vor, sollte der Beschleuniger ebenfalls ausgetauscht werden. Grundsätzlich empfiehlt die free-spee GbR jedoch allen Piloten, die mit dieser Version des free*spee-Beschleunigers (Edelstahlrohr als Leinendurchführung) fliegen, diesen vorsorglich gegen ein neues Modell auszutauschen.

Die free*spee GbR bietet einen kostenlosen Umtausch aller Modelle dieser Beschleuniger-Version an. Es wird gebeten die Beschleuniger in einem B4-Umschlag als Maxibrief (2,20€) direkt an die free-spee GbR zurückzusenden. Lieferanschrift nicht vergessen. Die Versandkosten werden erstattet.

Neuenrade, 04.12.09

Free*spee GbR

Andreas Raphael, Claudius Schulte

Im Duda 2, 58809 Neuenrade

fon 02392-962 766, fax 02392-808 196, mobil 0177-935 11 98

info@free-spee.com, www.free-spee.com

Anzeige

TEAM 5

WIR TEILEN DEN HIMMEL IN OBEN UND UNTEN!

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

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

KAMPAGNE 2009 - SERIE 01 VON GIPFELGOLD

Streckenjagd 2009

XCCup der mitteldeutschen Vereine

TEXT THOMAS WILLEMS

Im November fand sich eine grosse Anzahl von Teilnehmern zur mittlerweile traditionellen XCCup Feier im Kloster Machern in Zeltingen ein. Am Anfang der Veranstaltung stand eine Podiumsdiskussion über das Thema Lufträume und die Behandlung von Flügen in Wettbewerben. Vertreter von Vereinen aus der Region sowie Björn Klassen vom DHV führten eine interessante Diskussion, an der auch das Publikum lebhaft teilnahm. Im Anschluss berichteten Piloten von ihren Flügen aus der Saison 2009. Lars Budack, Ralf Böhm und Bernd Weitzel unterhielten die Anwesenden mit Details und Geschichten rund um ihre Flüge. Es folgte die Darstellung der XCCup Daten und Neuerungen. So wurde die Datenbank des XCCup für die Saison erheblich erweitert und verbessert. Eine automatische Flugauswertung wurde eingeführt. Ebenfalls wurden einige optische Erweiterungen eingebaut und neue Wertungen kamen hinzu. Besonderen Dank an Sascha Nilius vom DFC Saar, der die Datenbank betreut und weiterentwickelt und an Kalli Baumer von den Moselfalken, der die Onlinekosten für 2009 gesponsert hat und auch wieder für 2010 übernehmen wird.



Sieger Gleitschirm Martin Laible

Danach wurde auf die Sponsoren des XCCup hingewiesen, bei denen wir uns herzlich für die Unterstützung bedanken: Bei Paratech, die uns zum wiederholten Male auch in 2009 einen neuen Gleitschirm zur Verfügung gestellt haben. Bei Airwave für 3 Gutscheine über 50% Preisnachlass für einen neuen Schirm. Moselglider und Swing, die einen Teil der T-Shirtkosten in 2009 übernahmen. Beim Thermik Magazin, das durch die große Anzahl an Abo-Gutscheinen geholfen hat, dass jeder der Erstplatzierten des XCCup einen Preis bekommen hat. Bei Finsterwalder und Nova ebenfalls für die große Anzahl an Gutscheinen. Bei U-Turn und dem Parashop Kössen für besonders hochwertige Preise. Bei den Instrumentenherstellern Bräuniger und Aircotec für weitere Gutscheine. Und bei den weiteren Sponsoren, die uns ebenfalls großzügig unterstützt haben: Advance, UP International, Independence, Sky-Shop, Skywalk, Turnpoint, AIR, ProDesign, Icaro, Bautek, Team5.

Nach der Darstellung weiterer XCCup Informationen, wie zum Beispiel dem neuen Logo des Wettbewerbs, erfolgten die ersten Siegerehrungen, zu Anfang mit den Gewinnern des Flugberichts und Fotowettbewerbs. Die Besucher von www.xccup.net konnten durch eine Abstimmung entscheiden, welches das beste Foto und welcher der interessanteste Flugbericht war. Das schönste Foto gelang Fritz Altrichter vom GSV Nahe Glan, den besten Bericht verfasste Edward Lenzen vom DFC Vulkaneifel.

In der Vereinswertung schaffte es der GC Neckar Odenwald auf den ersten Platz, gefolgt von den Moselfalken und dem DGF Rhein-Mosel-Lahn. Im Anschluss folgen die Siegerehrungen des XCCup 2009, angefangen mit der neu eingeführten Sonntagsfliiegerwertung, in die nur Flüge eingehen, die an Sonntagen erfolgt sind. Die Wertungen der Geräteklassen folgten sowie die Damen- und Teamwertung.

Den Abschluss machte die Einzelwertung, in der sich Martin Laible vor Maik Reiss und Greg Knudson durchsetzen konnte. Allen Siegern der Wertungen wurde neben den Sachpreisen unserer Sponsoren das XCCup 2009 Glas übergeben. Hoch her ging es dann bei der Verlosung der Sachpreise, bei der auch die Teilnehmer, die keinen der ersten Plätze belegten, tolle Preise gewannen. Martin Langen, ein Gleitschirmflieger vom GSV Nahe Glan, sicherte sich in einem Quiz den Sieg und damit den Hauptpreis von Paratech.

Alle Informationen zum Wettbewerb, zu den Flügen, Berichte und Fotos sowie ein Fotoalbum von der Feier gibt es unter www.xccup.net

Wertung

Einzelwertung	Damenwertung	Vereinswertung
1. Martin Laible	1. Claudia Franken	1. GC Neckar-Odenwald
2. Maik Reiss	2. Astrid Roski	2. Die Moselfalken
3. Gregory Knudson	3. Anika Betz	3. DGF Rhein-Mosel-Lahn
GS Offene Klasse (ab DHV 2)	GS Sportklasse (bis DHV 1-2)	GS Tandem
1. Martin Laible	1. Sven Wörner	1. Daniel Mene
2. Maik Reiss	2. Bernd Weitzel	2. Rainer Bürger
3. Gregory Knudson	3. Torsten Schremmer	
HG FAI-1 (Drachen turmlos)	HG FAI-1 (Drachen Turm)	HG FAI-5 (Starrflügel)
1. Harald Lang	1. Claudia Franken	1. Edward Lenzen
2. Jürgen Bummer	2. Bernhard Kempe	2. Armin Herkel
3. Christoph Wetzel	3. Winfried Oswald	3. Walter Franken
Teamwertung		
1. Hubbelhüpfer	2. Duddefliecher 1	3. Luftpiraten
Maik Reiss	Martin Laible	Gregory Knudson
Rolf Rinklin	Wolfgang Reuter	Philipp Neurath
Rainer Trunk	Klaus Göller	Daniel Menet
Sven Wörner	Andreas Reiningger	Andre Weber
Wolfgang Trui	Robert Böspflug	Olaf Peifer
Sonntagwertung		
1. Carlo Balsler		
2. Alexander Schlink		
3. Ralf Kaufmann		
Fotobericht	Fritz Altrichter	
Flugbericht	Edward Lenzen	



2nd Super Paragliding Festival Kössen Austria

13.-16.
May
2010
See you
at the
Flieger-
bar!





Drachenliga 2010

Auch in diesem Jahr gibt es für ambitionierte Piloten wieder die Möglichkeit, das Streckenfliegen gemeinsam zu trainieren. Aufgabe der Liga ist es, Piloten an das Streckenfliegen unter wettbewerbsmäßigen Bedingungen heranzuführen bzw. darin zu qualifizieren. Unter der Anleitung der Ligachefs Konrad Lüders und Bernd Weist sowie etlicher „alter Hasen“ des Drachenflugsports haben schon viele Wettbewerbsneulinge ihre Leistungsgrenzen erweitert, neue Fluggebiete kennen gelernt und sind weiter geflogen als je zuvor. In dieser Gemeinschaft macht das Streckenfliegen und das damit verbundene sportliche Wetteifern deutlich mehr Spaß, als es der Hausberg bieten kann.

Somit ist die Drachenliga erste Adresse für Piloten, die auf Streckenfliegen Lust haben, aber die Teilnahme an großen zentralen Wettbewerben noch scheuen. Ausländische Piloten sind in diesem Sinne herzlich eingeladen, an der Liga teilzunehmen. Eine Mitgliedschaft im DHV ist nicht notwendig.

Es wird in zwei Klassen gewertet – Starrflügler und Flexis. Falls mehr als 10 Piloten mit Turmgeräten teilnehmen, wird auch für diese eine extra Wertung durchgeführt (mit reduzierten Streckenlängen der Tasks), ansonsten gemeinsame Faktorwertung mit den Turmlosen. Der Ligabeitrag beträgt 70 Euro, wovon u.a. Kosten für Auffahrten und Start-/Landgebühren und Wettbewerbsbüro bestritten werden.

Es sind 4 Treffen geplant und zusätzlich die Teilnahme an der German Open:

- | | | | |
|-----------|-----------------|-------------|--------------------------|
| 1. Termin | 02.04. - 05.04. | Ostern | Emberger Alm Greifenburg |
| 2. Termin | 30.04. - 02.05. | | Ort offen |
| 3. Termin | 13.05. - 16.05. | Himmelfahrt | Ort offen |
| 4. Termin | 25.05. - 29.05. | German Open | Hochries Samerberg |
| 5. Termin | 18.06. - 20.06. | | Ort offen |

Weitere Informationen zur Liga 2010 mit Hinweisen zur Einschreibung, außerdem Berichte aus den vergangenen Liga-Jahren, findest Du unter www.dhv.de/typo/Deutsche_Liga_2010.3099.0.html

Konrad Lüders

Dolomiten

Nina-Renate Brümmer flog neuen deutschen Rekord

Am 22. September 2009 startete Nina am Col Rodella (Italien) mit dem Leichtschilder Arriba von Skywalk und flog bei guten Bedingungen, herrlichster Fernsicht und spektakulärer Kulisse 50,38 km. Einer der Wendepunkte war der höchste Berg in den Dolomiten, die Marmolada. Dieser Flug wurde durch den DAeC als Deutscher Rekord bei den GS-Damen „Freien Streckenflug um ein Dreieck“ anerkannt. Dies ist bereits der zweite Deutsche Rekord, den Nina 2009 geflogen ist. Vielleicht gibt dies ja einen Anreiz für andere Piloten und Pilotinnen, den ein oder anderen Rekord zu „knacken“?



ADIDAS – Hauptsponsor der WM 2010 am Tegelberg

Corinna Schwiegershausen und Regina Glas haben den weltbekannten Sportartikelhersteller ADIDAS als Hauptsponsor für die WM 2010, die vom 8. – 22. Mai am Tegelberg stattfindet, gewonnen. Nicht nur materiell, sondern auch finanziell wird Adidas die WM der Damen und der Starrflügler unterstützen. Ein toller Gewinn für den Drachenflugsport.

Neben Adidas greift auch die Gemeinde Schwangau und die Tegelbergbahn tief in den Geldbeutel. „Diese WM am Tegelberg in Schwangau wird für die Piloten ein Höhepunkt in ihrer Fliegerlaufbahn“ kündigt Eventdirektor Benno Osowski an. Schirmherr dieser Veranstaltung ist niemand anderer als „Seine königliche Hoheit Luitpold Prinz von Bayern“. Wie bei der letzten WM am Montecucco/Italien erwarten uns am Tegelberg spannende Rennen in allen drei Klassen. Es sind Piloten aus über 20 Nationen am Start. Die stärksten Teams kommen aus Italien, Spanien, Österreich, Frankreich, Japan, Niederlande, USA, Russland und natürlich Deutschland. Die Hoffnungen auf deutsches Edelmetall sind groß. Die Jungstars Tim Grabowski und Andi Becker belegen zur Zeit Platz 1 und 2 in der Weltrangliste der Starrflügler und haben Chancen, wie auch das gesamte Team, auf Medallien. Bei den Damen verteidigen Corinna Schwiegershausen und auch das deutsche Damenteam ihre Weltmeistertitel. In der Klasse 2, den Swifts wird sich Localmattador Bob Baier spannende Rennen mit den mehrfachen Weltmeister Manfred Ruhmer liefern.



Oliver Barthelmes auf Rang 3 bei den Gulgong Classics

Die Wettbewerbssaison im Drachenfliegen in Australien hat begonnen. Bei den Gulgong-Classics in Australien gewinnt Attila Bertok (HUN) vor Jonny Durand (AUS) und Oliver Barthelmes (DEU). Mehr Infos auf www.dhv.de unter Sport/Drachenszene.

Canarian Open – 6 Deutsche Piloten auf Lanzarote

Primoz Gricar (SLO) gewinnt die Canarian Open vor Michael Friesenbichler und Wolfgang Siess (beide AUT). Tim Grabowski wird bester Deutscher auf Rang 7. Mehr Infos auf www.dhv.de unter Sport/Drachenszene.

Forbes Flatlands – Lukas Bader auf Rang 10

Jonny Durand (AUS) gewinnt die Forbes Flatlands in Australien nach 9 Durchgängen vor Attila Bertok (HUN) und Zac Majors (USA). Bester Deutscher Pilot ist Lukas Bader auf Rang 10. Mehr Infos auf www.dhv.de unter Sport/Drachenszene.

Anzeige

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

IMPRESSUM

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

Telefon-Nummern: Zentrale: 08022/9675-0, Fax 08022/9675-99, **Mitgliederservice/Versicherung:** 08022/9675-0, E-Mail: mitgliederservice@dhv.de

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

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

Jugend: www.dhv-jugend.de

Flugbetrieb/Gelände: 08022/9675-10, E-Mail: gelaende@dhv.de

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

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

Öffentlichkeitsarbeit 08022/9675-62, E-Mail: pr@dhv.de,

Sicherheit 08022/9675-32 E-Mail: sicherheit@dhv.de.

Redaktion: Klaus Tänzler (verantwortlich), Benedikt Liebermeister, Gestaltung und Anzeigen: Renate Miller (renate@miller-grafik.de).

Anzeigen: Gerhard Peter (anzeigen@dhv.de, Mobil: 0173-2866494) Ständige Mitarbeiter: Richard Brandl, Torsten Hahne, Björn Klaassen, Gerhard Peter, Volker Schwanitz, Karl Slezak, Fredegar Tommek

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

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

Haftung: Die Redaktion behält sich die Kürzung von Leserbriefen und Beiträgen sowie die redaktionelle Überarbeitung vor. Namentlich gezeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Für unverlangte Einsendungen aller Art übernehmen Redaktion DHV und Verlag keine Haftung. Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Fotos sind geschützt. Verwertung nur mit Einwilligung des 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: 34.700

Titel: Andreas Busslinger

Berufsunfähigkeitsschutz EGO: Wir geben Ihnen sicheren Halt.

HDI GERLING

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



Sichern Sie Ihre Existenz.

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

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

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

Name _____

Adresse _____

Telefon _____

E-Mail _____

Das DHV-Versicherungsprogramm

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

Stand: 1.1.2009, HDI Gerling

Halterhaftpflicht

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



Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer

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

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

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

Für alle Mitgliedsvereine kostenlos

Vereins-Haftpflicht

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

Veranstalter-Haftpflicht

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

Boden-Unfall für Startleiter

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

Kombinierte Halter-Haftpflicht und Passagier-Haftpflicht (CSL)

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
631,90 €

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
471,90 €

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

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

Für alle Mitglieder kostenlos

Bergungskosten

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

Schirmpacker-Haftpflicht

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

Startleiter-Haftpflicht

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

Flug-Unfall

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
26,10 €

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
37,50 €

Flug-Unfall nur Invalidität

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
7,40 €

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
18,60 €

Flug-Unfall Tod und Invalidität 500% Progression

Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderer Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.
Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 25.000,- € bei Invalidität, 125.000,- € bei Vollinvalidität.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
83,60 €

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
153,50 €

Für alle Mitglieder und Mitgliedsvereine kostenlos

Gelände-Haftpflicht

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

Schleppwinden-Haftpflicht

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

Flug-Unfall Passagier

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
15,00 €

Schleppwinden-Haftpflicht

Zusatzdeckung inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

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

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

Deckung: weltweit Europa Deutschland Österreich

DREAM MACHINE



Foto: Wolfgang Ehn

Der Wunsch Träume zu verwirklichen hat die Menschen seit je her angespornt, immer bessere, perfektere Dinge zu erfinden. So streben auch wir bei skywalk, getrieben von unserem Traum vom Fliegen, ständig nach Innovationen.

Nach dem C3 bringen wir nun mit dem CHILI2 den ersten LTF1-2 Schirm auf den Markt, der über ein echtes 3-Leinerkonzept verfügt. Kombiniert mit einer Streckung von 5,65 sorgt das für ein noch nie dagewesenes Leistungsniveau in dieser Klasse.

JET FLAP Technologie und viel Fingerspitzengefühl, sowohl bei der Konstruktion wie auch beim Testen und Trimmen, bringen zudem ein hohes Maß an Sicherheit und ein geradezu perfektes Handling.

Der CHILI2:
Unglaublich welche Träume sich aus Stoff und Leinen realisieren lassen!



**AUS LEIDENSCHAFT
AM FLIEGEN**

ARRIBA
JET FLAP lightweight glider - LTF 1-2

MESCAL2
JET FLAP fun cruiser - LTF 1

TEQUILA2
JET FLAP freerider - LTF 1-2

CHILI2
JET FLAP high-end freerider - LTF 1-2

CAYENNE3
JET FLAP sportster - LTF 2

POISON2
JET FLAP race carver - LTF 2-3

JOIN'T2
JET FLAP biplace - LTF 1-2

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

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

VENOM
JET FLAP advanced motor-glider

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

Mehr Info unter:
www.skywalk.info

skywalk