

B 5591 F

1-bbrue 2002

DHV-info

Das Magazin für Drachen- und Gicibcii

114



Europaverband
zu Gast beim DHV



Mit professionellem Training zu mehr Flugspaß und mehr Sicherheit - das ist die Philosophie des Performance Trainings. Das Performance-Training Teil 1 umfaßt ein Start/Lande-Training am Übungshang mit Video-Analyse, Teil 2 ist das Rettungsgeräte-Training in der Turnhalle, Teil 3 trainiert das aktive Fliegen, die wichtigste Grundlage für den absoluten Fluggenuss. Eingangsvoraussetzung ist der Luftfahrerschein oder Sonderpilotenschein. Hier ein Überblick über die DHV-anerkannten Performance Center.

Harzer Gleitschirmschule

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

Flugschule Siegen

Claus Vischer
Eisenhutstraße 48
57080 Siegen
Tel 0271/382332
Fax 0271/381506
claus@flugsport.de
www.flugsport.de

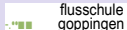
GlideZeit Flugschule Tübingen

Bahnhofstraße 1/1
72764 Reutlingen
Tel.: 07121/37040
Fax: 07121/370454
www.glidezeit.de
glidezeit@t-online.de



Flugschule Göppingen

Zeppelinstraße 3
73105 Dünau
Tel.: 07164/12021
Fax: 07164/12029
www.flugschule-goeppingen.de
office@flugschule-goeppingen.de



Luftikus Luftsportgeräte GmbH

Eugen Königer
Hartwaldstraße 65b
70378 Stuttgart
Tel 0711/537928
Fax 0711/537928
info@luftikws-flugschule.de
www.tuftikus-flugschule.de

Sky Team die Gleitschirmschule

Karlsruher Straße 66 a
76287 Rheinstetten
Tel.: 0721/515363
Fax: 0721/515598
www.sky-team.de
info@sky-team.de



Airpower Gleitschirmschule

Beim Steinernen Kreuz io
79798 Jestetten
Tel.: 07745/308
Fax: 07745/477
www.air-power.de
Gleitschirmschule-airpower@t-online.de



Flugschule Chiemsee GmbH

Thomas Beyhl
Dreilindenweg 7
83229 Aschau
Tel.: 08052/9494
Fax: 08052/9495
www.flugschule-chiemsee.de
flugschule.chiemsee@t-online.de

Papillon Drachen- und Gleitschirmflugschule

le Wasserkuppe - Rhön
St. Laurentius Straße 7
36163 Poppenhausen
Tel.: 06658/1432
Fax.: 06658/1611
www.gleitschirm-flugschule.de
FSPapillon@gleitschirm-flugschule.de

PPC Paragliding Performance Center

Süddeutsche Gleitschirmschule
Ogger Maute GmbH
Hauptstraße 53
83246 Unterwössen
Tel.: 08641/7575
Fax: 08641/61826
www.einfachfliegen.de
einfachfliegen@t-online.de

Flugzentrum Ruhpolding

Holzner GmbH
Gstatter Au 5
83324 Ruhpolding
Tel.: 08663/668
Fax: 08663/776
www.Flugzentrum-Ruhpolding.de
office@flugzentrum-ruhupolding



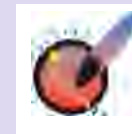
Adventure Sports Gleitschirm-Schule

Talstation
83661 Lengries
Tel.: 08042/9486
Fax: 08042/4831
www.adventure-sports.de
info@adventure-sports.de



Paragliding Tegernsee

Tegernseer Straße 88
83700 Reitrain
Tel.: 08022/2556
Fax: 08022/2584
www.para.pbm.de
Para-Tegernsee@t-online.de



HABIS Flugsport

Marienplatz 20
87509 Immenstadt
Tel.: 08323/8590
Fax: 08323/51390
www.klewenalp.de
mail@klewenalp.de
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt



Flugschule Martin Mergenthaler

Waltenerstraße 20
87527 Sonthofen
Tel.: 08321/68057
Fax: 08321/22970
www.flugschule-mergenthalecde
flugmergen@aol.com



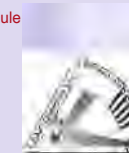
OASE Flugschule Peter Geg

Auwald 1
87538 Obermaiselstein
Tel.: 08326/38036
Fax: 08326/38037
www.oase-paragliding.com
oase_peter.geg@t-online.de



1. DAeC Gleitschirm-Schule

Heinz Fischer GmbH
Brunnenstraße 35
87669 Rieden am
Forggensee
Tel.: 08362/37038
Fax: 08362/38873
www.erste-daec-gleitschirm-schule.de
info@erste-daec-gleitschirm-schule.de



Flugzentrum Bayerwald

Georg Höcherl
Schwarzer Helm 71
93086 Wörth a.d. Donau
Tel.: 09482/959525
Fax: 09482/959527
www.Flugzentrum-bayerwald.de
schorsch.hoecherl@t-online.de

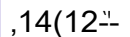
Sky Club Austria Walter Schrempf

Moosheim 113
A 8962 Gröbming
Tel.: 0043/3685/22333
Fax: 0043/3685/23610
www.skyclub-austria.com
office@skyclub-austria.com
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt



Flugschule Aufwind

Franz Rehl
Dachstein 52
A - 8972 Ramsau
Tel.: 0043/3687/81880 0 82568
Fax: 0043/3687/818804
www.aufwind.at
office@aufwind.at
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt



Euro-Flugschule Engelberg

Wasserfallstraße 135
CH 6390 Engelberg
Tel.: 0041/41/6370707
Fax: 0041/41/6373407
www.euroflugschule.ch
info@euroflugschule.ch
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt



inhalt



- WICHTIG – NEU – KURZ** Neuigkeiten und Wissenswertes
- 6 EHPU** Die europäischen Hängegleiterverbände formieren sich
- 1 TRAVEL UND TRAINING** Das Reise- und Fortbildungsprogramm der Flugschulen
- NEU AUF DEM MARKT**
Neuigkeiten von den Anbietern
- WINTERTRAUM**
Weisse Pracht mit bunten Schirmen
- DHV-JAHRESTAGUNG**
Delegiertenversammlung am Fuße des Tegelbergs
- 28 FREEFLIGHT 2002**
Vorschau auf die bewährte Messe
- 31 AKTIVES FLIEGEN** Tipps von Klaus Irschik
- 38 GLEITSCHIRME IM WINDKANAL**
Versuchsreihen bei Daimler-Chrysler
- 4 GLEITSCHIRM-KNOW HOW**
Frühjahrsinspektion der Ausrüstung
- TRUDELN MIT DEM STARRFLÜGLER**
Marcus Hofmann-Guben gibt wertvolle Hinweise
- 52 NFGH** Offizielle Nachrichten für Drachen- und Gleitschirmflieger
- 53 FLUGSPORT UND NATUR**
Der Wanderfalke und das Gleitschirmfliegen
- 5 SICHERHEITSJOURNAL**
Mitteilungen zum Thema Flugsicherheit
- 62 GELÄNDE**
Vereinsnachrichten und Leserforum
- 66 VEREINSNACHRICHTEN**
Nachrichten der Vereine
- TEST** Flugprotokolle der Drachen und Gleitschirme mit neuer Musterprüfung



- 86 SZENE G** Beobachtungen beim Stubai Cup 2002
- 88 STRECKENFLUGMEISTERSCHAFT 2002**
Neue Regeln und Online-Contest
- 92 GERMAN CUP 2002**
Ausschreibung
- 94 AKRO-UNFALL** Manfred Ruhmer erläutert den Hergang
- 95 WETTBEWERB**
Kurzmeldungen und Termine

-
- (-30** DHV-Shop
- 75** Gebrauchtmärkte
- 97** Impressum
- 99** Versicherungsprogramm
-



**Titel: Felix Wölk/Blue Project
am Nebelhorn**

ICARO 2000 in eigener Sache

Was ist dran am „Holmbruch“ ?

In letzter Zeit gibt es Gerüchte in der Drachenflugszene, ICARO würde unterschiedliche Holme mit unterschiedlichem Gewicht und ohne MZL-Zulassung zum Bau der Laminar MR(X) verwenden. Diese Holme sollen angeblich nicht die erforderliche Festigkeit aufweisen. Anlaß für diese Gerüchte waren 2 Flugunfälle in der vergangenen Saison:

Akrounfall von Manfred Ruhmer und Akrounfall von Josef Brandner.

Wolfgang Kaiser – Geschäftsführer der Firma Fly & more und Generalimporteur für ICARO in Deutschland und Österreich – nimmt zu diesem Thema Stellung, um die durch solche Unwahrheiten verunsicherte Drachenflugszene über die Tatsachen aufzuklären.

Sämtliche von Fly & more ausgelieferten und mit MZL-Plakette ausgestatteten Fluggeräte entsprechen der DHV-Zulassung und werden mit DHV-abgenommen Holmen ausgestattet. Die Holme werden im Werk gewogen, auf Belastung getestet und mit einer Prüfplakette versehen. Leider ist auch festzuhalten, daß vermehrt von Piloten selbst Veränderungen an ihren Fluggeräten vorgenommen werden. Besonders in der Wettbewerbsszene werden gerne Pitcheinstellungen geändert und auch sehr oft nicht zugelassene Bauteile – wie z.B. dünnere Unterverspannungen, „selbstgebastelte“ Profiltrapeze und Speedbars aus Kohlefaser etc. – eingesetzt. Auch im Akrobereich – wobei grundsätzlich Kunstflug in Deutschland verboten ist – werden solche Änderungen durchgeführt. Gerade in diesem Flugbereich wird der Hängegleiter extremsten Belastungen ausgesetzt. In keinem anderen Flugsport, sei es Segel- oder Motorkunstflug werden für Akrobatik-Flugmanöver Serienflugzeuge zum Einsatz gebracht, sondern dort werden für diese Belastungen speziell ausgestattete und in gewissen Bereichen verstärkt gebaute Flugzeuge verwendet. Wenn bei den Hängegleitern besonders „erleichterte“ Geräte für Akro verwendet werden, ist das absurd.

Es sollte sich jeder Pilot im Klaren sein, daß ein Hängegleiter nur in der Kombination getestete Bauteile, geprüfter Hängegleiter, Beachtung der naturbedingten Grenzen und Eigenverantwortung des Piloten die geforderte und gewünschte Sicherheit bietet.

ICARO ist eine der führenden Firmen im Hängegleitersport und daher ständig mit Weiterentwicklung und in der Folge mit Testversuchen tätig. Deshalb werden (und müssen) Werkspiloten wie Manfred Ruhmer und Christian Ciech immer wieder praxisnahe Versuche durchführen, um eine 100%ige Sicherheit für die Kunden bei den Seriengeräten zu gewährleisten.

Wir bitten alle Piloten, im Sinne der Vernunft und Eigenverantwortung, diese Versuche – die der allgemeinen Sicherheit dienen - nicht nachzuahmen.

Fly & more GmbH, Wolfgang Kaiser



Foto: Steffen Hartling

Auch Donald Duck 7' fliegt Gleitschirm

Im »Schlaun Buch« wird »Paragliding recht ausführlich beschrieben. Der Autor scheint ein Fachmann zu sein. »Und wenn man könnte, wie man wollte, dann auch noch dürfte und wüsste, wie es funktioniert, ja dann...«



Rettungsgeräteseminare Termine 2002

03.02.2002	86972 Altenstadt bei Schongau (auch für Papillon-Rettungsgeräte)
23.02.2002	Raum Thüringen
24.02.2002	Köln/H iirh (auch für Papillon-Rettungsgeräte)
09.03.2002	Altenstadt bei Schongau
10.03.2002	Altenstadt bei Schongau
25.05.2002	Springe bei Hannover
26.05.2002	Springe bei Hannover

Mglehreranwärter (Assistenten)-Lehrgang

02. -17.03.02 in Ruhpolding

Schleppauskünfte

Auskunft über Fragen und Probleme zum Schlepp erteilt der Schleppfachmann Horst Barthelmes im DHV-Informationsbüro für Schlepp regelmäßig Montag bis Freitag jeweils von 10:00 bis 12:00 Uhr, telefonisch unter 06654/353, per Fax unter 06654/7771, per e-mail: dhvschleppbuero@t-online.de.

Siehe auch Bericht von Manfred Ruhmer auf Seite 94 zum Akro-Unfall.

Geländename	Geländehalter	Telefonnummer
07338 Tauschwitz	Ostthüringer Drachen- und Gleitschirmfliegerverein Saalfeld	e.V.0175/4069390
32457 Porta Westfalica	Delta-Club Wiehengebirge e. V.	0571/710227
35088 Eisenberg	DFC Ederbergland e. v.	06452/8585
36136 Wasserkuppe	Rhöner Drachen- und Gleitschirmfliegerverein e.V.	06654/696
38640 Rammelsberg	Harzer Drachen- und Gleitschirm-Verein Goslar e. V.	0170/6728487
52245 Sophienhöhe	Ostwindfreunde e. v.	02274/703649
55585 Duchroth	Pfälzer Gleitschirm-Club e.V.	0171/1514273
57562 Sassenroth	Drachen- und Gleitschirmfreunde Hellertai e. V.	02744/930349
58849 Nordhelle	GSC Nordhelle e.V. + Flugsport Lennetal e.V.	02352/21265
64665 Melibokus	Erster Odenwälder Drachen-Flug-Club e. V.	06251/983612
72258 Stöckerkapt	Drachen- und Gleitschirmverein Baiersbronn e.V	07442/121425
72393 Schneithalde	DFC Starzeln e.V.	0170/4436907
74343 Teufelsberg	Die .1. Hohenhaslacher Flieger. e.V.	07147/922156
74544 Einkorn	HG-Club .Einkorn Schwäbisch Hall e.V.	0791/4992360
74847 Finkenhof	Delta-Club Mosbach e.V.	06261/670638
76332 Althof	Die Althofdrachen e.V.	07083/4567
76597 Teufelsmühle	Drachenflugclub Loffenau e.V.	0160/91802275
76703 Krämer	Gleitschirmclub Kraichtal e. V.	07250/921228
78148 Hintereck	Gleitsegelclub Lenticularis e. V.	07723/5801
2079102 Schauinsland	GSC Colibri e.V.	07602/1512
79183 Kandel	DFC Südschwarzwald e. V.	07681/22058
79215 Gschasi	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Elztal e. V.	0171/9004833
82467 Wank	Gleitschirmsegler Werdenfels e. V.	derzeit nicht aktiv
83122 Hochries	Gleitschirmclub Hochries-Samerberg e. V.	derzeit nicht aktiv
83436 Predigtstuhl	GSC -Albatros - Bad Reichenhall e. V.	derzeit nicht aktiv
83661 Brauneck	Lenggrieser Gleitschirmflieger	0171/8169210
83700 Wallberg	DGC Tegernseer Tal e.V.	08022/95137
87459 Breitenberg	Ostallgäuer Drachen- und Gleitschirmflieger Modstoberdorf	0171/8120340
93339 Jachenhausen	1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub Riedenburg e. V.	09442/3295
93453 Hoher Bogen	1. Gleitschirmverein Bayerwald e. V.	09947/2452
93462 Osser	1. Gleitschirmverein Bayerwald e. V.	0175/8184772
94541 Büchelstein	DFC Bayerwald e. V.	09908/891191



Untersuchungsgegenstand: Vegetation an Startplätzen

Diplomarbeit Vegetationsschutz zu vergeben

Vegetationsschutz an Startplätzen ist häufig ein Thema bei der Zulassung von Fluggeländen. Der DHV hatte deshalb vor einiger Zeit ein Grundlagengutachten anfertigen lassen. Die Umsetzung und die Praxis-eignung von Hilfsmaßnahmen soll im Rahmen einer Diplomarbeit untersucht werden. Interessenten von einschlägigen Fachstudiengängen (z.B. Landespflege) wenden sich bitte an das Referat Flugbetrieb / Gelände.

Eur • pa rückt zusammen

Im Dezember hatte die DHV Jahrestagung den Beitritt des DHV zur European Hang Gliding and Paragliding Union (EHPU) beschlossen. Schon im Januar tagte der Europaverband auf Einladung des DHV am Tegernsee. Die Existenz des Europaverbandes ist von großer Bedeutung, da die europäischen Behörden nicht mit nationalen Verbänden verhandeln.



von links obere Reihe Harriet Pottinger (Vorsitzende der British Hang Gliding and Paragliding Association), Gerard Blandin (Präsident Federation Francais de V& Libre und amtierender EHPU-Präsident), Marion Variier (FFVL), Hanspeter Denzler (Geschäftsführer des Schweizerischen Hängegleiterverbandes und EHPU- Generalsekretär), Charlie löst (Vorsitzender des Deutschen Hängegleiterverbandes), Beat Jordi (Präsident des Schweizerischen Hängegleiterverbandes), Anna Rosa Bonomini, (FIVL), Sergio Calabresi (FIVL), von links untere Reihe: Angus Pinkerton (BHPA), Olivier Burghelle (Präsident der FAI/CIVL), Dr. Antonio Gomes da Cruz (Präsident der Federacao Portuguesa de Voo Libre), Pietro Bacchi (Präsident der Federation Italia de Voi Libre), Heitor Araujo (FPVL) Yves Borreman (Federation Belgien de Vol Libre).



Die Präsidenten und Geschäftsführer der europäischen Verbände informieren sich über die Organisation der DHV-Geschäftsstelle.



Die EHPU soll nicht die Aufgaben der nationalen Verbände übernehmen sondern deren gemeinsamen Interessen in Europa Geltung verschaffen. Es gilt, gemeinsame Strategien zur Förderung des Drachen- und Gleitschirmfliegens zu entwickeln und drohende Beschränkungen abzuwehren.

Die EHPU Konferenz am Tegernsee werden die Präsidenten und Geschäftsführer der nationalen Hängegleiter- und Gleitschirmverbände aus Belgien, Deutschland, England, Frankreich, Italien, Portugal und Schweiz in bester Erinnerung behalten. Der DHV sorgte für ein besonders schönes Rahmenprogramm, auch um sich bei den Präsidenten im Namen seiner Mitglieder dafür zu bedanken, dass die deutschen Piloten im Ausland willkommene Gäste sind und problemlos fliegen dürfen. Und dem DHV-Vorsitzenden Charlie löst gelang es als Gastgeber eine Atmosphäre zu schaffen, die das gegenseitige Verständnis förderte.

Leider ließ sich der Österreichische Aero Club, vertreten von Sepp Himberger, noch nicht zum Beitritt zur EHPU bewegen. Es bleibt zu hoffen, dass dennoch bald der Schulterschluss in Europa gelingt. Die skandinavischen Länder haben bereits ihr Beitrittsinteresse bekundet, ebenso Polen und Slowenien.

Als Gastredner der EHPU gratulierte Peter Eriksen, der Präsident des europäischen Segelflugverbandes (EGU), den Drachen- und Gleitschirmfliegern zu dem Schritt, sich nun ebenfalls europaweit



DHV-Geschäftsführer Klaus Tänzler begrüßt den FAI/CIVL Präsidenten Olivier Burghelle (l) und den FFVL Präsidenten und amtierenden EHPU-Präsidenten Gerard Blandin (r) in der DHV-Geschäftsstelle-



Unter internationalem Beifall, ganz links der DHV-Vorsitzende Charlie Jöst, unterschreibt die Vorsitzende der British Hang Gliding and Paragliding Association Harriet Pottinger den Beitritt Englands zur EHPU.

Der Präsident des Portugiesischen Verbandes Dr. Antonio Gomes da Cruz wird die nächste Gleitschirm-WM in Portugal veranstalten. Er behält, wie auch die anderen Gäste, den DHV in bester Erinnerung. Im Laufe des Abends konstatierte der bekannte Herzchirurg allerdings: Women do not have heart!



FIVL-Präsident Pietro Bacchi



Im Vordergrund der Präsident der European Hang Gliding Union (Segelflug) Peter Eriksen, neben ihm Gäste aus der Schweiz mit SHV-Präsident Beat Jordi und der DHV-Vorsitzende Charlie Jöst.



FBVL-Präsident Yves Borreman

zu organisieren. Er regte eine enge Kooperation zwischen EGU und EHPU an, Gerade im Kampf um den Luftraum sind die Interessen beider Luftsportarten deckungsgleich, Schon in nächster Zukunft wird der Luftraum über Europa neu strukturiert. Dabei will Eurocontrol den Luftsport aus vielen Bereichen ausgrenzen. Um dies zu verhindern will die EHPU mit allen anderen Luftsportlern gemeinsam unter dem Dach von Europe Airports (Dachverband der europäischen Aero Clubs) zusammenarbeiten. Als EHPU-Vertreter wird dorthin Klaus Tänzler (DHV-Geschäftsführer) entsandt. Er wird insbesondere zusammen mit dem Segelflug gegen eine überzogene Transponderpflicht argumentieren. Eurocontrol will, dass in immer größeren Lufträumen Transponder (elektronisches Ortungssystem) mitzuführen sind. Der in Europe Airports ebenfalls organisierte motorisierte Luftsport und der Ballonsport könnte die Transponderpflicht technisch erfüllen, der motorlose Sport jedoch nicht. Auch mit der FAI (Dachverband der Aero Clubs weltweit) will die EHPU kooperieren. Wobei klargestellt ist, dass die Organisation des internationalen Leistungssports weiterhin ausschließlich der FAI vorbehalten bleibt.



Als Gastgeber begrüßt der DHV-Vorsitzende Charlie Jöst die internationalen Gäste und bedankt sich bei den Präsidenten der europäischen Verbände für die Gastfreundschaft, die den deutschen Piloten in ausländischen Fluggebieten entgegengebracht wird.

IMF

FLIGHT 2002

www.free-flight.de



22.-24. März 2002

Garmisch-Partenkirchen

OLYMPIA-EISPORT ZENTRUM

OLYMPIA EISSPORT ZENTRUM

FREE FLIGHT
POOL EV.

GARMISCH
PARTENKIRCHEN

Mflilkli | CD%1111 |

GLEITSCHIRM · DRACHEN · K I TE

PRODUKTSCHAU • FLUGSCHAU PARTIES • LIFE-MUSIK • KINDER-SPIEL-ZONE • FU -AINARD 2002

travel & training

Ob über dem Häusermeer von Monaco, an der endlosen Soaring-Ridge auf Bali, an den urweltlichen Startplätzen von La Reunion oder zwischen den Felszinnen der Dolomiten - das uns Fliegern vorbehaltene Privileg, fremde Länder auch in der dritten Dimension zu entdecken, fasziniert immer mehr Piloten.

Die Betreuung durch erfahrene, ortskundige Fluglehrer ist hier nicht nur aus Sicherheitsgründen Ihr Geld wert. Auch die »Flugausbeute« wird unter der Führung eines versierten Gebietskenners deutlich größer sein als bei Unternehmungen auf eigene Faust. Aus Sicherheitsgründen haben wir nur Reisen von Veranstaltern veröffentlicht, die für jedes Reiseziel einen »Notfallplan« nachgewiesen haben.

Performance-Center und Sicherheitstrainings garantieren höchste Kompetenz bei der Pilotenfortbildung. Egal ob Einsteiger, Gelenkeitsflieger oder engagierter Pilot - Training unter fachkundiger Anleitung ist der sicherste Weg sein Fluggerät kennen und beherrschen zu lernen.

Gemeinsamer Spass ist doppelter Spass. Am Abend in geselliger Runde die Erlebnisse austauschen und über Erfahrungen zu diskutieren, gehört einfach dazu und läßt manche Fliegerfreundschaft entstehen.

Der DHV bietet mit Travel&Training allen, die dazulernen wollen und mit einer Gruppe verreisen wollen, eine Übersicht über das Reise- und Fortbildungsangebot der Flugschulen.

Viel Spaß und wunderschöne Flüge wünscht
Euer DHV-Team



Fliegen in Guatemala

Eine gute Ansprechadresse für das Drachenfliegen in diesem mittelamerikanischen Land ist Mario Palacios.

Er ist Pilot und Lehrer für Drachen- und Gleitschirmflug in Guatemala mit 20-jähriger Flugerfahrung; mehrmaliger nationaler und mittelamerikanischer Meister und Teilnehmer zahlreicher internationaler Meisterschaften und Weltmeisterschaften. Er ist seit neun Jahren Präsident des guatemaltekischen Drachenfliegerverbandes und spricht spanisch, englisch und deutsch.

Tel/Fax: 08042/2355

e-mail: mpalacios@t-online.de, www.hanggliding-guatemala.de



Neuer Prospekt von Blue Sky

Ein ausführliches Programm für 2002 hat das Blue Sky Team herausgebracht. Von der Grundschulung bis zur Flieger-Reise in den Urwald wird in einem mit vielen Bildern versehenen Heft eine Menge geboten. Den Prospekt erhält man von Blue Sky Flugschule Hochpustertal GmbH, A-9920 Sillian 82, Tel: 0043/4842/5176, Fax: 0043/4842/20170, e-mail: blue-sky@magnet.at.



Adidas Facemask

Charly-Produkte bietet Gleitschirm- und Drachenpiloten eine sehr hochwertige Sturmhaube für die kalte Jahreszeit aus dem adidas-Programm an. Folgende Features überzeugen:

4-Pannel-Schnitt: Nicht wie sonst üblich aus 2 Teilen, wird diese Facemask aus 4 Einzelteilen gefertigt. Dadurch ergibt sich ein anatomisch angepasster Schnitt an die Kopfform. Flatlock-Nähte: Diese Nähart garantiert, dass es im Nahtbereich keine Druck-

stellen auf dem Kopf durch den Flughelm gibt.

Climawarm-Material von adidas: Dieses Material speichert die Körperwärme. Es hat zudem eine glatte Oberfläche und ist sehr angenehm zu tragen. Auch der Geldbeutel des Piloten lacht, da diese Sturmhaube nur mit 25,00 Euro + Versand zu Buche schlägt. Nähere Infos gibt es bei allen guten Flugschulen und bei Charly-Produkte, Tel: 0049/8364/1286, Fax: 0049/8364/8426, e-mail: info@charly-produkte.de. Am einfachsten funktioniert es über den Charly-Produkte On-Line-Shop unter www.charly-produkte.de.

Offizieller italienischer Flugführer für GS + Delta

Der neue Flugführer mit allen Fluggebieten Italiens kann ab sofort bestellt werden. Nach Flugbergen, Namen und Regionen aufgelistet werden darin alle Start- und Landemöglichkeiten. Neben einer detaillierten Wegbeschreibung findet der Pilot alles Wissenswerte zu Startbedingungen (Richtungen, Winde, besondere Gefahren, Höhen etc.) und die Landeplätze. Zudem die Kontakttelefone der örtlichen Clubs und viele weitere interessante Informationen. Schwarz-weiß-Karten erleichtern das Finden. Der Avio Kalla 2001/2002 kostet inkl. NN 45,00 €. Der Führer ist in italienischer Sprache.

Exklusivvertrieb: WCP, Harald E. Wolf, Postfach 90 11 07, D-81511 München, Fax: 0043/89/6880084, e-mail: WWWCPeol.com.

00

Internetadresse von Slowenien

e-mail: paragliding-adventure@amis.net
www.paragliding-adventur.com

Alle Infos sind in deutscher Sprache über das Fluggebiet oberes So-catal, Tolmin und Kobarid, Slowenien.

Volker Rademacher

www.paragliding-tegernsee.de

Die Gleitschirmschule Paragliding Tegernsee Peter Rummel hat ihre Webseiten neu überarbeitet. Die neue Internetadresse lautet www.paragliding-tegernsee.de, email: info@paragliding-tegernsee.de.

www.flugpark-olymp.de

Olympic-Eagles hat eine neue Homepageadresse

24 Startplätze in 12 verschiedenen Fluggebieten verdienen den Namen wohl zu Recht. Mit unserer neuen Telefonnummer 0030/972 453495 sind wir nun ständig erreichbar. Ab April verstärkt ein Fluglehrer und Tandempilot unser Team. Die Flugsaison im Süden Griechenlands beginnt am 9. März und am Olymp am 14. April.

nova safety guarantee™

DAS ÜBERLEGENE FLUGGEFÜHL UNSERER SCHIRME WISSEN NOVA-PILOTEN SEIT LANGEM ZU SCHÄTZEN. JETZT DÜRFEN SIE SICH AUCH NOCH ÜBER EIN EINZIGARTIGES SERVICE FREUEN!

*Neben unserer dreijährigen Garantie reparieren wir Ihren NOVA Gleitschirm Im Falle eines Flugunfalls innerhalb des ersten Jahres ab dem Kaufdatum kostenlos. Mehr Information bei Ihrer Flugschule und auf unserer Homepage: nova-wings.com.

In addition to the standard three-year NOVA guarantee we will also repair your paraglider in the event of a flight accident - at no cost to you. Offer valid for one year after purchase. More information available at your flight school and on our website: nova-wings.com.

*Nos parapentes bénéficient d'une garantie de trois ans assortie, en cas d'accident d'utilisation, d'une protection réparation en usine gratuite durant tout la première année. Pour plus d'informations contactez votre revendeur et visitez notre site web: nova-wings.com.

A-6020 Innsbruck
Bernhard-Höfel-Straße 14
Tel. ++43 (0) 512 - 36 13 40
Fax ++43 (0) 512 - 36 13 42
Austria

N
TECHNIK IM AUFWIND





Fotos: Felix Wolf/Blue Project

Am Nebelhorn

Wintertraum



Wintertraum



Winterspass in Vilsmoos



Über dem Gaisberg



DHV-Jahre



Charlie Jöst zeigt dem gleitschirmfliegenden Nikolaus den Weg



stagung 2011



Das erfolgreiche Gleitschirm-Nationalteam, 2. Platz WM 2001



Der stellvertretende
DHV-Vorsitzende
Bodo Genz



Die Mädchen der Schwangauer Tanzgruppe hatten sich auf der Bühne in Position gebracht. Delegierte und Zuschauer warteten gespannt - aber es kam nichts. Der CD-Player wollte nicht und blieb trotz emsiger Bemühungen zunächst stumm.

Dann lief es zügig: Wie in einem gut eingearbeiteten Parlament das Wechselspiel der Vorstandsberichte, die Diskussionsbeiträge und die Erwidern zum Thema, ob man hauptsächlich die Geräteprüfung, die Ausbildung oder das Pilotenbewusstsein ändern muss, um weniger Unfälle zu haben. Alles getragen von großer Verantwortung und auf fachlich hohem Niveau.

Die einstimmige Bestätigung von Finanzvorstand Lothar Schweizer und Ausbildungsvorstand Waldemar Obergrell in ihren Ämtern brachte zum Ausdruck, dass die Delegierten keinen Kurswechsel in der Vorstandsarbeit wünschen. Bei der Wahl des Nachfolgers von Karl Slezak als Sicherheitsvorstand unter-



Fotos: Uli Haas, Stefan Mast, Benedikt Liebermeister, Björn Klaassen

H Nahrestagung 2001



Die Sieger der Deutschen Streckenflugmeisterschaft im Drachenfliegen



Charlie löst ehrt die Deutsche Meisterin im Drachenfliegen Corinna Schwiigershausen



Die Sieger der Deutschen Meisterschaft im Gleitschirmfliegen: Achim Joos, Oliver Rössel (3. Platz WM 2001) Andreas Malecki und die beste Dame Andrea Gäch



Die Sieger der Deutschen Streckenflugmeisterschaft im Gleitschirmfliegen

lag mit nur einer Stimme das Nordlicht Dirk Aue im zweiten Wahlgang dem Oberbayern Helmut Achatz, nachdem Dirk im ersten Wahlgang unter zunächst 4 Kandidaten vorne gelegen hatte.

Verwunderung über einen Delegierten, der mit seinem Antrag, eine Beitragsermäßigung für Schüler, Studenten, Rentner etc. in die DHV-Satzung aufzunehmen, alle 5 Regionalversammlungen beschäftigt hatte und dann nicht zur Jahrestagung erschienen ist. Sein Antrag konnte gemäß DHV-Satzung nicht behandelt werden.

Im Sinne einer möglichst breiten Mehrheit für das künftige Leitbild des DHV wurde der bereits bei den Regionalversammlungen vorgestellte und befürwortete Entwurf auf die Jahresversammlung 2002 vertagt. Alle Mit-

glieder haben in der Zwischenzeit Gelegenheit, ihre Vorstellungen einzubringen. Zukunftsorientiert auch der einstimmige Beschluss zur Jugendarbeit auf Antrag von Tobias Schreiner, Dorothea Stichlmaier und Andreas Kohn. Die jungen Mitglieder wollen in einer Kommission mitarbeiten mit dem Ziel, Schüler und Jugendliche für den Flugsport zu gewinnen

Der harmonische Verlauf der vorangegangenen Jahrestagung 2000 und die erneut beispielhafte Jahrestagung 2001 zeigten, dass der DHV in der Lage ist, seine ganze Kraft auf seine satzungsmäßige Aufgabe zu konzentrieren - die Förderung unseres Sports und der Flugsicherheit.

Protokoll siehe Seite 88.

Vorstand

Rudi Bürger
Sportvorstand, 49,
HG-Sportmanager,
Teamchef-Drachen-Da-
men-Nationalmannschaft
Drachen- und Gleitsegel-
lehrer



Helmut Achatz
Sicherheitsvorstand, 39,
Betriebswirt,
Outdoortrainer,
GS-Fluglehrer seit 1988



Waldemar Obergfell
Ausbildungs-
vorstand, 56,
Lehrer,
Fluglehrer und Prüfer
für Drachen- und Gleit-
schirmflieger.



Christian Blum
Technikvorstand, 32,
Flugzeugmechaniker und
Technischer Redakteur
für Triebwerke,
Gleit- und Segelflieger,
seit 1992 Ligapilot.



Lothar Schweizer
Finanzvorstand, 44,
Software-Experte,
Drachen- und Gleit-
schirmflieger.



Charlie Jöst
Vorsitzender, 50,
Filmmacher,
Modellflug, Segelflug und
Motorsegler bis 1989.
Drachenfluglehrer und
Gleit- und Segelflieger,
DHFV-Lehrteam.



Bodo Genz
stv. Vorsitzender, 28.
Diplom-Ingenieur,
Mitglied der GS-National-
mannschaft.



Neugewählt

Helmut Achatz
Sicherheitsvorstand

Helmut gehört zu den Pionieren des Gleit-
schirmsports. Seit 1988 fliegt der 39-jährige
Betriebswirt und ließ sich noch im gleichen
Jahr zum Lehrer ausbilden. 9 Jahre arbeitete er
an Sicherheitstrainings mit, 4 Jahre war er
hauptberuflich in der Pilotenfortbildung (Flug-
technik, Thermik und Streckenflug) tätig und
seit 10 Jahren führt er Flugreisen durch. Außer-
dem ist Helmut Outdoor-Trainer im Bereich
Teambuilding und Firmenincentives.

Das dringende Anliegen des neugewählten Si-
cherheitsvorstandes ist vor allem die Redu-
zierung der Unfälle. Dabei konzentriert er sich
auf die drei Schwerpunkte Technik, Piloten
und Schulen.

In Bezug auf die Technik wird er an der Re-
form der Bauvorschriften mitarbeiten. Bei den
Piloten möchte er die Sensibilisierung zum
Thema Unfallprävention erhöhen und in der
Schulung die Definition von Fortbildungs-
schwerpunkten vorantreiben.

Regionalbeiräte



Gerhard Olbinsky
Regionalbeirat
Nord



Rudolf Weichsel
Regionalbeirat
Mitte



Siegfried Prietz
Regionalbeirat
Ost



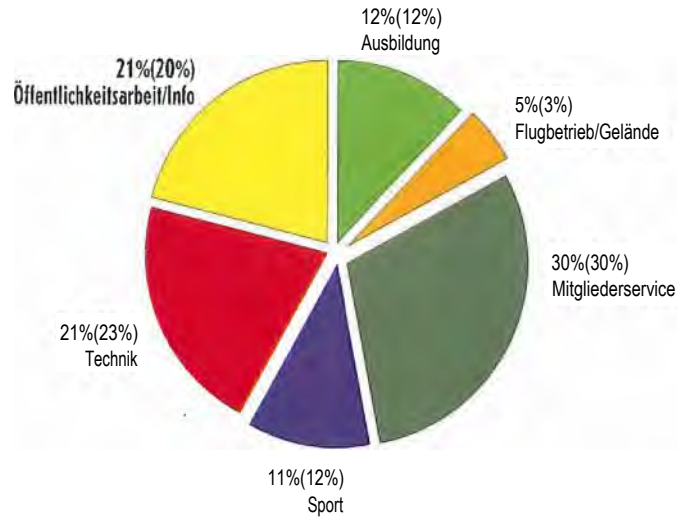
Luise Christmann
Regionalbeirätin
Süd-West



Arnold Kummer
Regionalbeirat
Südost

Aufwondseruktir 2000

Aufwandsanteile der Referate in %
(Aufwand 1999: Klammerwerte)



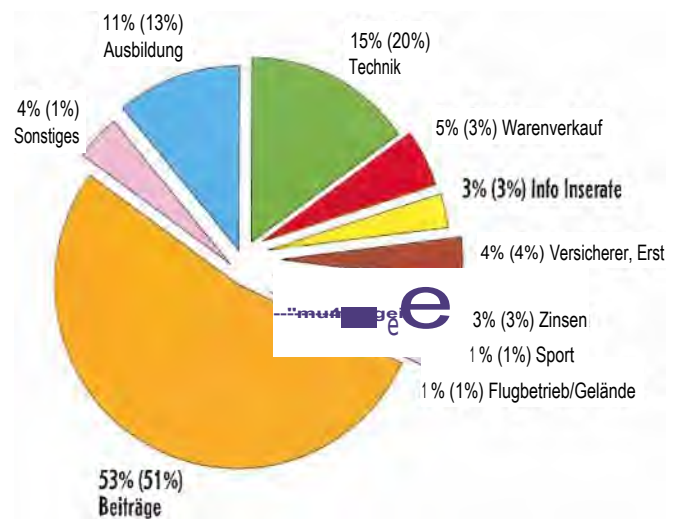
WIRTSCHAFTSPLAN 2002 (in DM)

(Vorschau für 2002 Im Vergleich mit dem Jahresergebnis 2000 und der Hochrechnung 2001)

Erträge	2000	2001	2002
Beiträge	3.142.343,14	3.130.000,00	3.100.000,00
Uneinbringliche Forderungen Beiträge	-8.617,04	-5.000,00	-5.000,00
DHV-Shop	293.012,89	177.125,18	175.000,00
Info-Inserate und Abos	152.342,87	139.184,11	170.900,00
Kostenerstattung Versicherung	209.445,00	251.100,00	250.000,00
Zinsen und ähnliche Erträge	159.782,59	208.710,43	175.000,00
Referat Wettkampfsport	59.828,23	50.300,00	58.400,00
Referat Ausbildung	652.958,99	600.822,85	620.000,00
Referat Technik	921.897,59	1.038.000,00	900.000,00
Uneinbringliche Forderungen Technik	-15.601,73	0,00	10.000,00
Referat Flugbetrieb/Gelände	15.517,76	18.700,00	18.000,00
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	1.942,91	0,00	0,00
Anlagenverk., Auflösung Wertberichtigungen	5.126,90	3.000,00	3.000,00
Gerling Gewinnbeteiligung (für 1999 und 2000)	232.823,00	0,00	0,00
Summe	5.822.803,10	5.611.942,57	5.454.400,00

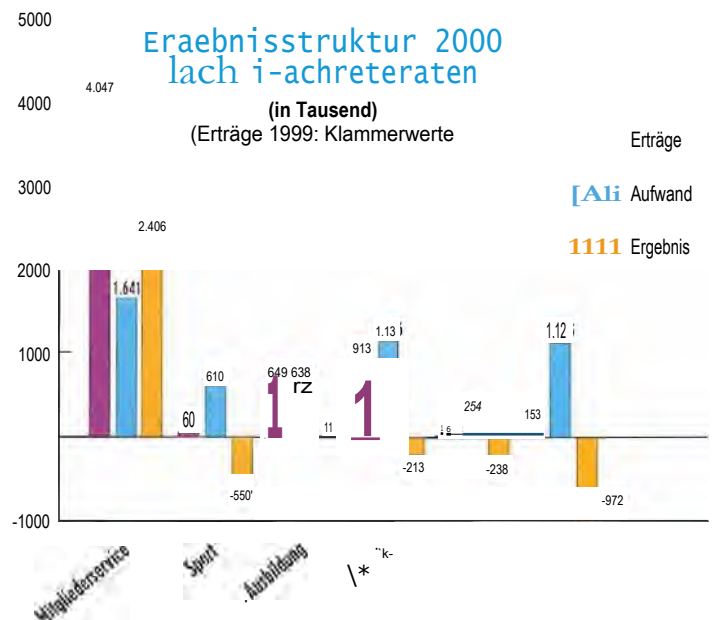
Aufwendungen	2000	2001	2002
Wareneinsatz	190.080,28	97.886,48	100.000,00
Vereinszuschüsse, Packerlehrgänge	91.530,38	69.560,44	75.000,00
DHV-Versammlungen + Sitzungen	95.131,21	90.000,00	90.000,00
Nicht abzugsfähige Vorsteuer	130.827,67	130.827,67	130.000,00
Sport	361.578,57	373.992,93	431.000,00
Europameisterschaft GS 2000	47.073,94	0,00	0,00
Ausbildung	318.724,31	272.660,83	280.000,00
Technik	471.897,95	545.689,56	230.000,00
Flugbetrieb, Gelände	7.201,37	13.288,00	30.000,00
Angestelltes Personal	1.411.984,58	1.546.805,20	1.939.974,00
Fachübergreifende freie Mitarbeiter	239.160,61	240.672,34	230.000,00
DHV-Info (incl. Travel und Training)	637.878,84	643.275,00	740.000,00
Kommission	25.862,50	27.693,17	30.000,00
Porto, Telefon etc.	178.758,65	185.226,72	180.000,00
Büromaterial, Fachliteratur, EDV, etc.	172.312,33	162.748,91	170.000,00
Raumkosten	107.685,45	162.410,00	115.000,00
Gebühren und Beiträge	25.118,43	19.165,78	20.000,00
Prüfungs- und Beratungskosten	75.165,80	60.850,00	55.000,00
Versicherungen	114.601,30	114.102,77	115.000,00
DAeC-Beiträge	126.662,32	128.000,00	130.000,00
Messen, Öffentlichkeitsarbeit	108.340,70	139.616,20	130.000,00
Beitrag Förderpool	97.500,00	110.833,00	90.000,00
Vegetationsuntersuchungen	0,00	0,00	0,00
Abschreibungen	147.928,10	169.049,17	193.000,00
Einstellung in die Pauschalwertberichtigung	0,00	0,00	0,00
Gesetzliche und freie Rücklagen	37.800,00	50.000,00	0,00
Projekt Wetternetz	3.000,00	7.400,00	8.000,00
Steuernachzahlungen für Vorjahre	0,00	0,00	0,00
Rückstellung Naturschutzgutachten und Technik	155.000,00	50.000,00	0,00
Summe	5.378.805,29	5.411.754,17	5.511.974,00
Gewinn/Verlust	443.997,81	200.188,40	-57.574,00

Ertragsstruktur 2000



Ergebnisstruktur 2000

(in Tausend)
(Erträge 1999: Klammerwerte)



JAHRESBERICHT 2001

DER DHV-GESCHÄFTSSTELLE

Geschäftsführung

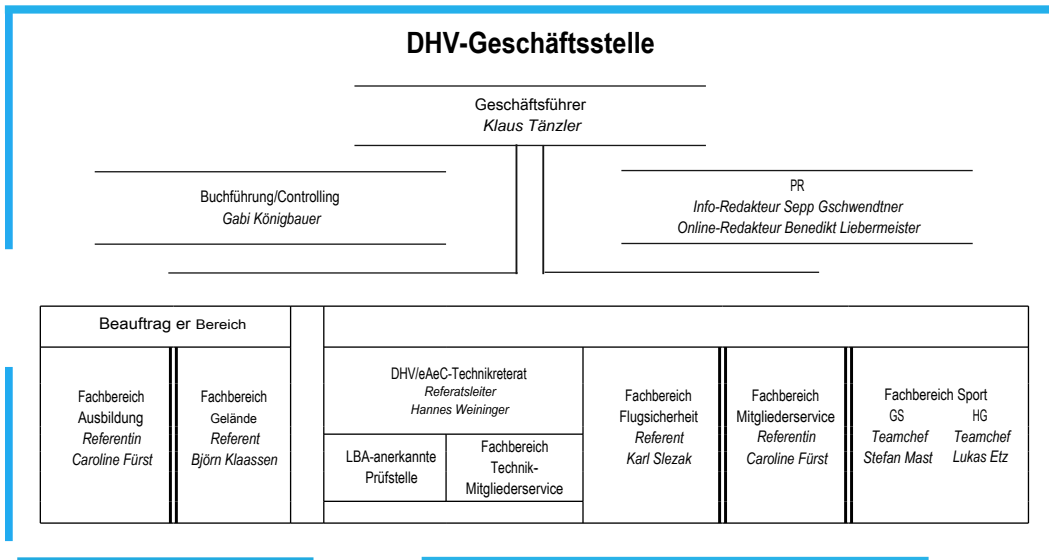
Klaus Tänzler (Geschäftsführer), Simone Schmitt (Assistentin), Gabriele Königbauer, Barbara Lacroux (Buchhaltung), Peter Janssen (Justiziar).

Die Vorgaben des Wirtschaftsplans für das Geschäftsjahr 2001 konnten weitgehend umgesetzt und im Jahresergebnis übertroffen werden. Dies ermöglicht unser modernes Controlling System mit 7 Profitcentern und 250 Kostenstellen sowie effizientes Management in allen Bereichen. Der Umbau der DHV-Verwaltungsstruktur hin zu flacher Hierarchie mit schnellen Entscheidungswegen führte in den letzten Jahren zu Kosteneinsparungen im Personalbereich. Die dadurch freigewordenen Mittel können nun zur Verstärkung der Sicherheitsarbeit des DHV eingesetzt werden. Die guten Jahresergebnisse 2000 und 2001 eröffnen die Perspektive für Maßnahmen, die jedem DHV-Mitglied unmittelbar zugute kommen, wie Verbesserungen beim DHV-Info und beim DHV-Internetangebot.

Durch Mitarbeit beim Weltverband FAI versucht der DHV auf die Erhöhung der Flugsicherheit im Wettkampfsport einzuwirken. Bei der Mitarbeit innerhalb des Dachverbandes der europäischen Aeroclubs „Europe Airports“ steht der Kampf um den Luftraum für den Flugsport im Brennpunkt. Die mit Unterstützung des DHV neu gegründete European Hanggliding and Paragliding Union (EHPU) wird ihre Arbeit in vollem Umfang aufnehmen, wenn die Mitgliederversammlungen der nationalen Hängegleiterverbände dem Beitritt und der Satzung zugestimmt haben.

Die Bestrebungen des Bundesverkehrsministeriums hinsichtlich der Schaffung der Zulassungspflicht unserer Flugausrüstung führte zu dem Ergebnis, dass die von der Jahrestagung 1999 formulierten Forderungen weitestgehend erfüllt sind. Der DHV ist jetzt LBA-anerkannte Musterprüfstelle. Die Novellierung des Bundesnaturschutzgesetzes steht vor einem erfolgreichen Abschluss. Drohende Beschränkungen wurden abgewehrt. Im Gegenteil, die Position des natur- und landschaftsverträglichen Sports ist erheblich gestärkt.

Personalwesen Stand 1.11.01: 19 Angestellte, 11 freie Mitarbeiter (im Jahr 2000 15 Angestellte, 14 freie Mitarbeiter)



Finanzwesen: 134.000 Buchungssätze, 696 Konten (im Jahr 2000 138.000, 714)

Grundsatzfragen, Büroorganisation, Rechtsangelegenheiten
Verhandlungen mit BMV, LBA, Luftfahrtbehörden und mit den Umweltministern des Bundes und der Länder

Vorstandsarbeit im Kuratorium Sport und Natur, Kontakt zu Ausschüssen des Deutschen Bundestages

Abstimmung mit anderen vom BMV beauftragten Verbänden, Gespräche mit ausländischen Verbänden

Mitarbeit bei der European Hang Gliding and Paragliding Union, bei Europe Airports und bei FAI/CIVL



Klaus Tänzler



Simone Schmitt



Gabi Königbauer



Barbara Lacroux



Peter Janssen



Caroline Furst



Christina Leidgswendner



Iris Mayer



Margit Wohlrab



Horst Barthelmes

Mitgliederservice

Caroline Furst (Koordination), Christina Leidgswendner, Iris Mayer, Margit Wohlrab (Sachbearbeitung), Horst Barthelmes (Informationsbüro Schlepp).

Mehrere Tausend Neuaufnahmen, Wohnortwechsel, Versicherungsumstellungen und Kündigungen waren zu bearbeiten. Telefonische und schriftliche Fragen der Mitglieder wurden auch mit Unterstützung der Mitarbeiter aus den anderen Fachbereichen beantwortet. Der DHV-Shop wurde neu aktualisiert.

Mitgliederverwaltung (2.051 Austritte, 2.015 Neuaufnahmen); (im Jahr 2000: 2.163 Austritte, 2.258 Neuaufnahmen)

Auskünfte und Beratung für Mitglieder, Sommer: ca. 500 Anrufe pro Tag, Winter: ca. 150 Anrufe pro Tag

- Schriftliche Beantwortung von Anfragen, e-mails
- Abwicklung der Gruppenversicherungen
- Bearbeitung von 200 Schadensfällen; (im Jahr 2000: ebenfalls 200)
- Postdienst
- Wareneinkauf
- Shop-Organisation
- Aussendung von Infomaterial an Sportinteressierte
- Bearbeitung des Gebrauchtmärktes
- Organisation von 12 Rettungsschirm-Seminaren für Rettungsgeräte (im Jahr 2000: 12)
- Beratung zu Schleppfragen in der Aussenstelle Informationsbüro Schlepp
- Durchführung von wetterbedingt nur 4 Windenschlepp-Informationsveranstaltungen (im Jahr 2000: 8)

- nicht nur als Extremsport, sondern auch als Fun- und Breitensport mit der Betonung des intensiven Naturerlebnisses - Fliegen als Ausdruck eines Lebensgefühls, einer Lebenseinstellung. Gewinnung neuer Piloten und Mitglieder, Transparenz der Verbandsarbeit, Bindung der aktiven Piloten an den Verband, Stärkung unserer Lobby. Intensive Zusammenarbeit mit dem Free Flight Förderpool.

- Pflege und Wartung der DHV-homepage, inhaltliche Überarbeitung, ständige Aktualisierung, Erweiterung des Informationsangebotes, Vermittlung der Faszination des lautlosen Fliegens (z.B. Fotogallery, Video-Streaming)
- Relaunch und Integration der Sports-Funline Homepage in den DHV-Internetauftritt: Portierung des Forums, des Shops und des Gebrauchtmärktes auf den neuen Server
- Umstellung der statischen HTML-Seiten auf Datenbanken (Gelände-, Vereine-, Flugschul-, Technikdatenbank)
- Erhöhung des Datenvolumens (Traffic) gegenüber dem Vorjahr um 35 % auf bis zu 18 Gigabyte pro Monat
- Besucherzahlen: durchschnittlich 240.000 Hits bei 13.000 Visits pro Woche (im Jahr 2000: 160.000 Hits, 9.500 Visits)
- Gezielte Unterstützung der Vereine bei der Öffentlichkeitsarbeit und bei Veranstaltungen
- Redaktion und Gestaltung des DHV-Infos und der Travel & Training Broschüre
- Erweiterung und ständige Pflege der Pressekontakte zu Printmedien, TV und Hörfunk
- Engagierte Betreuung der Journalisten bei Schnupperkursen und Tandemflügen
- Betreuung und intensive Auswertung von WM, PWC, Deutsche und Streckenflug-Meisterschaft als „Events“ des Drachen- und Gleitschirmfliegens
- Präsenz auf wichtigsten Fachmessen: Free Flight, AERO, Thermik, St. Hilaire
- Erfassen und Archivieren der TV-Berichterstattung über Drachen- und Gleitschirmfliegen
- Erstellung eines Pressespiegels
- Breite Streuung von Infomaterial
- Kompetenter Ansprechpartner für alle Fragen zum Drachen- und Gleitschirmfliegen



Öffentlichkeitsarbeit



Klaus Tänzler



Sepp Gschwendtner



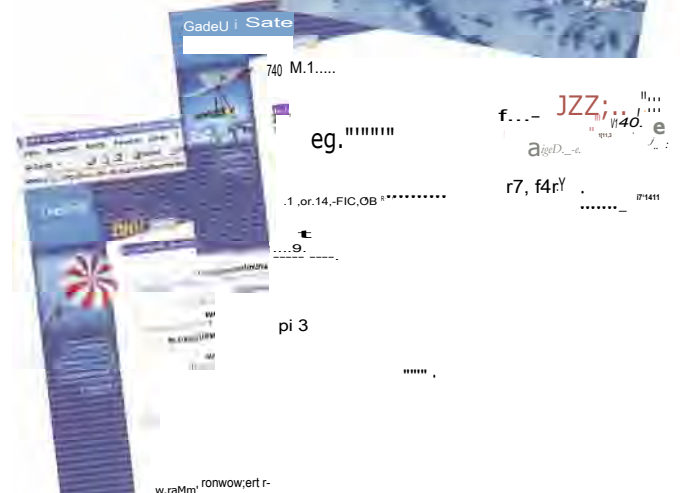
Benedikt Liebermeister



Renate Miller

Klaus Tänzler (verantwortlicher Redakteur), Sepp Gschwendtner (Info-Redakteur), Benedikt Liebermeister (Pressearbeit, Online-Redakteur, Webmaster), Renate Miller (Grafikerin).

Imagebildung und -verbesserung des Drachen- und Gleitschirmfliegens



Wettbewerbssport



Stefan Mast

Rudi Bürger

Lukas Etz

Margit Wohlrab

Stefan Mast (Teamchef/Sportmanagement Gleitschirmfliegen), Auswerter German Cup, Internet-Sportredakteur, Rudi Bürger (Teamchef Nationalmannschaft Damen/Sportmanagement Drachen), Auswerter Streckenflugmeisterschaft, Lukas Etz (Teamchef Nationalmannschaft Drachen) und Margit Wohlrab (Sachbearbeiterin).

Optimierung des DHV-Sportkonzepts, Konzeption und Umsetzung der Nachwuchsförderung, Imageförderung und Berichterstattung in den Bereichen Print Medien, TV sowie Internet mit der Zielsetzung einer Verbesserung der positiven Darstellung und Akzeptanz unseres Sports in der Öffentlichkeit, Sponsor Akquirierung für German Cups, German Open und Nationalmannschaften.

Organisation und Betreuung des Wettbewerbssports und der Sportler auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene. Im Einzelnen für die Bereiche GS und HG:

- Organisation und Durchführung der Junior- & Ladies-Challenge
- Organisation und Auswertung des German Cups GS und der B-Liga HG
- » Mitorganisation und Ausrichtung der Landesmeisterschaften
- Auswertung von ca. 800 Flügen der Deutschen Streckenflugmeisterschaft
- Einführung der GPS-Auswertung in der Deutschen Streckenflugmeisterschaft
- Planung und Durchführung des XC-Online-Contest der Drachen- und Gleitschirmflieger (OLC)
- Initiierung, Mitorganisation und Durchführung internationaler FAI-II Wettbewerbe
- > Planung, Organisation und Durchführung der Deutschen Meisterschaft
- > A-Kadertraining mit Betreuung und Selektion der Nationalmannschaften
- Führung und Betreuung der Nationalmannschaften auf internationalen Einsätzen
- Koordination der notärztlichen Betreuung bei Auslandseinsätzen
- Aufstellung und Überwachung der monatlichen Trainingspläne sowie Freistellungsanträge für die Piloten der Sportförderkompanie (Bundeswehr)
- » Bereitstellung aller Wettbewerbsunterlagen wie Musterausschreibungen und Formulare
- Ausbau der Internet-Sport-Berichterstattung
- Aktualisierung der Termine, Ausschreibungen und Ergebnislisten im Internet
- Ansprechpartner für Auswertungsprogramm RACE und Wettbewerbsorganisation
- » Ansprechpartner für GPS-Auswertungsprogramm CHECKIN
- Durchführung der GPS-Dokumentation bei allen zentralen Wettbewerben



Damen WM in Griechenland, Gleitschirme erfolgreich in Spanien



- Aktualisierung der nationalen Wettbewerbsordnung
- Planung und Verwaltung des Sporttats
- Vorstandsarbeit im PWC Komitee
- Auswertung von deutschen Rekorden und Weltrekorden
- Mitarbeit bei der CIVL

Flugbetrieb / Gelände

Björn Klaassen (Referent Fluggelände/Naturschutz), Christina Leidgenschwendner (Sachbearbeiterin/Datenverwaltung), Karsten Kirchhoff (Freier Mitarbeiter), Peter Janssen (Justiziar).

Der DHV erteilt als Beauftragter des Bundesministerium für Verkehr Geländeerlaubnisse nach § 25 LuftVG. Dabei sind die Naturschutzbehörden und fallweise das Luftwaffenamt der Bundeswehr, die Deutsche Flugsicherungs GmbH und die Luftämter der Länder zu beteiligen. Schwerpunkt der Geländezulassungsarbeit sind Probleme mit dem Naturschutz. In vielen Fällen werden Ortstermine durchgeführt, um nach Möglichkeit einvernehmliche Problemlösungen herzustellen. In einigen Regionen wurden kleinräumige Konzepte erarbeitet. Im Bereich Nordschwarzwald konnten verstärkt Geländezulassungen angegangen werden (z.B. Baden-Baden). Das Projekt „Fußstart Schwäbische Alb“ wurde fortgeführt. Hier konnte eine wichtige Hürde



Björn Klaassen



Christina
Leidgenschwendner



Peter Janssen



beim Umweltministerium in Stuttgart genommen werden.

Desweiteren wurden verstärkt Kontakte zu Umweltministerien der Länder geknüpft. Mit dem Land Hessen konnte heuer eine beispielhafte Vereinbarung unterzeichnet werden, mit dem Ziel, die Geländezulassungsvoraussetzungen zu verbessern. Aber auch im Norden konnte ein wichtiger Erfolg an der Ostseeküste verbucht werden.

Für die Zulassungsarbeit der örtlichen Vereine und Flugschulen wurde ein spezielles Video für die Geländezulassung fertiggestellt und kostenlos an die Vereine verteilt. Die Geländekarte wurde überarbeitet und eine 2. Auflage herausgegeben.

Erteilung von 36 neuen Erlaubnissen für Gelände gem. § 25 LuftVG (im Jahr 2000: 21)

46 Kurzzeiterlaubnisse (z.B. für Veranstaltungen); (im Jahr 2000: 42)

25 Erweiterungen und Änderungen von Erlaubnissen (im Jahr 2000: 20)

- 15 Verlängerungen von Erlaubnissen (im Jahr 2000: 16)

Stellungnahmen zu Natur-schutzverordnungen

Fachtagungen und Vorträge

Datenverwaltung

Luftaufsicht in Fluggeländen

Ortstermine bei Zulassungs-problemen



Flugsicherheit

Karl Slezak (Hauptamtlicher Sicherheitsreferent seit 1.11.2001).



Karl Slezak;

Aufgabenschwerpunkte sind Unfallanalyse, Unfallstatistik und Veröffentlichung der recherchierten Unfälle, die Flugschulaufsicht vor Ort, Mitarbeit im Lehrteam, Weiterbildungsveranstaltungen für Piloten und Fluglehrer, Beratung der Mitglieder und die referatsübergreifende Mitarbeit in allen Sicherheitsfragen.

- > Erfassung von 122 Gleitschirmunfällen (im Jahr 2000: 88)
- Erfassung von 39 Hängegleiterunfällen (im Jahr 2000: 43)
- Erstellung der Jahres-Unfallstatistik 2000
- Analysen von Unfällen
- Beschreibung typischer Unfallsituationen im DHV-Info und im Internet
- Abgleichung der DHV-Unfalldatenbank mit den Daten des ÖAeC und des SHV
- 9 Fachvorträge zur Sicherheitsthematik bei Vereinen und Flugschulen
- Flugschulüberprüfungen nach § 36 LuftVZO
- Abnahme eines DHV-Qualitätsaudits für Performance-Center
- Auswertung der Fragebögen der DHV-Pilotenumfrage
- 4 Termine zur Fluglehrerfortbildung
- Auswertung von wo Fluglehrervideos für Flugpraxisnachweis

Ausbildung

Caroline Fürst (Koordination), Regina Glas (Sachbearbeiterin).

In mehreren Lehrteam-Sitzungen und Fachausschuß-Sitzungen wurden die Lehrinhalte weiterentwickelt. Ein Schwerpunkt war die Pflichtfortbildung. 1 Performance Center (im Jahr 2000: 6) hat sich erfolgreich einem DHV Qualitäts-Audit unterzogen. Die Ausbildung neuer Fluglehrer, die Betreuung der 483 Fluglehrer (im Jahr 2000: 444) sowie die Zulassung und Anleitung der 129 Flugschulen (im Jahr 2000: 134) waren zu bewältigen. Bei 397 (im Jahr 2000: 393) Pilotenprüfterminen wurden insgesamt 3.268 Erlaubnisse und Berechtigungen (im Jahr 2000: 3.631) ausgestellt:

- 166 HG-A (im Jahr 2000: 174)
- > 1.688 GS-A Jahr 2000: 1.712)
- > 59 HG-B (im Jahr 2000: 85)
- > 519 GS-B (im Jahr 2000: 638)
- > 180 GS-Passagier (im Jahr 2000: 161)
- > 6 HG-Passagier (im Jahr 2000: 12)
- 46 HG-Schlepp (im Jahr 2000: 64)
- > 354 GS-Schlepp (im Jahr 2000: 429)
- > 22 UL-Schlepp (im Jahr 2000: 33)
- > 80 Windenführer (im Jahr 2000: 137)
- > 148 Flugfunk (im Jahr 2000: 189)
- > 2 gemeinsame DHVAgeC-Fluglehrerlehrgänge (im Jahr 2000: 2)
- 4 Pflichtfortbildungslehrgänge für Fluglehrer (im Jahr 2000: 4)



Caroline Fürst



Regina Glas

Technik

Hannes Weininger (Referatsleiter), Kerstin Liebert (Verwaltungsleiterin), Bernd Schmidler (Prüfer HG, GS, Organisation Prüfung Aussenstelle Neubiberg), Reiner Brunn (Prüfer für GS, GS-Gurte und GS-Rettungssysteme), Christof Kratzner (Prüfer für HG, HG-Gurte und HG-Rettungssysteme), Harry Buntz (Prüfer für GS und GS-Gurte), Mike Küng (Prüfer für GS), Markus Hanfstängl (Prüfer für HG), Horst Barthelmes (Informationsbüro Schlepp, Prüfer für Schleppgeräte), Helmut Großklaus (Prüfer für Schleppgeräte).

Die Prüftätigkeit im Bereich Gleitsegeln hat auf Grund der hohen internationalen Akzeptanz des DHV-Gütesiegels erneut stark zugenommen, im Bereich der Hängegleiter jedoch ist ein zwar gebremster, aber deutlicher Abwärtstrend fest zu stellen.

Geprägt wurde die Arbeit 2001 im Technikreferat von der Umstellung auf das neue Luftrecht. Hier konnte kurzfristig eine sehr arbeitsintensive Umstellung realisiert werden.

Die bereits lange und intensiv diskutierte Frage der Zertifizierung des Prüfstellenbereichs konnte ebenfalls zu einem Abschluss gebracht werden. Die Anerkennung als Prüfstelle durch das Luftfahrtbundesamt sieht verbindlich ein Qualitätsmanagementsystem mit einem entsprechenden Handbuch der Prüfstelle vor. Dieses QM System wird eingeführt und das Handbuch erstellt.

Als weitere Tätigkeit rückt die Information und Dienstleistung für Mitglieder auch im Bereich Technik immer mehr in den Vordergrund. Das Technikreferat hat seine Darstellung im Internet nochmals verbessert. Hier kann nun mit Hilfe einer leistungsstarken, differenzierten Suchmaske das gesamte Archiv der zugelassenen Muster abgefragt werden.



Hannes Weininger



Kerstin Liebert



Bernd Schmidler



Reiner Brunn



Christof Kratzner



Harry Bonus



Mike Küng



Horst Barthelmes

- 4 Anerkennungen Herstellungsbetrieb für Luftsportgerät (im Jahr 2000: 1)
- o Anerkennungen von österreichischen Herstellungsbetrieben für Luftsportgerät (im Jahr 2000: 2)
- 8 Musterprüfungen für Hängegleiter (im Jahr 2000: 9)
- 135 Musterprüfungen für Gleitsegel (im Jahr 2000: 86)
- 2 Musterprüfungen für Hängegleiter-Gurtzeuge (im Jahr 2000: i)
- 13 Musterprüfungen für Gleitsegel-Gurtzeuge (im Jahr 2000: 19)
- o Musterprüfungen für Gleitsegelgurtzeug-Protoktoren (im Jahr 2000: 4)
- 1 Musterprüfungen für Gleitsegelschlepphilfen (im Jahr 2000: 2)
- 1 Musterprüfungen für Schleppklinken (im Jahr 2000: 1)
- 1 Musterprüfungen für Schleppwinden (im Jahr 2000: 1)
- o Einzelstückzulassungen für Schleppwinden (im Jahr 2000: 1)
- 22.945 Musterprüfungsplaketten (im Jahr 2000: 20.974)
- 38 Änderungsverfahren (im Jahr 2000: 33)
- 65 Breitereprobungsfreigaben (Geräte); (im Jahr 2000: 93)
- 76 Erprobungsausweise (Piloten); (im Jahr 2000: 89)
- 26 Erteilungen von Kennzeichen (im Jahr 2000: 34)
- 7 Lufttüchtigkeitsanweisungen (im Jahr 2000: 1)
- o Lufttüchtigkeitserklärungen (im Jahr 2000: 2)
- 3 Sicherheitsmitteilungen (im Jahr 2000: 3)



FREE FLIGHT

2002

Die internationale Ausstellung im Gleitschirm- und Drachenfliegen.,

Interessiert am facettenreichen Sport des freien Fliegens, Spaß haben, Lifemusik und spektakulären, noch nie dagewesenen Flugshows? Und das Ganze in einer traumhaften Kulisse direkt unter der Zugspitze? Dann auf zur Free Flight im idyllischen Garmisch-Partenkirchen, wo vom 22. bis zum 24. März 2002 drei Tage Fun und Action für Flieger und Nichtflieger, für Große und Kleine garantiert sind.

Die wichtigsten Fakten:

> Öffnungszeiten:

Freitag und Samstag: 10:00 Uhr bis 19:00 Uhr

Sonntag: 10:00 Uhr bis 18:15 Uhr

> Eintritt:

1 Tageskarte: 8 Euro / 6 Euro ermäßigt

2 Tageskarte: 13 Euro / 11 Euro ermäßigt

3 Tageskarte: 17 Euro / 14 Euro ermäßigt

> Ort:

Garmisch-Partenkirchen, Olympia-Eissport-Zentrum

Foto: Martin Scheel



Mit 7000 m² Ausstellungsfläche hat sich die Free Flight mittlerweile als weltweit größte internationale Ausstellung im Bereich des freien Fliegens etabliert. Und der Erfolg gibt ihr Recht: Für mehr als 90 namhafte Aussteller (und jährlich werden es mehr) ist sie derzeit die wichtigste Messe dieser Branche.

Dabei bietet sie einerseits eine enorme internationale Informations- und Verkaufsplattform für Flieger und Nicht-Flieger. Andererseits wird den rund 10 000 Besuchern eine prickelnde Mischung aus Information, Flug-Show und Even-

programm geboten. Ein Muss für alle, die Spaß am Fliegen haben und vor allem gerne feiern!

Profis machen das Unmögliche möglich! In atemberaubenden Flugshows stellen sie ihr Können unter Beweis. Die hier präsentierte Show mit den weltweit besten Fliegern wird die Besucher in Staunen versetzen. Die eindrucksvolle Szenerie rund um das Garmisch-Partenkirchner Tal ist wie geschaffen dafür.

Trikes, Drachen und Ballons sind ebenfalls fester Bestandteil der Flugshow.

Geplante Flugvorführungen

Mike Küng - Adidas Adventure Team mit Gleitschirm-Flug-Show

SAT ebenfalls mit Gleitschirm-Flug-Shows

Roland Bauer - Segelkunstflug

Hannes Arch - Kunstflug mit einem

Motorflugzeug

Free Flight Film Awlrd

Und auch in den Hallen sorgt ein abwechslungsreiches Programm für jede Menge Spaß. Wir zeigen die Beiträge des mit mehr als 6000 Euro dotierten Film Awards im Free Flight Kino und auf der Bühne. Dazu greifen ausgesuchte Fachvorträge und Diskussionsrunden die wichtigsten Themen rund ums Fliegen auf.

Free Flight Web Award

Nachdem der Free Flight Film Award großen Anklang in der Flugsportszene gefunden hat, rufen wir mit der Free Flight 2002 erstmalig einen neuen Wettbewerb ins Leben: den Free Flight Web Award!

Hier sollen sich Alle angesprochen fühlen, die im Bereich des freien Fliegens mit technisch versierten Internetseiten und deren eindrucksvollen Gestaltung begeistern können.

»Phantasie ohne Grenzen« ist somit angesagt! Genau hierauf ist auch unsere Prämierung ausgerichtet, denn unser Ziel ist, Einfallsreichtum und technisches Know How zu fördern und auszuzeichnen: Ausgewählte Homepages präsentieren wir im Rahmen der Free Flight auf unserer Event-Bühne Mitmachen kann grundsätzlich jeder, egal ob Unternehmer oder Privatperson, ob Flieger oder Nicht-Flieger. Voraussetzung ist lediglich, dass der Web-Auftritt das Thema Gleitschirm-, Drachen- oder Ultra Leicht Fliegen zum Inhalt hat.

Folgende Kriterien werden bewertet:

- > Konzept
- > Design
- > Menüführung
- > Ladezeiten

Beurteilt wird das Ganze von einer hochkarätigen Jury, die sich zusammensetzt aus Vertretern der Fachmagazine (Fly & Glide, Flügel der Welt), des DHV (Benedikt Liebermeister), mcn (Thomas Neff) und dem Geschäftsführer und Mitinhaber einer der größten Internetagenturen: »die Argonauten«, Hansjörg Zimmermann.

Interessiert? Dann auf an die Rechner... Wir freuen uns auf Ihren Beitrag für den Free Flight Web Award 2002. Bitte melden Sie sich formlos per eMail an info@free-flight.de bis zum **März 2002** unter Nennung Ihres Namen bzw. Ihrer Firmenbezeichnung, der vollständigen Postanschrift und der teilnehmenden Internet-Adresse. Seiten, welche bis zum März 2002 nicht online sind, können leider nicht berücksichtigt werden. Natürlich sind sittenwidrige Inhalte bzw. Links auf solche Seiten nicht erlaubt.



The Seer



Kunstaussstellung von
Gisela Kensche-Hartwig



Electric Ladyland

Free Flight in Space

Einen besonderen Beitrag auf der Free Flight Event-Bühne wird uns ein russischer Kosmonaut liefern. Herr Sibiljew, bekannt als der Hausmeister der Mir mit jeder Menge handwerklicher Fähigkeiten, hat mit über 390 Tagen im Welt-raum schon einiges erlebt, worüber er uns berichten wird.

Internet-Cafe

Natürlich steht auch wieder ein kostenloses Internet-Cafe von »Flügel der Welt« zum Surfen bereit. Diesmal mit A-DSL Speed.

Kinterspielzone

Die kleinsten »Flieger« kommen natürlich auch in diesem Jahr auf der Free Flight nicht zu kurz! Um Kinderherzen höher schlagen zu lassen, planen wir ein Kinderspielpark, der bei den »Kurzen« garantiert für viel Spaß und Abwechslung sorgen wird.

Kunst und Kultur auf der Free Flight

Doch damit nicht genug! Wer glaubt auf der Free Flight dreht sich alles nur um Sport, Action und Information, der ist auf dem Holzweg: 3 Tage Free Flight bedeuten auch 3 Tage Kulturfestival! Höhepunkt ist die Kunstaussstellung von Gisela Kensche-Hartwig. Die Künstlerin hält auf bizarre Weise die Faszination des Freien Fliegens in ihren hölzernen Bildintarsien fest.

Zum anderen natürlich die berühmte, berühmten Partys am Abend.

Electric Ladyland, eine reine Frauenformation, die sich nicht hinter breiten Schultern verstecken braucht. Die vier Ausnahmemusikerinnen mischen kräftig in der gnadenlos unantastbaren Männerdomäne der Rockmusik mit. Skeptiker seien gewarnt: die Mädels sind von aufblasbaren Girlie-Acts à la Spice Girls weit entfernt.

Live auf der Free Flight 2002 am Freitag, 22. März, 20:00 Uhr

»The Seer«, die Folk-Rocker aus Augsburg sitzen schon seit geraumer Zeit fest im Erfolgssattel. Mit vier CD's im Handel kann man sich leicht selbst ein Bild von der ungezügelten Spielfreude der Musiker machen. Berühmt und berühmt ist diese Formation vor allem als Live-Band geworden. Bei zahlreichen Festivals stand »The Seer« stets in vorderster Reihe und sorgte für reichlich Schweiß- und Emotionsausbrüche bei den Fans.

»The Seer« spielt am Samstag, 23. März ab 20:00 Uhr auf der Free Flight 2002

Aktuelle Infos bezüglich den Vorbereitungen zur Free Flight 2002 können unter www.free-flight.de abgefragt werden.

Kontakt:

mcn, Klammstr. n
D-82467 Garmisch-Partenkirchen
Tel: +49 8821 18853
info@free-flight.de



Polo Shirt
Preis: 20,96 €



V-Neck-Sweat-Shirt
Preis: 24,54 €



T-Shirt
Preis: 14,32 €



Outdoor Jacke
Preis: 101,75 €



Woolcap
Preis: 9,71 €

(Ohne Abbildung)

Erste Hilfe Päckchen

Wer im Falle eines Falles nicht mit leeren Händen dastehen will und Erste Hilfe leisten möchte, sollte es dabei haben!
Inhalt: SAM Splint, Verbandpäckchen, elastische Binde, Dreieckstuch, Rettungsdecke, Wundauflagen, Wundpflaster, Heftpflasterstreifen, Trillerpfeife, 1 Paar Schutzhandschuhe. Maße: 23'14'5 cm
Preis: 35,79 €, incl. SAM-Splint
18,41 €, ohne SAM-Splint (sonst gleicher Inhalt)

Rettungsschnur-Set

Bestehend aus 30m Nylon-Flechtschnur und 305 Bleigewicht;
Preis: 4,09 €

Prüfungsfragen

Für Befähigungsnachweise A Hängegleiter, A Gleitschirm.
Preis: 12,27 €
Für E Hängegleiten, B Gleitschirm, GS-Windenschlepp, HG-Windenschlepp, Windenfahrer
Preis: 10,23 €
Für Flugfunk, Preis: 3,55 €

AeroGlider 1,0

Die neue Version des AeroGlider 1.0 ist ein virtueller 3D-Fluggeheimt-
threr und Flugsimulator, der sich auch als Thermik-, Hangschi-
- und Streckenflugtrainer eignet. Ausführliche Infos, Systemanforderun-
gen und kostenlose aktuelle Updates gibt es im Internet unter:
www.aeroglider.de. Preis: 35,53 €

CD-ROM

25 Video-Hits, 97 Fotos von den besten Filmemachern und Fotografen
der Szene und eine exzellente Grafik machen die CD-ROM mit
umfassenden Informationen über Drachenfliegen und Gleitschirmflie-
gen zum ultimativen Erlebnis. Hardware-Mindestvoraussetzung:
486er Rechner, Soundkarte und CD-ROM-Laufwerk und Maus, läuft auf
allen Windows und Mac-Versionen.
Preis: 17,79 €

Starten, Steuern, Landen mit dem Gleitschirm

Der Lehrfilm zeigt die Gleitschirm-Flugtechnik entsprechend dem
Lehrplan. Über den reinen Lehnutzen hinaus ist der Film auch schön
anzuschauen. Herstellung: Charlie Jost zusammen mit dem
DHV-Lehrteam. Filmdauer: 20 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video.
Preis: 15,34 €

Starten, Steuern, Landen mit dem Drachen

DHV-Lehrfilm für Drachenfliegen. Darstellung der richtigen Flugtechnik
für den Start, den Flug und die Landung. Herstellung: Ralf Heuber
zusammen mit dem DHV-Lehrteam. Filmdauer 15 Minuten. Zum
Verkauf als VHS-Video
Preis: 15,34 €

Heiter bis wolkig

Heiteres und Lustiges aus den Anfangstagen des Drachenfliegens.
Herstellung: 1985, zusammengestellt von Charlie Jost aus zahlreichen
Amateurstreifen. Filmdauer: 25 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video.
Preis: 20,45 €

Flugbuch für Drachenflieger und Gleitschirmflieger

Rubriken: Flug Nr., Gerätetyp, Datum, Ort, Höhendifferenz, Flugdauer,
Weiler, Wind, Bemerkungen und Vorkommnisse,
Fluglehrerbestätigung, Erste-Hilfe-Anweisungen.
Preis: 4,09 €

Drachenfliegen für Meister

Herausgegeben von Peter Janssen und Klaus Tänzler;
weitere Autoren Helmut Denz,
Dr. Victor Rente und Peter Cräniger zahlreiche Abbildungen,
Preis: 24,54 €

Windsysteme und Thermik im Gebirge

Das Buch richtet sich an Alle, die ihr meteorologisches Wissen über
thermische Windsysteme verbessern wollen. Von Martin Dinges.
62 Seiten, 48 Skizzen, sAn.
Preis: 1524 €

fcao-Karten

Alle Kaderblätter der BRD; iMünchen, Hamburg, Hannover, Berlin,
Stuttgart, Frankfurt, Nürnberg, Rostock),
Preis: 8,69 € je Watt

Info - Sammelordner

Preis: 0,20 €



Deutsche Fluggelände Karte

400 Fluvoldindis, Gleesearme und
Drachen sind in dieser Karte mit den
widrigsten Informatiken beschrieben.
Der Bleue Die Kane ist de ratende
Stretenkale mit pektetder Feitung und
Fluggeblaafinnerzu verwenden.
Muh: 0,20 €



DHV-Titanuhr

Schweizerzeit, MiWealge, Weeenedicht,
Wen-edel Laderamiharmband rbei eesleitung
bitte angebot, 6 Monate Gerende.
Pes: 50,11 €



Kalender

Fout 54x42 cm
13 BMW, tiotchgkinz
Preis: 25,06 €



Gleitschirmfliegen

KlassischeDuch des DUEitschinnisports jet gr undegerd liberistei-
el, erviertart litiaktualletert von Peter Janssen, Kad S etkund Res
Tonzier nach Olzifelmen Lehrplan. Mit einer hallegenden CD-RomXit
Videos zum Ruch und über 100 brillanten Fahlotne. Sowch lirr Flug-
schlier zur linienichtsbegleitung als auch für erfahren Gleitshirm-
'Mieten durch die austührliche Gelschreineinwasung esset wertvoller
fagevan.
Pes 3574 €



pn n Alpen
usslinger
bers
auf 120 Seiten,
Preis: 50,11 €



FREE FLIGHT
award
Die Filme de
letzten Jahre
Laufzeit 37 min.
Preis: 20,45 €



Aktiv Gleitschirm

Der neue Lehrfilm stalt sämtliche
Inhalte des Performance, Trainings
vor und zeigt die entsprechenden
BWingen. Gas Video la In erster
Linie Nires engagierte Full- und
tiVerodeadog In Seitdem und Ihr
einen geeignet, es sollt ehe auch
der Interessierten dem In-
vier essiden Fritte am harnieohen
:File eher Lust auf TralWing und
Wetteildweg mallesse.
Hersterne Charee düst zusan-
no et den ORV-Lehrteam.
Feindauer: 42 Minuten,
Zum heul de VHS-Video,
Preis: 20,45 €



Zu bestellen über"".

Tel.: 08022/9675-0

= Fax: 08022/9675-99-

e-mail: shop@dhv.cleme

www.dhule

osten

Alle Preise verstehen sich z-unglich Porto



Lockere Haltung im Gurtzeug - Mit Gefühl auf der Bremse

MINI-HIF CO I LEL C4CN

**Einer der Schlüssel zum
sicheren und
erlebnisreichen Fliegen
mit Gleitschirmen
ist »aktives Fliegen«.
Der Beitrag von Fluglehrer
Klaus Irschik soll zeigen,
was dabei alles zu
beachten ist.**

»Ägtheh...«

Aktives Fliegen kann aus vielerlei Perspektiven betrachtet werden. So wollen beispielsweise Aerodynamiker durch den aktiven Flugstil ein flugmechanisch stabiles System erzeugen, Sportler erklären aktives Fliegen mit Antizipation (Vorwegnahme), Bewegungskoordination und Feinmotorik. Aus biologisch-physiologischer Sicht kann man vom Fliegen mit allen Sinnen sprechen, im Zeitalter des Computers kann man aktives Fliegen auch als kybernetischen Regelkreis betrachten und der Pädagoge beschreibt dieses Thema als ein »Fliegen mit Kopf, Herz und Hand«! Zusammenfassend: Aktives Fliegen ist definitiv mehr als nur Schnürchen ziehen rechts und links!

Das Fluggerät stabilisieren

Die ursprüngliche Notwendigkeit, unseren Gleitschirm aktiv zu pilotieren, liegt in der Grundstruktur unseres Hügels. Neben Flugtechnik und Taktik hat nämlich der Pilot in der entsprechenden Luftmasse eine nette Nebenbeschäftigung zu meistern: Er hat dafür zu sorgen, dass der Flügel in seiner Form und Geometrie erhalten bleibt! Mit anderen Worten: Der Flügel kann unter den entsprechenden Bedingungen seine Form komplett verlieren!

Dies ergibt sich zwangsläufig, da die Flügelstruktur nur durch weiche Elemente gebildet wird. Die Flügelform entsteht alleine durch den Innendruck sowie durch die an der Kappe angreifenden Gewichts- und Massenkräfte. Es gibt

bis heute keine versteifenden Elemente, welche Schubkräfte übertragen könnten.

ectrefue."

Nickt unser Flügel in Turbulenzen nach vorne, kommt es sehr schnell zu einem kritisch niedrigen Anstellwinkel und es besteht die Gefahr von Einklappungen. Symmetrisches »nach vorne Spicken« kann hierbei den noch relativ harmlosen Frontklapper erzeugen. Asymmetrisches Entlasten bewirkt hingegen das einseitige Einklappen, welches wegen der teilweise massiven Drehbewegung (meist in Richtung Hindernis) zurecht gefürchtet wird.

Nickt der Gleitschirm in Turbulenzen nach hinten, besteht aufgrund zu hohen Anstellwinkels die Gefahr von Strömungsabriss: Sackflug, Stall oder bei Asymmetrie Trudelbewegung können die Folge sein.

144% &SN ktnet

Der Gleitschirm kann über eine definierte optimale Fluggeschwindigkeit und über einen gewissen Steuerleinenzug als »kybernetisches System« angesehen werden. Dieses System kann aktiv durch Piloteneinwirkung oder durch äußere Einflüsse, sprich durch dynamische oder thermische Turbulenz aus dem Gleichgewicht gebracht werden. Als Geschwindigkeit für maximale aerodynamische Stabilität (= maximale Sicherheit) kann eine Geschwindigkeit genommen werden, die in etwa zwischen dem geringsten Sinken und dem besten Gleiten liegt. Als optimaler Steuerdruck sollte ein Bremsleinenzug von ca. 2 kg pro Seite angenommen werden.

Der Messfühler ist der Pilot mit seinen Sinneswahrnehmungen: Bremsleinenzug für optimalen Kappendruck, Lageempfinden mit dem Gleichgewichtsorgan sowie das Gespür für die Geschwindigkeit über den Winddruck im Gesicht und das Fahrtgeräusch. Selbstverständlich spielt auch das Sehen und Peilen zum Horizont eine extrem wichtige Rolle für die korrekte Fluglage und das Empfinden für Gleichgewicht.

Wird nun dieses System (= Sollwert) durch Wettereinwirkung oder Piloteneinwirkung aus dem Gleichgewicht gebracht, so gilt es dieses wieder über das Stellglied - die Muskulatur - in die Sollstellung zurückzuführen! Die Messfühler - unsere Sinne - registrieren den Übergang in die »Optimal«-Situation. Vielleicht doch etwas zu theoretisch?

erem4nenze
Lx oben 7- tritx.f4-

Schauen wir uns die Steuertechnik in der Praxis an: Rein flugtechnisch gesehen beginnt das aktive Fliegen meiner Meinung nach mit dem Loslassen der Tragegurte beim Start. Das Ende ergibt sich erst mit dem Durchziehen bei der Landung. D.h., sobald die Tragegurte losgelassen werden, muss der Bremsdruck erfüllt werden. Dabei muss der Bremsleinenzug bei der Kompensation einer Vorschießbewegung voll genutzt werden! Eine Sekunde zu spät gekontert und schon kommt es zur Entlastung und Einklappung! Nach einer solchen Konterbewegung ist es natürlich wichtig, genau den Punkt zu finden, wo die Bremsen wieder »hart« werden, um dann rechtzeitig gefühlvoll nach zu lassen. Zu allem Übel findet dieses Entlasten und Belasten auch noch asymmetrisch statt. Der Idealzustand wäre es, wenn der Pilot den optimalen Bremsdruck fest in seinem Bewegungsrepertoire gespeichert, sozusagen automatisiert hat. Das Fühlen, Messen und gefühlsmäßig richtige Reagieren setzt jedoch eine unverkrampfte Armhaltung und eine gute Bewegungskoordination und Feinmotorik voraus. Ganz nebenbei: Gutmütigere Schirme verzeihen verspätete Pilotenreaktionen besser!

avfe kWhmemotn.

Beim Fliegen in Turbulenzen kommt es dann noch zusätzlich auf die optimale Sitzhaltung im richtig eingestellten Gurtzeug an. Ideal ist eine aufrechte Haltung beim Einflug in Turbulenzen und ein leicht angezogener Brustgurt. Ist das System zu »kibbelig«, - und dies ist wiederum subjektiv sehr stark verschieden, - so kann der Brustgurt zentimeterweise zugezogen werden. Jeder Zentimeter bringt bereits ein verändertes Flugverhalten mit sich. Zu eng ist genau so schlecht wie zu offen. Die optimale Mitte gilt es für sich selbst zu erfliegen. Das Sitzbrett sollte so breit sein, dass ein Hin- und Herrutschen ausgeschlossen ist. Die Rumpfmuskulatur sollte sich in einer leichten Vorspannung befinden. Die Arme sind seitlich des Körpers und die Ellenbogen deutlich angewinkelt. Die Kraft für den Steuerleinenzug wird im Idealfall von Schulter und Oberarmmuskulatur ausgeübt.

Alle/ fritti-.een)

In der Tat bringen unterschiedliche Grifftechniken auch unterschiedliche Vor- und auch Nachteile mit sich. Einige Piloten berichten, dass sie beispielsweise beim Fliegen in der sogenannten »Fishermans-Technik« einen besseren Kontakt, d.h. eine bessere Empfindung für die Bewegungen der Kappe speziell beim Thermikfliegen hätten. Fishermans-Technik deshalb, weil der Angler ebenfalls die Schnur zwischen Zeigefinger und Daumen hält, um die Rückmeldung für das Anbeißen des Fisches zu erhalten. Welche Grifftechnik nun das feinfühligste Feedback von



Aktives Fliegen beginnt beim Start! - Optimaler Bremsdruck und angepasste Laufgeschwindigkeit

der Kappe bringt, muss jeder Pilot für sich selbst herausfinden. Im Allgemeinen sagt man auch, dass das Fliegen in der Druckzone das gefühlvollere Fliegen ermöglicht. Außerdem hat man bei etwas länger eingestellten Bremsleinen die Möglichkeit, durch Wickeln die Bremsleineneinstellung zu verändern und somit andere Muskelpartien zu beanspruchen, was vor allem bei längeren Flügen von Vorteil sein kann. Der Pilot muss sich nur im Klaren sein, dass er bei allen »Wickeltechniken« im Falle einer Rettungsgeräteöffnung zunächst einmal die Hände an den Bremsgriff gefesselt hat!

Außerdem ist natürlich immer zu beachten, dass sich die Steuerwege bei jeder unterschiedlichen Griffhaltung verändern.

Amditseet 1)exibiaet
eatzex,

Außer dem mechanisch aktiv Fliegen ist natürlich geistiges aktives Fliegen wichtig. Die Hauptunfallursache liegt nach wie vor in nicht erkannten Wetter- und Geländegefahren! Wer sicher fliegen will, der muss sich mit der Materie beschäftigen! Zum aktiven Fliegen gehört des-

halb unbedingt auch das theoretische Wissen und die Erfahrung. Ziel sollte es sein, thermische und dynamische Turbulenzen bereits vorweg zu erahnen und entsprechend des Könnens zu meiden. Derjenige, der ohne theoretischen Background in die Turbulenz einfliegt, überlässt dem Zufall das Kommando! Wohl dem, der während seiner Ausbildungszeit mit den entsprechenden Risiken unter fachgerechter Anleitung vertraut gemacht wurde. Gnade demjenigen, der im September seine Höhenschulung beendet und im April und Mai zum ersten Mal auf sich alleine gestellt auf Achse ist!

Aktives Fliegen unter diesem Gesichtspunkt



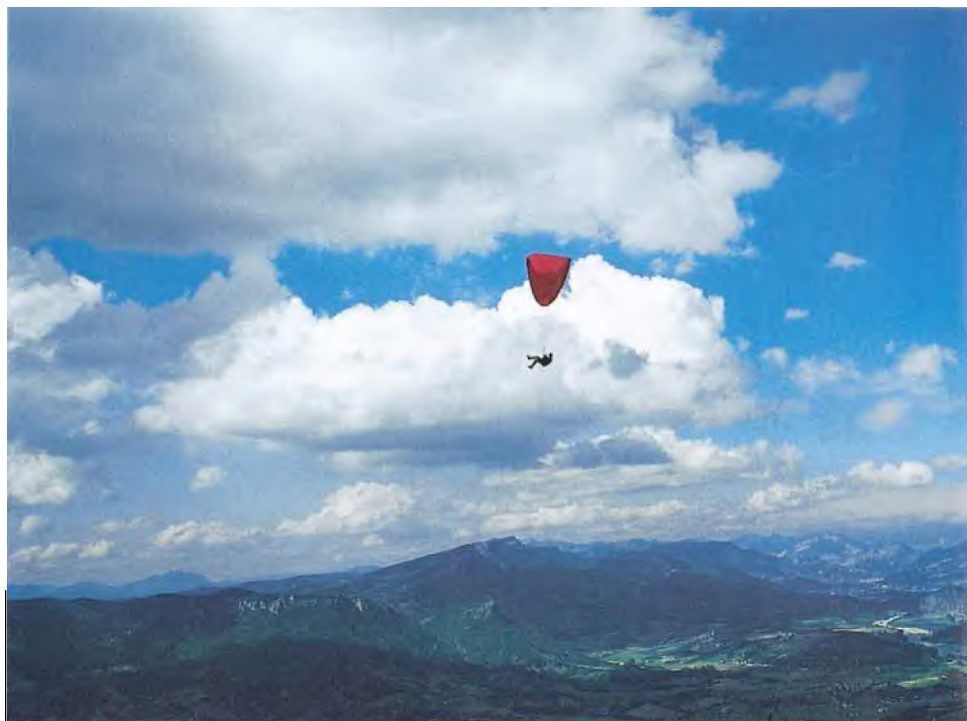
Playground Wiese: Üben sicherheitsrelevanter Einklapper

zusammengefasst: Das Vorhersehen von Gefahren durch permanente Berücksichtigung der Hauptwindrichtung der aktuellen Windstärke, der Geländestruktur sowie der entsprechenden Tageszeit und Sonneneinstrahlung,

aepAeinsttme Sacke?

Es gibt viele sinnvolle Gründe, andere Piloten beim Fliegen zu beobachten. Gemeint ist natürlich zum Einen die Vermeidung einer Kollision, zum Anderen geben die Bewegungen des Fluggeräts besten Aufschluss auf den Zustand der Luftmasse. Dabei ist aber zu beachten, dass bei sehr geübten Piloten oft alles sehr ruhig wirkt, in Wirklichkeit ist in der Luft die Hölle los.

Beim thermischen und dynamischen Aufwindfliegen ist es nicht nur erforderlich die Flugwege des Mitbenutzers zu verfolgen. Beim Aktiven Fliegen gilt es auch, den vermutlichen Flug-



Manche Thermik kann stärkere Turbulenzen als Föhn hervorrufen!

weg der Mitflieger zu erahnen, ja in gewisser Weise vorherzusehen. Ein geübtes Auge erkennt schon nach kurzer Zeit den Flugstil des anderen Piloten und entscheidet reflexartig über den einzuhaltenden Sicherheitsabstand. Manche Fluglehrer behaupten, an der Bein- und Sitzstellung des Piloten dessen Könnens- und sogar dessen Angstlevel ablesen zu können! Auch die Ausrüstung selbst sagt Einiges über die zu erwartende Finesse aus. Eine hervorragende Lösung haben meiner Meinung nach die Franzosen und Italiener angewendet: Bei Mischflugbetrieb von Flugschülern und Freifliegern werden die Schäfchen mit einem rot-weißen Absperrband an Gurt oder Kappe gekennzeichnet. Dadurch weiß jeder Freiflieger, dass es hier etwas mehr Abstand zu halten gilt!

1-bei ixex41

Wenn andere fliegen, dann »basrs scho!« Mit anderen Worten: Sobald sich ein Pilot - egal wer und mit welchem Können - in die Luft begibt, dann wird speziell in bestimmten Geländen auf Biegen und Brechen (im wahrsten Sinne des Wortes) gestartet. Dieses Verhalten kann sogar auf ganze Gruppen übertragen werden. In der Tat gibt es Wetterlagen, die für Pilot A mit dem entsprechenden Können problemlos zu meistern sind. Dabei passieren aber leider immer wieder zwei gravierende Fehler: Erstens mangelt es an der genauen Beobachtungsfähigkeit und Einschätzbarkeit anderer Piloten und zweitens kommt es häufig zu einer unrealistischen Selbstüberschätzung.

Der Profi erkennt nicht nur rechtzeitig die Ver-

Voraussetzungen für aktives Fliegen im Überblick

- Angemessene Ausrüstung
- Richtiges Gurtzeug und Einstellung
- Richtige Armhaltung, Optimale Bremsgriffhaltung
- Richtige Körperhaltung und Blickrichtung
- Mentale + körperliche Fitness, Wachheit und Konzentration
- genaue Beobachtung der anderen Piloten sowie aller Kennzeichen zur Verschlechterung der Wettersituation



Sofort zu erkennen: Pfiffige Kennzeichnung der Flugschüler in Italien und Frankreich!



schärfung der Wetterlage, die Bewegungen der Kappe in der Kombination mit den Steuerbewegungen des Piloten geben ihm Aufschluss über Windgeschwindigkeit und Turbulenz im Luftraum! Die Häufigkeit und Heftigkeit der Einklappungen sowie die Vorwärtsgeschwindigkeit müssen mit dem vermuteten Geschehen übereinstimmen! Auch Vögel, die Bewegungen von Blättern und Rauch ergänzen das Bild über die Aerologie.

Wolkenformen sind leider nicht immer zuverlässig!

Traihag.141-1 tleerktCYttc.e,

Wer's noch nicht bemerkt hat: Flugsport ist Trainingssport!!! Derjenige, der nicht trainiert, ist definitiv gefährlicher unterwegs. Trainieren bedeutet in erster Linie jede nur mögliche Flugchance zu nutzen und auch bei Sinkflügen gibt es immer etwas zu üben - und das zu jeder Jahreszeit!

Der Trainingsraum Nummer Eins für das aktive Fliegen ist und bleibt jedoch die flache oder leicht geneigte Wiese mit dem fünfzehner bis fünfundzwanziger Wind auf der Nase. Fachleute bezeichnen die Übungen als Boden- oder Groundhandling. - Die Kappe solange wie möglich über sich haben, Überbremsen, Vorschießen lassen, Einklappen, Gegensteuern, B-Stallen oder einfach nur mit geschlossenen Augen spüren - dem Spieltrieb sind keine Grenzen gesetzt! Als Dreingabe lernt der Pilot auch noch das rückwärts Aufziehen!

Ist dann das Hemd am Boden durchgeschwitzt und sind alle Übungen im Kasten, kann das Programm in der Luft beginnen. Die besten Erfolge gibt es sicher auch hier erst mal unter fachgerechter Anleitung. In »Softform« steht das Performancetraining über Land, in »Hardcoreform« das Sicherheitstraining über dem See zur Debatte.



Dreingabe: Rückwärts aufziehen bis es dunkel wird!

ULTRALITE PROO CIS LOOK UP!



NAT. PETER 13FO 0,ERI
GLICEii Mp.KALU
HPRNESS: EVEREST
RESCUE: PROFILE 20
OVERALL: (I)'JENS 2000

UP

UP EUROPE • ALTJOCH 19A • 0-82431 KOCHEL/ GERMANY
PHONE ++49(0) 88 51/92 92 0 • FAX ++49(0) 88 51/92 92 60
E-MAIL: INFO@UP-EUROPE.COM WWW.UP-EUROPE.COM

Gleitschirme im Daimler-C

Wo sonst nur moderne PKW und LKW der Firma Daimler-Chrysler auf ihre Windschlüpfrigkeit vermessen werden, waren im Herbst 2001 ganz andere Objekte zu Gast: SKYWALK, der neue Hersteller von Gleitschirmen und Kites konnte, dank des guten Kontaktes zu den Daimler Leuten, mehrere Stunden lang Gleitschirme und Kite-Prototypen der neuesten Generation in allen denkbaren Konfigurationen vermessen.

Beitrag von Manfred Kistler.

Warum bemühen wir so einen gewaltigen Windkanal? Nun, ein Stoffflügel wird zusammen-genäht; dabei entstehen zwangsläufig Falten, weil sich das Material gegeneinander verschiebt und gerade Teile (z.B. Obersegelbahn) mit einem gekrümmten Teil (Profil) miteinander verbunden werden.

Diese Nähfalten sind, egal in welchem Maßstab man den Gleitschirm näht, annähernd gleich groß. Der Einfluss der Falten auf die Strömung nimmt aber in dem Maß zu, wie man den Gleitschirm verkleinert. Das heißt letztendlich: je kleiner der Schirm, desto weniger aussagekräftig die Ergebnisse! Auch die Oberfläche des Stoffs sowie die Leinen müssten im Modell entsprechend skaliert sein, und hier stößt man sehr schnell an die Grenzen der Machbarkeit. Was beim starren Flugmodell noch kein Problem darstellt, ist beim Gleitschirm nicht lösbar.

Wenn man den Maßstab herunterskaliert, z.B. 1 zu 5, (dann hätte der Gleitschirm immer noch mehr als 2 m Spannweite) dann muss man, um für Vergleichbarkeit in den Messungen zu sorgen, auch die Geschwindigkeit des Luftstromes um den Faktor 5 erhöhen. Das heißt in diesem Fall von 37km/h (angenommene Trimmgeschwindigkeit) auf ca. 185km/h. Auch hier können viele Windkanäle an Universitäten oder Fachhochschulen nicht mehr mit.

Gerade weil aber die Verformung an den Profilen sehr interessiert, verbietet sich der Einsatz starrer Modelle.

Der Daimler-Chrysler Windkanal hat beeindruckende Dimensionen: 125m Länge, Querschnittsfläche der Düse: 32 Quadratmeter, 5000kw (6800PS) Antriebsleistung, maximale Windgeschwindigkeit 250km/h, 9000m³ Luftmenge.

Auch sonst ist dort alles nur vom Feinsten:

Die Luftgeschwindigkeiten können auf ein zehntel Km/h genau geregelt werden. Rauchsonden ermöglichen eine ideale Beobachtung der Luftströmung und Wirbelausbildung vor einem schwarzen Fotohintergrund, der bei Bedarf von der Decke gelassen werden kann, begehbare Bühnen ermöglichen Fotoshooting von oben.

Der Gleitschirm wird an einer 6 Komponenten Waage befestigt und sämtliche Kräfte werden ans Rechenzentrum übertragen, wo die computergestützte Datenspeicherung und Auswertung stattfindet.

Außergewöhnlich gut sind in diesem Kanal auch die Strömungsverhältnisse, das heißt es treten sehr wenige Verwirbelungen auf, die vergleichende Messungen sehr erschweren würden.



Turbine des Windkanals, Größenverhältnis

irysler Windkanal

Das Versuchsmodell

Die Entscheidung fiel auf einen Gleitschirm im Maßstab 1:2, weil die Kappe dann noch weit genug von den Kanalwänden entfernt ist (andernfalls kommt es zu Verfälschungen durch Turbulenzen an den Wandungen) und auf der anderen Seite der Zellabstand und die Faltenbildung noch wie an einem modernen Hochleister in Originalgröße ist.

Als Basis für die Windkanalmodelle diente der mitten in der Entwicklung steckende SKYWALK Intermediate »HYPE«



SKYWALK Schirm HYPE

Die Messmodelle hatten also eine Spannweite von ca. 6 Metern und eine Leinenlänge von ungefähr 3,7 Metern.

Die Leinen wurden, um dem Skalierungsmaßstab gerecht zu werden, aus 1 mm Dyneema (Stammleinen) bzw. 0,6 (Intermediate-Leinen) und 0,4 mm Dyneema (Topleinen) gefertigt.

Die Problemstellungen

Die Entwickler bei SKYWALK, Manfred Kistler und Ralf Grösel, hatten sich im Vorfeld der Messungen einige Versuche und Problemstellungen zurecht gelegt:

Vergleichbarkeit von Computersimulationen und Strömungsrealität:

Können Gleitschirme mit modernster Software hinreichend genau simuliert werden oder ist die Verformung im Flug doch größer als gedacht?

Profiloptimierung im Anstellwinkelbereich und Untersuchung der Sackfluganfälligkeit

- Versuche mit Gewichtsballast auf der Kappe, um den Einfluss von Regen und dessen Wirkung auf den Anstiebswinkel zu simulieren.
- Anlegen der Ohren und damit Erhöhung des Anstellwinkels, Sackfluganfälligkeit
- 21 Optimierung des induzierten Widerstandes am Flügelende
- * Einklappversuche und Wiederöffnung und im allgemeinen natürlich Strömungsbeobachtung am kompletten Flügel. Zu diesem Zweck wurden die Schirme mit farbigen Wollfäden in Segelfliegermanier beklebt (Bild links Wollfäden) Strömungsablösungen können so auch ohne Rauch sehr gut erkannt werden.

Um dem Maßstab gerecht zu werden, wurden Messreihen mit Geschwindigkeiten von 36 km/h bis über 70 km/h gefahren.

Was diesmal noch fehlte, war die Möglichkeit den Beschleuniger zu aktivieren, aber das ist für den nächsten Termin schon vorgemerkt.

Die Ergebnisse

Die vorher gemachten Profilberechnungen waren leider ungenauer als gedacht. Die Abweichungen zu den erzielten Messergebnissen betrugen an die 20%. Dies ist wahrscheinlich auf die aus nächster Nähe sogar mit dem bloßen Auge erkennbaren Profilverformungen zurückzuführen.

Auch der in der Simulation nicht berücksichtigte Einfluss der Falten mag da eine gewisse Rolle spielen.

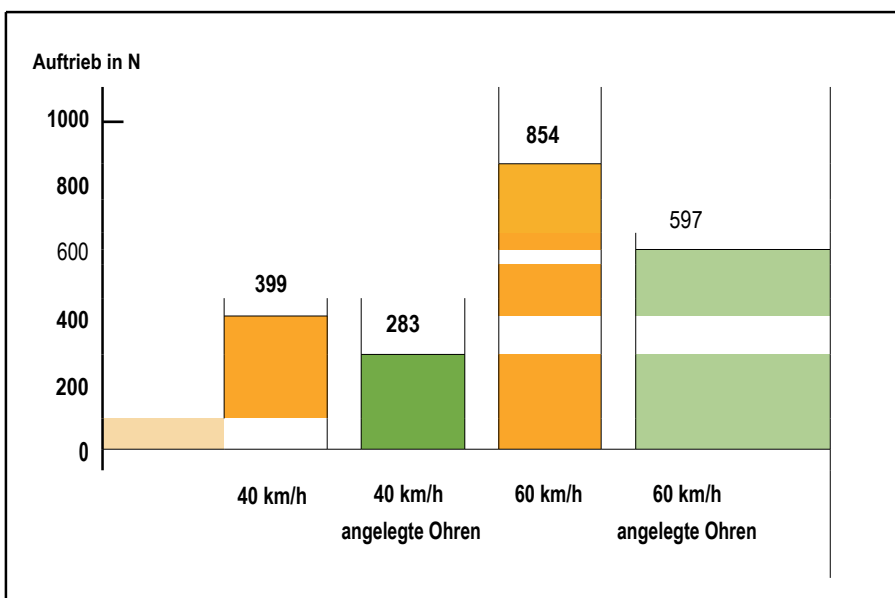
Eines wurde allerdings auch deutlich: Die ten-



Wollfäden zur Visualisierung von Strömungsablösungen



Angelegte Ohren



denziellen Aussagen aus der Simulation sind richtig, vergleichende Beurteilungen sind also prinzipiell möglich.

das Phänomen Sackflug haben wir ausführlich untersucht. Der Einfluss des Profils, mit seinen Parametern wie Nasenradius (also die Rundung des Profils direkt an der Nase), Öffnungslage, Dickenrücklage und so weiter, ist geringer als angenommen.

uni Angelegte Ohreⁿ erhöhen die Nähe zum Sackflug ganz erheblich, das ist ja aus der Praxis schon bekannt. Die auf das Ohrenanlegen folgende Anstellwinkelerhöhung mit eigenen Augen zu sehen ist allerdings schon beeindruckend und es wird jedem klar, dass die Gefahr des Strömungsabrisses vehement zunimmt (Bild ganz oben). Bei optimierter Profil- und Öffnungslagewahl sowie angepasster Position der Leinenaufhängungspunkte kann die Grenze zum

Sackflug allerdings weit »in den grünen Bereich« hinausgeschoben werden.

Kappengewicht

Interessant ist auch die Vergrößerung des Kappengewichts. Zu diesem Zweck wurden variable Gewichtsauflagen mit Klett an verschiedenen Stellen des Gleitschirms angebracht. Am Empfindlichsten reagiert ein Gleitsegel, wenn das Gewicht in die Nähe der Hinterkante rutscht (leicht erklärbar über einen verlängerten Hebelarm). Ist das Gewicht in der Nähe des Profildruckpunktes aufgebracht, so verträgt es an dieser Stelle wesentlich mehr, bis sich der Anstellwinkel markant erhöht. Umgerechnet auf einen »ausgewachsenen« Schirm reichen bei einem Standardprofil und normaler Schirmauslegung 4-5 kg im hinteren Bereich des Flügels (im-

mer Oberseite angenommen), um den verbleibenden Steuerweg auf wenige Zentimeter zu reduzieren!

Dies verdeutlicht auch in der Theorie das, was wir seit Längerem aus der Praxis kennen: Wenn wir in einen Regenschauer einfliegen, erhöhen wir durch die auftretende Gewichtszunahme, einmal durch schwerer werdendes, weil Wasser aufsaugendes Tuch, zum Anderen durch auf der Oberfläche im hinteren Bereich des Flügels liegen bleibendes Wasser, erheblich die Sackfluggefahr

Letztes Jahr gab es ja leider einige Unfälle von Piloten, die im Regen flogen.

Der verbleibende Steuerweg minimiert sich durch die Gewichtszunahme, die Sackfluggren-



Manfred Kistler und Ralf Grösel beim Vorbereiten eines Modells

ze rückt gnadenlos näher, bringt man noch mehr Gewicht auf, fällt der Schirm ohne weiteren Steuerleinenimpuls in den Sackflug.

Einklappen

Die Versuche zum Einklappen haben einige wichtige Erkenntnisse zum schnelleren Wiederöffnen gebracht, da aber im Windkanal kein frei aufgehängter Pilot am Schirm hängt, muss man mit der Übertragung auf den real fliegenden Schirm etwas vorsichtig sein (Bild 6 Einklapper).



Agium

Randwirbel

Optimal sind die Beobachtungsmöglichkeiten des Flügelrandwirbels, dieser ist ja Ausdruck des induzierten Widerstandes, der einen erheblichen Einfluss auf die Flugleistung eines Gleitsegels hat (Bilder auf dieser Seite). Hier bietet ein Windkanal mit der exakten Vermessung von Auftrieb und Widerstand sowie der sichtbaren Wirbelausbildung mittels Rauchsonde überaus gute Voraussetzungen für erfolgreiche Optimierungsarbeit. Das Flügelende des HYPE ist sichtbarer Ausdruck dieser Arbeit.

Wir werden die Gelegenheit weiter nutzen, Grundlagenforschung im Windkanal zu betreiben. Die praktischen Versuche und die Auswertung der Ergebnisse haben schon wieder neue Ansätze und Ideen produziert, wie Versuchsaufbau und Messung das nächste Mal optimiert werden können. Sollte bei anderen Herstellern Interesse an einer Zusammenarbeit bestehen, um die Wissensbasis auszuweiten, dann sind wir dafür jederzeit offen.

Text und Fotos: Manfred Kistler

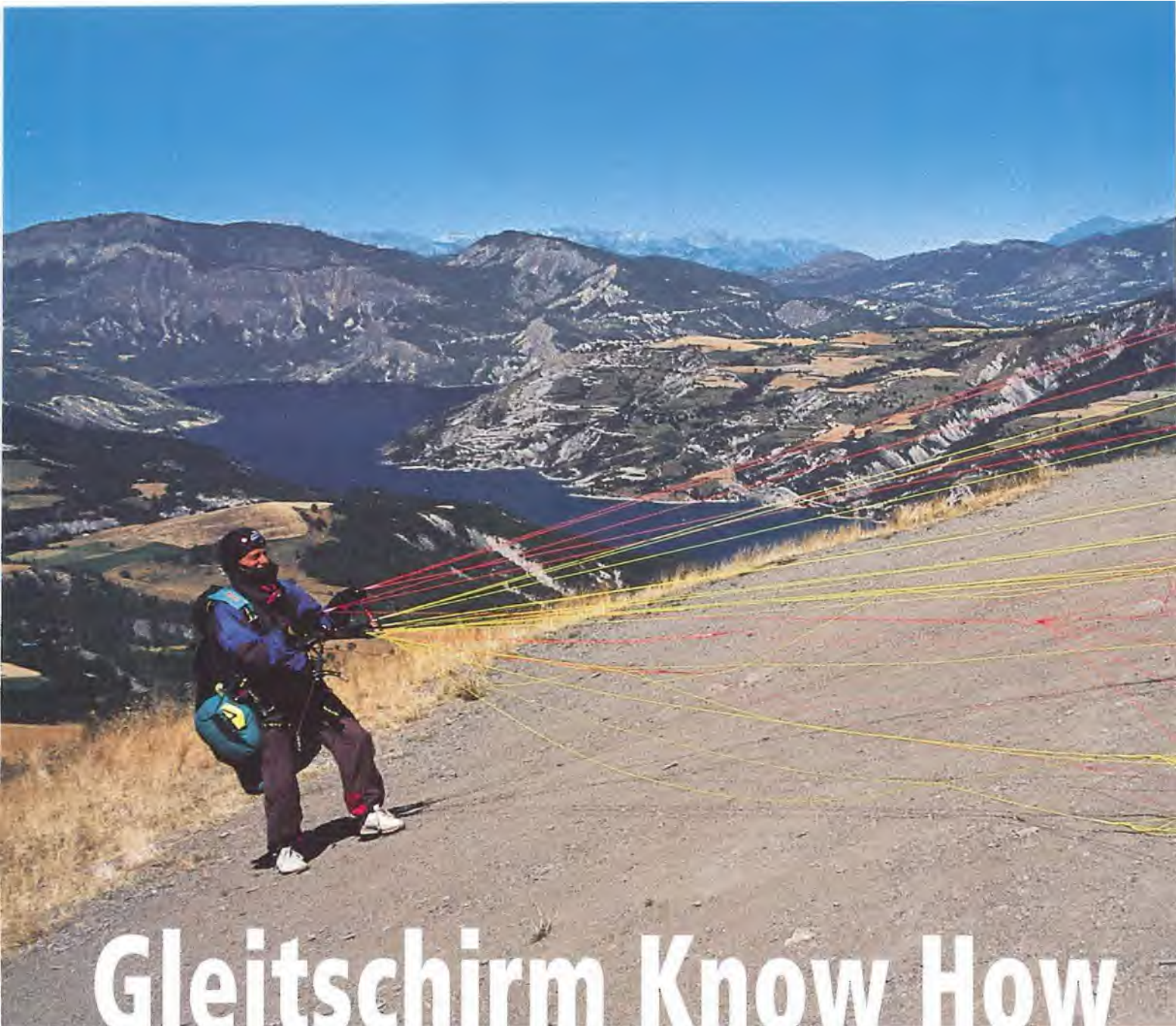
Wirbelbildung am Flügelende, Innenansicht des Wirbeis



Oben: induzierter Randwirbel, Aussenansicht

Links: Bild von oben auf den Schirm, angebrems





Gleitschirm-Ausrüstung : Große Inspektion

Jetzt, wo für die meisten Gleitschirmflieger die neue Saison beginnt, ist es höchste Zeit für die Überprüfung unserer Ausrüstung. Damit ist nicht der gesetzlich vorgeschriebene Zwei-Jahres-Check gemeint, sondern das, was man problemlos selbst machen kann. Die Erinnerung an tolle Flüge sollte genug Motivation dafür sein. Erst recht, wenn wie bei uns Fliegern die eigene Sicherheit davon abhängt. Mit etwas Fantasie und Eigeninitiative lässt sich unsere teure Ausrüstung wieder auf Vordermann bringen. Die passenden Rezepte dazu liefert Hans G. Isenberg.

Schirmcheck

Schirm komplett auslegen und auf Tuchbeschädigungen kontrollieren. Schmutzflecken sollten wir auf keinen Fall mit aggressiven Haushaltsreinigern behandeln. Darunter leidet die Beschichtung, das Segeltuch verzieht sich, die Leistung unseres Fluggeräts verschlechtert sich. Oberflächige Schmutzflecken reinigen wir, wenn es unbedingt sein muss, ganz sanft mit lauwarmem Wasser und einem Minispritzer DIXIT Waschmittel. Größere Flecken überleben wir eventuell mit einem geeigneten Aufkleber einer flugsportbegeisterten Firma, sofern sie dafür bezahlt. Davon gibt's nicht allzu viele! Aber Achtung: Sponsorenaufkleber und Startnummern lassen sich nicht rückstandsfrei entfernen. Wer

es mit Waschbenzin probiert, wird sein klebriges Wunder erleben. Der Schirm wirft Falten, dass einem die Tränen kommen. Fünf Gleitschirm Konstrukteure gaben den gleichen Tipp: Aufkleber dran lassen, denn jede Rubbelaktion schadet der Beschichtung und damit der Flugleistung.

Die Klebereste von frischen Startnummern lassen sich mit Babypuder ordentlich entfernen, weil sich der Klebstoff noch nicht ins Gewebe verzahnt hat. Ein guter Tipp von einem professionellem Werbebeschreiber.

Der Schirmcheck dauert mindestens zwanzig Minuten. Kleine Fehler beim Packen werden erst jetzt entdeckt. Beispiel: Wer seine Tragegurte nicht in einem kleinen Sack beim Packen aufbewahrt hat, darf sich nicht wundern, wenn die Karabiner Schürfstellen auf dem Segel verur-

sacht haben. Im Extremfall wird der Faden an den Vernähtungen durchgescheuert. Gleiches gilt nach jeder Baumlandung, aber auch für die meist steinig und mit Gestrüpp gesegneten Start- und Landeplätze in den sonnigen Winterfluggebieten, wie die Kanarischen Inseln. Schwarzes Lavagestein »schafft« die beste Beschichtung unserer Segel. Bei mir sorgten ein paar im Schirm nicht beachtete Quarzkrümel für den Austausch einer Segelkammer. Hat 650 Mark gekostet.

TIPP :

Eine lichte Turnhalle ist natürlich der beste Ort für den Segelcheck. Doch wer hat schon seine eigene Halle hinterm Haus? Fragen wir doch einfach den Sportlehrer der örtlichen Schule um Erlaubnis und bieten als kleines Dankeschön an, ein Video übers Gleitschirmfliegen mitzubringen. Vielleicht begeistern sich Lehrer und Schüler für eine interessante Unterrichtsstunde mit dem Thema »Fliegen wie ein Vogel?«

Leinenkontrolle

Jede Leine sorgfältig auf Scheuerstellen und Deformierungen an der Ummantelung überprüfen. Zeitdauer mindestens 30 Minuten. Die Tragfähigkeit der Leinen hängt nicht zuletzt von einer intakten Ummantelung und dem Kernmaterial ab. Ein harmloser Startabbruch mit schief hängendem Segel - hat sich eine Leine an einer Wurzel verhakt? Ist die Ummantelung angescheuert oder gar gerissen? Welcher Pilot riskiert an einem stark frequentierten Startplatz dann mehr als einen flüchtigen Blick auf die Leinen, man will das Gelände ja nicht blockieren. Wer denkt nach vier Wochen Flugpause noch an seine dünnen Galerieleinen, die sich unter einem harten Eisbrocken verhakt hatten und wir trotzdem einen Start hinzubekommen konnten? Im Ernstfall bedeutet diese Nachlässigkeit einen plötzlichen Leinenabriss, der nicht immer glimpflich ausgeht.

TIPP :

Gleitschirmreparaturen sind Profiarbeit, die sich in zwei Kategorien teilt: Zweckreparatur, damit man wieder sicher fliegen kann, oder fast neuer Zustand nach der Reparatur mit Austauschen ganzer Kammern und Segelteile. Der Wertverlust eines nur dürrig reparierten Schirmes hebt den Vorteil einer »Billigreparatur« aber bei Weitem nicht auf. Die selbstklebenden Reparatur-Ricken unseres Schirmherstellers erfüllen den Zweck einer Schnellreparatur, sofern wir beide Schirmseiten damit bekleben und die Reparaturflicken nicht zu knapp bemessen. Neue, fer-

Erprobte Reinigungs- und Pflegemittel



Was a l für atmungsaktive Textilien:
Grang rem Cleaner, Hey-Sport Tex Wash, Sno-Seal Sport Wash

Nachimprägnierung für alle Texdlarten:
G-Super-Pel, Silicon Water-Guard, Grangers Extrem Waterproof, Nikwax TX-Direkt u.a.

Reparaturmaterial und Flicker für Overalls, Packsäcke etc.:
Seam Grip und Seam Net, Gore-Tex Repair Kit, CL-Nylon Reparaturband für Nylon Overalls.

Reißverschluss-Pflegemittel:
Dr.Keddo Gleitmittel, ZIP-FIT u.a.

Fliegerstiefel-Nachimprägnierung/Pflege:
Meindl Sil-Proof, Meindl Wet-Proof, Sno-Seal Leather Protection (Bienenwachs-basis), Nikwax Fabric&Leather, Hey Sport Shoe Fresh, u.a.

Helmreiniger:
Ai-Helmschampoo Dr.O.K.Wack Chemie, Febreze-Antibacterial

Bezugsquellen:
Fliegershops oder Sportgeschäfte sowie die überregionalen Outdoor-Ausrüstungs-Versandhäuser, die kostenlose Kataloge verschicken: Larca Sportartikel 07181-93 80 60 oder www.Larca.de Woick Travel Center 0711 709 6700 oder www.Woick.de Globetrotter Ausrüstung 040 679 66 179 oder www.globetretter.de u.a.



Das Gurtzeug

tig konfektionierte Leinen gibt's beim Hersteller. Mit Leinenplan aus dem Gleitschirm-Handbuch am Schirm vergleichen. Die Flugschule wechselt die Leine eventuell kostenlos aus, wenn man dort guter Kunde ist.

Gurtzeug-Check

Material und Verarbeitung der neuen Gurtzeuge mit DHV-geprüfem Protektor sind heute weit aus besser, als es vor 12 Jahren noch der Fall war. (Damals brach mir ein Sitzbrett aus billigstem Sperrholz ohne »Grundberührung« im Flug glatt durch, obwohl ich nur 72 kg wog). Doch perfekt sind sie bei Weitem auch heute noch nicht. Das unendliche Ärgernis: rutschende Schnallen, klemmende Reißverschlüsse, Gummibänder, die schnell ausgeleiert sind. Dank des stabilen Materials lassen sich kleine Risse am Stoff mit selbstklebenden Zeltreparatur-Flicken dauerhaft ausbessern. Größere Reparaturen erledigen Schuster und Segelmachereien, die über die nötigen Nähwerkzeuge verfügen. Gebrochene Hartschaum- oder Kevlar-Protektorteile müssen nach einem Sturz ausgewechselt werden, denn nur so kann der Protektor seinen Zweck erfüllen,

TIPP:

Rutschende Verstellgurte am Gurtzeug lassen sich nur mit einer Vernähung der beiden Gurtteile auf Dauer verhindern, meinen Skeptiker. Man fixiert die voraussichtlich richtige Position der Schnallen zuerst mit Tape, fliegt damit und vernäht dann die Gurte endgültig ohne Tape, wenn alles passt. Ein Sandkorn kann einen Reißverschluss ruinieren. Für die nötige Schmierung sorgt ein Reissverschluss- oder Keder Spray, (Adresse siehe Kasten) Überdehnte Gummibänder gegen besseres Material austau-

schen. Gibt's beim Outdoor-Ausrüster als Brustgurt-Fixierer.

Rettungsgerät-Check

Jeder weiss es, und fast keiner macht es: Alle vier Monate soll der Rettungsschirm für mindestens sechs Stunden ausgelegt und dann neu gepackt werden. Wozu der ganze Aufwand? Nur einer von vielen Gründen: Durch elektrostatische Aufladung der Tücher »kleben« die Bahnen zusammen, der Öffnungsvorgang dauert länger. Die elektrostatische Aufladung entsteht durch zwei unterschiedliche Tuchmaterialien wie das Kappenmaterial und das Packhüllengewebe. Weil Rettungsgeräte in der Verantwortung des Piloten liegen und bislang keine verbindlichen Wartungsintervalle vorgeschrieben sind, sollten wir uns an der eigenen Nase packen und zumindest jetzt unser Rettungsgerät professionell neu packen lassen. Professionelle Packer sind durch ihre tagtägliche Übung einfach sicherer als wir Selbstpacker, die nur gelegentlich ihren eigenen Schirm packen. Die Profi-Packer bekommen zudem aktuellste Sicherheitsberichte aus der Branche, die Selbstpacker nicht erhalten. Sicherheitsmängel werden gleich beim Neupacken eliminiert. Eine falsch positionierte Schlaufe kann die Verbindungsleine beim Entfaltungsstoß durchschmelzen, obwohl die Mindestbruchfestigkeit 2.400 kp beträgt. Wenn die Verbindungsleine des Rettungsgeräts nicht mittig an der Gurtzeugaufhängung endet, kann diese eventuell reißen oder den Piloten in eine schiefe Aufsetzlage bringen, was zu Verletzungen



Auf intakten Durchdringungsschutz achten



Leinen und Rettungsgerät bei Bedarf auf Schäden überprüfen

gen führen kann. Ein massiver Verbindungsschäkel zwischen Rettungsgerät und Pilotenaufhängung sorgte schon für schwere Verletzungen. Von den an sich praktischen Verbindungsschäkeln sollten wir uns nach Rücksprache mit dem Packer trennen, denn das Verletzungsrisiko ist eindeutig zu hoch. Kostenlose Tipps vom Profi-Packer gibt's gratis dazu. Deshalb Gurtzeug samt Rettungsgerät von einem professionellen Packer auf die Kompatibilität des ganzen Systems gleich mit überprüfen lassen. Dass das Material aller Rettungsschirme nach spätestens zehn Jahren am Ende ist, müssen wir akzeptieren, denn am Rettungsschirm hängt man tatsächlich am (fast) seidenen Fa-

den. Nach jeder Rettungsöffnung muss der Schirm vom Hersteller überprüft werden.

TIPP:

Kurs fürs Werfen des Rettungsgeräts in einer Turnhalle buchen. Leider wahr: von zehn überprüften Rettungssystemen sind im Schnitt mindestens zwei Rettungsgeräte nicht ordnungsgemäß gepackt oder falsch am Gurtzeug befestigt. Bei unserem letzten Übungskurs für das Werfen des Rettungsgeräts mit der Flugschule Göppingen stellte sich heraus, dass von zwölf Rettungsgeräten fünf nicht ordnungsgemäß gepackt oder befestigt waren! Im Ernstfall hätten diese Schirme verzögert oder gar nicht geöffnet. Selbstreparaturen an Rettungsschirmen sind lebensgefährlich. Nur die Betreuerfirmen und Hersteller dürfen die Reparaturen erledigen.

Notfall-Set kontrollieren

Unser hoffentlich stets mitgeführtes Verbandspäckchen fristet ein meist verstecktes Dasein in irgend einer Tasche unseres Gurtzeugs. Mit einem heftig blutenden Finger stellen wir dann fest, dass die Pflaster ausgetrocknet sind oder die Mullbinde ziemlich verdreckt ist. Von Hygiene keine Spur. Pflaster sollten nach Vorschrift der Hersteller jedes Jahr ausgewechselt werden und das restliche Verbandsmaterial sollte zumindest auf äußerliche Beschädigungen der Klarsichthüllen kontrolliert werden. Wer schon einmal in einem hohen Baum hing, wird seine DHV-Rettungsleine garantiert griffbereit verstauen.



TIPP:

Alle Teile des Notfall-Sets sollten mit dünnen Leinen am Gurtzeug gesichert werden. Die wichtigste Hilfe im Ernstfall ist immer noch ein funktionierendes Funkgerät und das Handy. Eine ausgefüllte Notfallkarte mit den wichtigsten Daten des Piloten sollte Pflicht sein. Nicht nur im Ausland ist die Notfallkarte von größtem Nutzen, vor allem bei einem Unfall eines Solofliegers, von dem kein Mensch weiß, wer er ist, welche Krankenkasse für den Schaden aufkommt und welche Angehörigen benachrichtigt werden müssen. Die Notfallkarte sollte in der Außentasche des Packsacks rasch auffindbar in einer Klarsichthülle aufbewahrt werden.

Technische Checkinstrumente

Fast jedes Vario hat Kratzspuren, die von einem missglückten Start herrühren. So manches Funkgerät, Handy oder GPS fiel schon einmal unsanft auf den Boden ohne zu rebellieren. Fast blindlings verlassen wir uns auf die Robustheit und volle Funktionsfähigkeit dieser nützlichen Geräte, die ja auch weit härtere Stöße vertragen, als z.B. eine moderne Spiegelreflexkamera. Einen freien Fall aus zwei Meter Höhe muss ein Funkgerät klaglos aushalten, das nach den amerikanischen Normen (MIL) für militärische Gerätschaften Standard ist. Die besseren 2 Meter- und LPD-Funkgeräte werden nach dieser anspruchsvollen MIL-Norm gebaut, siehe DHV-Info iso. Dennoch steckt manchmal echt der Wurm in unserem Funkgerät, weil sich trotz aller Robustheit die Platine nach einem kleinen Sturz aus der Halterung gelöst hat oder gebrochen ist. Korrosion an der Tastatur und allen sonstigen Kontakten tritt häufig unbemerkt auf, sie ist meist eine Folgeerscheinung von Schweißwasserbildung im Auto, oder auch nach dem Urlaub in einem tropischen Fluggebiet. Vielleicht wurde unser Vario auch einmal in den Schnee gelegt, dann könnte die Druckdose durch Feuchtigkeit im Gerät beschädigt sein.

Wir sollten unsere Funkgeräte zumindest alle zwei Jahre von einem Fachhändler überprüfen lassen, der sich mit den Problemen der Fliegerei auskennt. Die wichtigste Vorsorge gegen Schweißwasserbildung in den Geräten ist ein gut belüftetes trockenes Regal zu Hause. Der schädlichste Aufbewahrungsort ist der Handschuhkasten im Auto, das auf der Straße »übernachtet«. Folgeschäden von total entleerten Akkus und Batterien sind die häufigste Ursache von Black outs in unseren teuren Fluginstrumenten. Reparaturen, die eigentlich nicht sein müssten. Was wenige wissen: Funkgeräte und GPS-Geräte mit sogenannten Soft-Schaltern (Drucktasten Ein-Aus) brauchen auch im abgeschalteten Zustand etwas »Strom«, damit die Daten gespeichert bleiben. Man kennt das von den Alarmanlagen oder vom Videorecorder her. Ganz fatal: die dadurch oft total entleerten Batterien können auslaufen. Die hoch aggressiven Chemikalien beschädigen unser teures GPS nachhaltig. Funkgeräte mit Drehschaltern sind



funktionssicherer. Hier wird der Stromfluss zu Zoo Prozent unterbrochen.

TIPP:

NC-Akkus sollten jeden Monat einmal ganz entladen und dann wieder ganz aufgeladen werden. NC-Akku-Ladegerät mit Entladeeinrichtung kaufen. Solide NC-Akkus halten dann etwa drei bis fünf Jahre. NC-Akkus sollten schon bei 1,1 Volt Spannung wieder aufgeladen werden. Wesentlich robuster sind NiMH Akkus (Nickel-Metall-Hydrid-Akkus), die keinen Memory-Effekt aufweisen und mit dem gleichen Ladegerät wie die NC-Akkus geladen werden können. Für Wenigflieger sind Alkaline-Batterien meist die beste Alternative zu den aufladbaren Akkus, weil die Selbstentladung weit geringer ist. und die Leistung mit 1,5 V im Vergleich zu den 1,2 Volt der NC- und NiMH-Akkus spürbar höher ist. Batterien nach jedem Flug-Wochenende aus dem Gerät nehmen, sonst werden sie vergessen. GPS-Geräte sollten grundsätzlich mit Alkaline-Batterien oder NiMH-Akkus bestückt werden. Ein siebenstündiger Streckenflug ist mit einem NC-akku-bestückten BarographenNariometer oder GPS kaum möglich. Die bessere Alternative sind solarunterstützte Fluginstrumente, die sich immer mehr durchsetzen.

Overall reiniaen und impragnwren

In billigen Flieger-Overalls aus Polyamid, Nylon oder einer Polyester-Mixtur schwitzt man im Sommer und friert im Winter. Das liegt am Material, an der Fertigung und daran, was wir unter dem Overall tragen. Im DHV Info 107, 108 und log wurden die Vorteile des Zwiebelprinzips mit mehreren Schichten von wasserdampfdurchlässiger Bekleidung beschrieben - Stichwort atmungsaktive Materialien wie Fleece oder Gore-Tex. Diese guten Stücke gilt es pfleglich zu behandeln, einmal falsch gewaschen kann das Ende der hervorragenden Eigenschaften des Materials mit sich bringen.

Alle synthetischen Materialien sind empfindlich gegen Umwelteinflüsse wie starke UV-Strahlung, Schweiß und Schmutz. Eine Reinigung in der Waschmaschine im 30 Grad-Schongang ohne Schleudern bewirkt bei den billigen Overalls aus Nylon etc. schon Wunder. Entscheidend ist das richtige Waschmittel. Als bestes Mittel gilt Grangers Extreme Cleaner, ein Spezialreiniger für synthetisches Outdoor-Equipment, Adresse



Reissverschlüsse müssen leichtgängig sein

siehe Kasten. Flüssigwaschmittel für empfindliche Materialien sind für die Reinigung unserer Overalls grundsätzlich besser geeignet, als die ziemlich aggressiven Pulverwaschmittel, die, unter dem Mikroskop sichtbar, Rückstände im Gewebe hinterlassen können. Alle Reißverschlüsse müssen vor dem Waschgang geschlossen werden, weil die harten Kanten der Verschlüsse den Stoff beschädigen können. Eine Nachimprägnierung ist nach dem Waschen erforderlich.

Die besseren Overalls sind aus Gore-Tex oder ähnlichen Laminatstoffen gefertigt. Vorteil: Körperfeuchtigkeit entweicht als Wasserdampf. Regen, Wind und Feuchtigkeit dringt von aussen nicht ein. Auf keinen Fall sollten wir Weichspüler benutzen, denn sie verändern die Oberflächenspannung des Wassers und die Membrane werden verstopft. Wasserdampfdurchlässige Stoffe wie Gore-Tex oder Sympatex sollten immer mit Spezialwaschmitteln gewaschen werden, die mit dem Begriff Tex-Wash gekennzeichnet sind. Nach der sanften Trocknung ohne Sonneneinfluss und schon gar nicht im billig heißen Trockner müssen alle Reißverschlüsse mit einem Schmiermittel auf Silikon-Basis auf der Vorder- und Hinterseite behandelt werden, Adressen siehe Kasten. Die Nachimprägnierung mit einem geeigneten Pflege- und Imprägnierungsspray schützt die Oberfläche unserer Overalls und Anoraks vor UV-Strahlung und dem Abrieb durch das Scheuern der Tragegurte unserer Gleitschirmsäcke und des Gurtzeugs. Zudem bleibt weniger Schmutz durch den Abperl-Effekt auf der Oberfläche haften.

Daunenjacken wäscht man mit einem speziellen Daunenwaschmittel. Die Trocknung erfolgt dann im Wäschetrockner zusammen mit drei weissen Tennisbällen. Der Trick dabei: die Tennisbälle sorgen für das Aufschütteln der Daunen, nichts verklumpt mehr. Eine Nachimprägnierung erhöht die Wetterfestigkeit unserer Daunenjacke.

TIPP:

Spezialreiniger und Imprägnierungsmittel sind nicht billig, aber sinnvoll, denn sie erhalten die Gebrauchstüchtigkeit. Im Gegensatz zur Textilkennzeichnung (Waschetikett) ist die Kennzeichnung bei atmungsaktiver Laminatbekleidung wie Gore-Tex nicht gesetzlich vorgeschrieben. Langfristig gesehen lohnt sich die Anschaffung von einem leichtem Sommer- und einem mit Fleece gefütterten Winteroverall, am Preiswertesten auf den großen Flieger-Messen zu finden. Fleece-Pullover sollten wir, linke Seite nach außen, mit 40 Grad im Feinwaschgang waschen. Die Waschmaschine vollständig auffüllen, dadurch wird die Flusenbildung (Pilling) an unserem Fleece-Pullover weitgehendst vermieden. Das Pilling entsteht durch den Faserafbrieb an der Waschtrommel. Kein Wassersparprogramm anwählen.

Fliegerstiefel remicen. und impragnieren

Bei ordentlicher Behandlung »lebt« ein hochwertiger Fliegerstiefel über zehn Jahre. Das gute Stück ist zwar reichlich ausgebleicht, aber im-



Gut laufen ist gut starten

mer noch absolut wasserdicht und, was Wandervögel mit billigem Schuhwerk erstaunen mag: gute Fliegerstiefel muffeln nicht. Gründe dafür sind neben sauber gewaschenen Füßen atmungsaktive Socken und atmungsaktive Fliegerstiefel. In dieser Kombination fühlen wir uns wohl. Besondere Pflege lohnt sich bei hochwertigem Schuhzeug auf jeden Fall. Wichtigster Grundsatz: nasse Schuhe nie am heißen Ofen trocknen, das Leder wird spröde und brüchig. Gute Schuhpflege ist bei einem gemischten Aufbau aus Gore-Tex und Glattleder einfach. Man streicht den nur leicht angewärmten Stiefel mit einem Schuhpflegemittel auf Bienenwachs-Basis, Adresse siehe Kasten, mehrfach in ca. 30 minütigem Abstand dünn ein. Das Leder wird damit getränkt und wirkt danach viel geschmeidiger als zuvor. Die Gore-Tex-Membrane

werden durch Bienenwachs nicht verstopft, die Wasserdampf-Durchlässigkeit bleibt bewahrt. Im Klartext heißt das: Fußschweiß dringt nach außen, der Fuß bleibt trocken. Trekking Schuhe aus Wildleder sollten nur mit einem Imprägnierungsspray auf Silikonbasis behandelt werden. Bienenwachs macht Wildleder im Aussehen leicht »speckig«. Das Silikonspray hilft gegen nasse Füße, aber die Behandlung kann nicht so optimal sein, wie die Pflege mit einem Produkt auf Bienenwachsbasis.

TIPP :

Auch bei älteren und liebgewonnenen, weil gut eingelaufenen Fliegerstiefeln von Meindl und Co. lohnt sich eine Neubesohlung, die allerdings mindestens 70 Euro kostet! Nur wenige Schuhmacher im Flachland sind mit den passenden Sohlen und dem vorgeschriebenen Spezialkleber ausgerüstet. Fragt beim Hersteller nach, ob der Schuh direkt in die Fabrik zwecks Reparatur eingeschickt werden kann. Bei einem Neukauf würde ich von diesem kundenfreundlichen Service meine Kaufentscheidung abhängig machen.

Fliegerhelm inspizieren

Unsere Fliegerhelme sind nicht für die Ewigkeit gebaut, Nach drei- bis fünfjähriger Nutzung vermindert sich die Festigkeit der GFK- oder Kevlarschale durch die schädliche UV-Strahlung so weit, dass von der ursprünglichen Festigkeit nur



Rostige Schnallen bei einem nicht einmal zwei Jahre alten Helm dürfen nicht sein

noch etwa die Hälfte zu unserem Schutz bleibt. Deshalb empfehlen alle bekannten Hersteller von Motorradhelmen den Austausch nach ca. drei Jahren bei ganzjähriger Nutzung. Bei einigen amerikanischen Rennserien ist sogar ein jährlicher Heimwechsel vorgeschrieben. In besonders UV-exponierten Ländern wie Australien und Neuseeland werden Motorradfahrern Helmpflegemittel gegen die UV-Belastung verkauft. Dort sind auch T-Shirts, Mützen und sonstige

Outdoor-Bekleidung mit UV-Schutzimprägnierung behandelt. Aber auch in unseren Breiten sollten die Helme nicht unnötig lange in der Sonne liegen, ein leichter Schutzsack schont das gute Stück. So ein richtig verschwitzter Helm zeigt, dass Flugsport nichts für zarte Gemüter ist. Fliegen kann in Arbeit ausarten. Gutes Lüften nach dem Fliegen hilft, aber so richtig wird man die Gerüche und eventuellen Bakterienherde der Gattung Pilz- und Hefebakterien erst nach einer Säuberung los. Zwei neue Wundermittel bietet seit kurzem der Fachhandel an, Adresse siehe Kasten. Wir haben sie ausprobiert und beide verbreiten nach der Säuberung einen angenehm »sauberen« Geruch im Helm, sofern man sie wohl dosiert anwendet. Ob die kleinen »Tierchen« damit ausgerottet sind, bleibt ein Geheimnis.

TIPP :

Herausnehmbare Helmpolster lassen sich mit lauwarmem Wasser und etwas Shampoo leicht reinigen. Doch Vorsicht: Kein fest eingebauter Headset für unser Funkgerät verträgt Feuchtigkeit durch Schweiß oder durch einen antibakteriell wirkenden Spray auf Dauer. Helmschnallen sollten wir mit einem hochwertigen Waffen- oder Pflegeöl wie Ballistol alle paar Wochen einreiben, denn diese sind meist aus billigem verchromten Stahl. Da wird vom Hersteller am falschen Ende gespart! Helmschnallen aus Kunststoff können nach drei Jahren unter intensiver UV-Strahlung brechen, wie mir ein südafrikanischer Fluglehrer erzählte.

Nach so viel Aufwand mit der Pflege unseres Equipments fragt sich vielleicht der eine oder andere: »Lohnt sich das Ganze für die paar Stunden, die ich letztes Jahr in der Luft war?« Gerade deshalb lohnt es sich, denn die Motivation für noch bessere Flüge kommt nicht zuletzt durch die Beschäftigung mit einer Tip Top gepflegten Ausrüstung.

SWING

YOUR PERFECT CHOICE!

ASTRAL 3 DHV 2

3.24(S) - 3.26(M) - 3.28(L)

3300

0)
C

W



SWING GmbH 4.1144.,
An der Leiten 4
D- 82290 Landsberied/Germany
Tel.: +49 (0) 181 41-3 27 78 88
Fax.: +49 [0] Bi 41-3 27 78 70
info@swing.de

Janina, 6 Jahre, zum Thema Gerechtigkeit:

„gerecht ist, wenn auch mein Bruder
mal unseren Hund ausführen muss.“

Manchmal ist das Leben gerecht. Manchmal
aber auch nicht. Und manchmal ist alles ganz einfach.
D.A.S. Rechtsschutz und mehr.



Europas Nr. 1 im Rechtsschutz.



für DHV-Mitglieder bei Neuabschluss



D.A.S. Rechtsschutzversicherung mit Rechtsschutz-Expert und D.A.S. Anwalts-Notruf

Die D.A.S. Ein Unternehmen der
ERGO Versicherungsgruppe.

entweder per Fax oder per Post an:

Vertrauensleute des DHV
Ass. Michael Höbel und Robert Wandel
D.A.S. Geschäftsstelle Weilheim

Petelgasse 1
82362 Weilheim

Tel.: 08 81 / 4 17 80 71

Fax: 08 81 / 4 17 80 72

michael.hoebel @ das.de

robert.wandel@das.de

Antragsteller:

Name, Vorname:	
Straße, Nr.	
PLZ, Wohnort	
Tel.:	
Geb.-Datum:	
Konto- Nummer:	Bankleit- zahl: 
Geldinstitut:	
Zahlungsweise: ☐ jährlich ☐ 1/2-jährlich mit 3% Zuschlag ☐ 1/4-jährlich mit 5% Zuschlag	
Vertragsbeginn: ab dem _____ 0 Uhr (frühestens am Tag nach Eingang bei der D.A.S.)	
Bei welcher anderen Gesellschaft Vertrags-Nr.: _____ Ist oder war Antragsteller/Partner rechtsschutzversichert?	
Wurde der Rechtsschutz- vertrag von der Gesellschaft gekündigt? ☐ ja 3 nein	

☐ Antrag auf Rechtsschutzversicherung

Ich beantrage eine Rechtsschutzversicherung gemäß den Allgemeinen Bedingungen für die Rechtsschutzversicherung (ARB 2002) im Rahmen des Vertrages zwischen dem DHV und der D.A.S. Deutscher Automobil Schutz Allgemeine Rechtsschutz-Versicherungs-AG, Thomas-Dehler-Straße 2, 81737 München

Jahresbeiträge inkl. 16% Vers.-St.
ohne Selbst-
beteiligung EUR mit Selbst-
beteiligung (150 EUR)

Privat- und Berufs-Rechtsschutz für Nichtselbstständige (6 25 ARB 2002)

☐ 134,90* ☐ 97,50*

Privat-, Berufs- und Verkehrs-Rechtsschutz für Nichtselbstständige (6 26 ARB 2002) „Ideal“

ohne Wohnungs- und
Grundstücks-Rechtsschutz

☐ 216,60* ☐ 168,20*

Verkehrs-Rechtsschutz (6 21 Abs. 2 ARB 2002)

mit Fahrer- und Fußgänger-Rechtsschutz für meinen Pkw/Kombi amtl. Kennte Fahrzeug

☐ je Fahrzeug
79,90* ☐ je Fahrzeug
59,90*

Verkehrs-Rechtsschutz 1 * für Nichtselbstständige (6 21 Abs. 11 ARB 2002 I)

für alle auf den Antragsteller, Lebenspartner, minderjährige Kinder
zugelassenen Motorfahrzeuge zu Lande sowie Anhänger

☐ pauschal
122,30* ☐ pauschal
92,80*

Wohnungs- und Grundstücks-Rechtsschutz (als Ergänzung) für das selbst bewohnte Objekt mit Anschrift wie oben

☐ 49,10* ☐ 3530*

☐ Eigentümer ☐ Mieter ☐ einer Wohnung ☐ eines Einfamilienhauses

* Diese Preise sind Normaltarife –
für DHV-Mitglieder gilt: abzüglich 25 e/0

Rechtsschutz für Selbstständige und Vermieter auf Anfrage bei den Vertrauensleuten

Name des Lebenspartners. _____

El Antrag auf D.A.S. Sicherheitsbrief

mit Weltgeltung gemäß den Allgemeinen
Bedingungen (AB Schutzbrief 97 mit den D.A.S. Zusatzleistungen 7/98)

Deutscher Automobil Schutz
Versicherungs-AG

Vertragsbeginn am: _____ 0 Uhr, frühestens am Tag nach Eingang bei der D.A.S.	Vertragsdauer: _____ Jahre	Zahlungsweise ☐ jährlich ☐ 1/4-jährlich ☐ 1/2-jährlich	Beitrag lt. Zahlungsweise	EUR
☐ D.A.S. Sicherheitsbrief für den Versicherungsnehmer ☐ D.A.S. Familien-Sicherheitsbrief		☐ Ausschluss des Krankenversicherungsschutzes im Ausland		
☐ Ausschluss von Leistungen, die bereits im Rahmen einer Kraftfahrtversicherung mit Schutzbrief abgedeckt sind		Name und Sitz des Versicherers		
mit ☐ 10 EUR Nachlass für das Fahrzeug		amtl. Kennzeichen _____		
und ☐ 10 EGG Nachlass für ein 2. Fahrzeug 1 amtl.		(nur im Familien-Sicherheitsbrief) Kennzeichen _____		
Weltweite Sicherheit rund um die Uhr!		für 56,80 EUR im Jahr D.A.S. Sicherheitsbrief		für 74,70 EUR ins Jahr D.A.S. Familien-Sicherheitsbrief
DHV-Mitglieder zahlen bei Neuabschluss 15 % A weniger				

Wenn eine Selbstbeteiligung von 150 EUR vereinbart ist, zahlt der Versicherungsnehmer diese in jedem Rechtsschutzfall selbst.

Beim Schadenersatz-, Disziplinar- und Ständes-, Straf-, Ordnungswidrigkeiten- sowie Beratungs-Rechtsschutz im Familien- und Erbrecht beginnt der Rechtsschutz sofort. In allen anderen Fällen gilt eine Wartezeit von 3 Monaten. Für Schadenfälle, die vor Versicherungsbeginn oder in der Wartezeit eingetreten sind, besteht kein Versicherungsschutz. Maßgebend ist nicht der Zeitpunkt der Meldung, sondern der Zeitpunkt der Entstehung des Streits.

Der Vertrag hat eine Laufzeit von 1 Jahr. Er verlängert sich stillschweigend jeweils um ein Jahr, wenn nicht spätestens 3 Monate vor Ablauf eine schriftliche Kündigung zugegangen ist.

Der Privat-, Berufs- mit oder ohne Verkehrs-Rechtsschutz für Nichtselbstständige (aa 25, 26 ARB) kann abgeschlossen werden, wenn der Versicherungsnehmer und/oder dessen Ehepartner/mitversicherter Lebenspartner keine selbstständige Tätigkeit mit einem Gesamtumsatz von mehr als 10.000 EUR – bezogen auf das letzte Kalenderjahr – ausüben. Für Auseinandersetzungen im Zusammenhang mit einer selbstständigen Tätigkeit besteht unabhängig von der Umsatzhöhe in keinem Fall Versicherungsschutz.

Verkehrs-Rechtsschutz 1 * für Nichtselbstständige darf nur angeboten werden, wenn die oben genannten Personen keine gewerbliche, freiberufliche oder sonstige selbstständige Tätigkeit mit einem Gesamtumsatz von mehr als 10.000,- EUR bezogen auf das letzte Kalenderjahr ausüben. Für Auseinandersetzungen im Zusammenhang mit einer selbstständigen Tätigkeit über 10.000,- EUR Gesamtumsatz besteht kein Versicherungsschutz.

Hiermit ermächtige ich bis auf Widerruf die D.A.S. Gesellschaften, meine Beiträge für alle bei diesen

laufenden Verträge im Lastschriftverfahren einzuziehen und verzichte für diese Fälle auf gesonderte Rechnungen.

Der Rechtsschutz-Versicherungsvertrag beginnt jeweils um 0 Uhr nach dem Eingang dieses Antrags bei der D.A.S. Die Versicherungssumme beträgt 300.000,- EUR je Rechtsschutzfall zuzüglich Strafkautions bis 100.000,- EUR. Die Hinweise für Rechtsschutz-Verträge, insbesondere zur Einwilligung nach dem Bundesdatenschutzgesetz, sind Vertragsbestandteil. Vom Vertragsinhalt abweichende oder den Vertrag ergänzende mündliche Vereinbarungen sind nicht gültig. Die ARB 2002, die Verbraucherinformation und das Merkblatt zur Datenverarbeitung erhalte ich mit der Police.

Einwilligungserklärung nach dem Bundesdatenschutzgesetz:
Ich willige ein, dass der Versicherer im erforderlichen Umfang Daten, die sich aus den Antragsunterlagen oder der Vertragsdurchführung (Beiträge, Versicherungsfälle, Risiko-Nertragsänderungen) ergeben, an Rückversicherer zur Beurteilung des Risikos und zur Abwicklung der Rückversicherung sowie zur Beurteilung des Risikos und der Ansprüche an andere Versicherer und/oder an den Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft zur Weitergabe dieser Daten an andere Versicherer übermittelt. Diese Einwilligung gilt auch unabhängig vom Zustandekommen des Vertrages sowie für entsprechende Prüfungen bei anderweitig beantragten (Versicherungs-)Verträgen und bei künftigen Anträgen.

Datum/Unterschrift



In der vergangenen Saison haben sich mehrere Trudel-Fälle mit Starrflügeln ereignet, die grundsätzliche Fragen zu diesem Phänomen wachgerufen haben.

Marcus Hofmann-Guben gibt wertvolle Hinweise

Das Trudeln vermeiden!

Kein Anfänger-Problem

Dass große Erfahrung im Fliegen von flexiblen Drachen nicht automatisch davor schützt, unfreiwillig Opfer von Trudeln mit dem Starrflügel zu werden, zeigt beispielsweise der tödliche Unfall des erfahrenen französischen Wettkampfpiloten Serge Tastet mit einem Top Secret im April vergangenen Jahres, der für Aufruhr in der Starrflügelszene gesorgt hatte (siehe: »The Oz Report« unter www.davisstraub.com/OZ/I).

Die Trudelproblematik bei Starrflügeln ist **also kein Problem, welches nur Drachenflug-Anfänger betrifft!**

Die vom unfreiwilligen Trudeln betroffenen Piloten berichten übereinstimmend, dass die

Trudel-Situation für ihr subjektives Erleben »wie aus heiterem Himmel« aufgetreten sei. Der objektive Grund für dieses subjektive Erleben liegt aber in der Regel in einer mangelnden Sensibilität der jeweiligen Piloten für die Strömung an ihrem Flügel. Das ändert allerdings nichts daran, dass die Trudelanfälligkeit von Starrflügeln durch konstruktive Maßnahmen entschärft werden kann.

Ziele

Um geeignete Abwehrstrategien gegen potentielle Gefahren entwickeln zu können, bedarf es einer realistischen Beurteilungsgrundlage der betreffenden Verhältnisse.

Die folgenden Ausführungen haben zum Ziel, das Bewusstsein der Starrflügel-Pilotenschaft dahingehend zu schärfen, sich erstens ihrer Reaktionsmuster und instinktiven Reflexe klar zu werden, die sie beim Fliegen mit flexiblen Drachen zur Gewohnheit ausgebildet haben, und diese dann zweitens in der entsprechend notwendigen Weise zu ändern. Außerdem wird auf ausgewählte konstruktive Faktoren hingewiesen, welche eine prinzipielle Trudelanfälligkeit von Starrflügeln bewirken können.

Ausdrücklich sollen also weder bestehende **Ängste in Bezug auf das Trudeln mit Starrflügeln geschürt, noch tatsächlich gegebene Probleme verharmlost werden!**

Das Phänomen

Das Gesamtphänomen des Trudelns setzt sich aus drei Phasen zusammen:

1. Einleiten, 2. eigentlicher Trudelzustand, 3. Ausleiten

1. Einleiten

Ins Trudeln gerät man mit einem Starrflügel durch übermäßiges Drücken im Kurvenflug genau dann, wenn ein einseitiger Strömungsabriss am Innenflügel erzeugt wird.

Das Einleiten von Trudeln ist aerodynamisch gesehen keine Frage der Geschwindigkeit, sondern eine Frage des Anstellwinkels!

Nur insofern die Geschwindigkeitsänderung der um die Querachse gewichtskraftgesteuerten Starrflügel zugleich eine Anstellwinkeländerung bedeutet, ist Trudeln für die Flugpraxis zum Teil eine Frage der Geschwindigkeit.

2. Eigentlicher Trudelzustand

Da im Trudeln die Geschwindigkeit der Trudeldrehungen, der Durchmesser der Trudel-«Kreise» und die Trudel-Schräglage durch bewusste Steuerimpulse nicht kontrolliert werden können, sondern vor allem von der Massenverteilung des Flügels abhängen, gilt:

Da im Trudeln vor allem Kreiselkräfte wirken, ist Trudeln ein nicht-steuerbarer **Flugzustand!**

Dieser Umstand macht Trudeln mit Starrflügeln so gefährlich!

Große Modelle sind zunächst schwerer ins Trudeln zu bringen (geringere Anfälligkeit, einzuleiten), verhalten **sich aber im Trudeln »giftiger«**, d.h. chaotischer und unkontrollierbarer!

Kleine Modelle sind **leichter ins Trudeln** zu bringen (größere Anfälligkeit, einzuleiten), verhalten sich aber im Trudeln stationärer und kontrollierbarer!

3. Ausleiten

In den meisten Fällen kann Trudeln aktiv wieder ausgeleitet werden, sofern die gegebene Höhe dazu ausreicht.

Zum Ausleiten von Trudeln muss man Fahrt aufnehmen und anschließend gegen die Drehrichtung steuern. Es reicht nicht aus, wie bei flexiblen Drachen nur etwas zu ziehen, sondern es muss massiv gezogen werden!

Wegen des Höhenverlustes von etwa 50 - 80 m beim Abfangen sollte im Zweifelsfall beim Trudeln in Bodennähe sofort der Rettungsfallschirm gezogen werden!

Die, Trudel-Anell,igkeit beeinflusst die I-anoren

Drei Hauptfaktoren, welche die Trudelanfälligkeit eines Starrflügels maßgeblich beeinflussen, also die Tendenz, das Trudeln einzuleiten, sind: 1. Flügel-Schränkung, 2. Trapezstellung, 3. Schwerpunkt-lage (Trimmung). Andere Faktoren wie beispielsweise die Auftriebsverteilung, die Flügelprofilverteilung, die Profiltiefenverteilung, die Schränkungsverteilung und die Zuspitzung des Flügels sollen in diesem Rahmen unberücksichtigt bleiben, beeinflussen aber auf sehr komplexe Weise die Trudelanfälligkeit eines Starrflügels.

1. Flügel-Schränkung

Um für den Kurvenflug gutmütige Flugeigenschaften zu erzielen, müssen die Flügelenden eines rückwärtsgepfeilten Starrflügels eine ausreichende negative Schränkung besitzen. Deshalb haben Starrflügel in der Regel eine Schränkung von etwa -5° bis -7°. Schränkung am Flügelende verhindert, dass beim Überschreiten des kritischen Anstellwinkels die Strömungsablösung einseitig zuerst am Flügelende beginnt und sich damit die Trudelnegung verstärkt.

Schränkung im Außenflügel macht den Flügel abkippsicherer und weniger trudel-anfällig!

Die negative Auswirkung größerer Schränkung vor allem im Schnellflug ist der Grund, weshalb Wettkampfpiloten häufig ihre Geräte durch »Runterlassen« tunen, d.h. durch bewusstes Verringern ihrer Schränkung. Zuviel »Runterlassen« beeinflusst aber das Abrissverhalten des Flügels auf gefährliche Weise.

Schränkung aus Sicherheitsgründen niemals bis unter die Gütesiegel-Grenzwerte verringern!

2. Trapezstellung

In überraschend auftretenden Turbulenzen nimmt ein Pilot reflexartig seine persönliche »Alarmbereitschafts«-Armhaltung ein. Eine konstruktionsbedingt weiter vorne positionierte Trapezbasis schützt durch ein größeres Stabilitätsmaß bei Einnahme der »Alarmbereitschafts-Armhaltung« eher vor einseitigen Stalls und unfreiwilligem Trudeln in turbulenter Luft.

Eine vom Konstrukteur genügend weit vorne positionierte Trapezbasis macht Stallen und unfreiwilliges Trudeln im normalen Flugbetrieb durch die begrenzte Armlänge fast unmöglich!

3. Schwerpunkt-lage und Trimmung

Flexible Drachen trimmt man normalerweise tendenziell eher zu langsam, weil dadurch die Kurbel-Charakteristik angenehmer ist. Diese fürs Trimmen von flexiblen Drachen unkritische Angewohnheit sollte man auf keinen Fall für das Trimmen von Starrflügeln übernehmen!

Bei einer Trimmung von Starrflügeln mit eher hinten liegendem Schwerpunkt kann Einfliegen in die Thermik mit raschem Einkreisen zu einem Aufbäumen des Starren führen, das nicht genügend oder nicht schnell genug kontrolliert werden und unerwartet einseitiges Stallen und anschließendes Trudeln zur Folge haben kann. Außerdem ist bei einem langsam getrimmten Starrflügel die zum Stallen notwendige Kraft geringer als bei einem schneller getrimmten Gerät, so dass auch aus diesem Grund ein unfreiwilliges Stallen und eventuell anschließendes Trudeln leichter möglich ist.

Eine möglichst große Schwerpunktvorlage verringert die Trudelanfälligkeit des Flügels, wohingegen eine schwanzlastige Trimmung Trudeln begünstigt!

Möchte ein leichter Pilot den ausge-trimnten Starrflügel eines schwereren Piloten fliegen, so muss er die Aufhängung nach vorne verschieben! Betriebsanleitung beachten!

Spoiler - Aufbäumen infolge Abkippen

Durch einen Spoiler-Ausschlag wird nicht nur das für die Steuerung erwünschte Roll- und Giermoment erzeugt (Abkippen), sondern zusätzlich ein unerwünschtes schwanzlastiges Moment (Aufbäumen), deshalb gilt:

Während dem Einleiten einer Kurve (also nicht nur vor dem Einleiten **der Kurve**) **muss vom Piloten** gezogen werden!

Die Gefahr beim Aufbäumen infolge des Abkippens durch die Spoilersteuerung liegt darin, dass beim sehr langsamen Kurbeln in der Thermik (kurz vor der Stall-Geschwindigkeit) ein kurzes Nachzentrieren (Spoilerausschlag) mittels des kurveninneren Spoilers die Strömung des kurveninneren Außenflügels schlagartig zum Abreißen und den Flügel abrupt ins Trudeln bringen kann!

Wölbklappen

Durch das positive Setzen von Wölbklappen (Ausschlag nach unten) erhöht sich bei unveränderter Fluggeschwindigkeit der Auftrieb. Dadurch verringert sich die Trimm- und Mindestgeschwindigkeit des Flügels. Dieser Effekt ist bei allen Starrflügeln praktisch messbar (siehe Testberichte, »Fly & glide«: Exxtacy (5/1998, S.38), Atos (7/1999, S.33), ESC (8/2000, S.48), Atos S (11/2000, S.37f.), Exxtacy Bi (9/2001, S.44), Star (7/2001, S.56, 58)).

Das Setzen von Wölbklappen bei Starrflügeln kann je nach Modell ein kopf- oder schwanzlastiges Moment erzeugen. So bewirkt das Setzen der Wölbklappen ein kopflastiges Moment (Steuerbügel wandert eigenständig nach hinten) beim E7 (siehe Testbericht, »Fly & glide«, 7/1999, S.32), Atos, Atos S (»Fly & glide«, 11/2000, S.38) und Star (»Fly & glide«, S.56, 58). Beim Exxtacy und Ghostbuster hingegen ergibt das Setzen der Klappen ein schwanzlastiges Moment (Steuerbügel wandert eigenständig nach vorne).

Bei Wölbklappen mit kopflastiger Wirkung entsteht durch die nach hinten wandernde Trapezbasis mehr Weg, um die Basis aus der Trimmflugposition nach vorne zu drücken. Dadurch kann leichter gestallt werden, was die Ge-

fahr unfreiwilligen Trudeln im Kurvenflug erhöht (siehe z.B. der kleine Atos S mit zurückgesetzter Trapezbasis für kleine Piloten mit kürzeren Armen (Testbericht, »Fly & glide«, 11/2000, S.38)).

Zum Kurbeln in der Thermik die Wölbklappen nicht mehr als **15° setzen!**

Der Vorteil von Wölbklappen mit schwanzlastiger Wirkung liegt darin, dass weniger Weg zum Drücken und ein größeres Stabilitätsmaß beim Einnehmen der »Alarmbereitschafts-Armhaltung« entsteht.

Wackeltrapez

Da das Wackeltrapez der Starrflügel nicht durch Unterverspannungen fixiert und gegen seitliche Bewegungen geschützt ist, werden im Trudeln Pilot und Trapez durch die wirkenden Flieh- und Kreiselkräfte in Richtung des Außenflügels geschleudert. Sofern sich der Pilot weiter am Trapez festhält, bewirkt er dadurch ungewollt und unkontrolliert einen Spoilerausschlag am Innenflügel. Dieser aufgestellte Spoiler erschwert zusätzlich, dass die fürs Ausleiten des Trudeln notwendige Strömung am Innenflügel wieder zum Anliegen gebracht wird. Entsprechend mehr muss fürs Ausleiten gezogen werden.

Durch ein zum Teil chaotisches Verhalten des Starrflügels, vor allem in der Ausleit-Phase, können sehr hohe Kräfte, insbesondere durch ungewollte Spoiler-Ausschläge verursachte Torsionskräfte, den Holm über sein strukturelles Limit hinaus belasten und diesen zum Brechen bringen (siehe z.B. den jüngsten Fall des sehr erfahrenen US-amerikanischen Wettkampfpilo-

ten Bo Hagewood, der mit einem großen Atos mutwillig Trudeln provoziert hatte, und dem beim anschließenden unkontrollierten Abfangen die Holme symmetrisch in der Mitte beider Flügel brachen (»The Oz Report«, www.davis-straub.com/OZ/))!

Trudgl-Anfälligkeit im Vergleich zu trexiblen brachen

Das empirische Ergebnis einer von mir durchgeführten Umfrage unter sehr erfahrenen Starrflügel-Vielfliegern, sowie die Auswertung meiner eigenen, mehrjährigen flugpraktischen Erfahrungen als Testpilot verschiedener Hersteller veranlassen mich zu der Feststellung:

Bei Starrflügeln im Gütesiegelzustand besteht trotz **der deutlich geringeren** Schränkung gegenüber den flexiblen Drachen hinsichtlich des unfreiwilligen Einleitens von Trudeln keine grundsätzliche (konstruktionsbedingte) größere Anfälligkeit!

Dies scheint der vielleicht gegenwärtig herrschenden Stimmung in der Pilotenschaft zu widersprechen. Dennoch ist es tatsächlich so, dass flexible Drachen, abhängig vom Modell, zum Teil ohne voll gespannte VG ohne weiteres und unmittelbar ins Trudeln gebracht werden können als jeder Starrflügel in Gütesiegel-Konfiguration! Der letzte Zusatz ist allerdings entscheidend:

ur in Gütesiegel-Konfiguration fliegen!

N



Zeigen sich Starrflügel hinsichtlich des unfreiwilligen Einleitens von Trudeln gegenüber flexiblen Drachen nicht grundsätzlich als anfälliger und damit gefährlicher, so stellt sich die Situation doch deutlich anders dar, wenn man sich bereits im Zustand des Trudelns befindet! Durch die oben genannten Probleme, welche das Wackeltrapez und die zum Teil chaotischen Zustände von Starrflügeln während des Trudelns mit sich bringen, ist das Trudeln mit Starrflügeln mit deutlich größeren Gefahren verbunden als mit flexiblen Drachen!

Verzichte unbedingt auf mutwilliges Trudeln mit dem Starrflügel!

1

Abhilfe

Bewusstsein der eigenen Reflexe und bewusste Änderung dieser Reflexe

Durch das Fliegen von flexiblen Drachen bildet man Reflexe aus, die zur Gewohnheit werden und in bestimmten Situationen zu instinktiven Reaktionen führen. Dieser Reflexe muss man sich bewusst sein, um sie beim Fliegen von Starrflügeln nicht unreflektiert wirken zu lassen. Zu diesen häufig beobachtbaren unbewussten Reaktionen, die sich beim Fliegen von Starrflügeln als kritisch erweisen können, gehört unter anderem:

1. Landen aus einer langsamen Kurve heraus
2. Beim Landen knappes und langsames Umfliegen von Hindernissen
3. Beim Kurbeln »Hinhungern« und impulsartiges Diagonal-Steuern (»Herumwürgen«) hart am Strömungsabriss.

Für das sichere Fliegen von Starrflügeln ist ein deutliches Bewusstsein für die Strömung am Flügel notwendig!

Stall-Warnsignale des Flügels

Bevor ein Starrflügel zu stallen beginnt, zeigt er Warnsignale, die mit der entsprechenden fliegerischen Sensibilität durchaus als solche wahrgenommen werden können. Mit zunehmendem Nach-vorne-Drücken der Trapezbasis aus der Trimmflugposition heraus:

- > steigt der Bügeldruck immer mehr an
- > nimmt die Sinkgeschwindigkeit zu

> verschlechtert sich die Richtungsstabilität (Tendenz, zu einer Seite zu kippen und zu »ziehen«)

> wird die Steuerfähigkeit eingeschränkt (weniger Fahrt lässt die Spoiler weniger effizient wirken).

Es ist wichtig, sich für diese Anzeichen des beginnenden Strömungsabrisses zu sensibilisieren. Vor allem in turbulenter Luft fällt das anfangs nicht so leicht.

Das von flexiblen Drachen her gewohnte »Hinhungern« und »Herumwürgen« in der Thermik kann bei Starrflügeln zu ungewolltem Trudeln führen!

Ausblick

Ein Blick auf die Segelflugzeug-Entwicklung der letzten Jahre zeigt eine interessante und, wie ich denke, auch für die Starrflügel-Entwicklung zukunftsweisende konstruktive Richtung: bewusst wurde nicht versucht, die absoluten Gleitzahlen zu steigern, sondern, bei gleicher Flugleistung, ein gutmütigeres Flugverhalten zu erzielen!

Zur Realisierung der gleichen Entwicklungstendenz bei den Starrflügeln tragen unter anderem eine Profiltiefenvergrößerung und Schränkungserhöhung am Flügelende, sowie eine genügend weit vorne positionierte Trapezbasis bei.

Weitere, für ein tieferes Verständnis notwendiger aerodynamischer Details, findet der Interessierte in einem ausführlicheren Artikel zur Trudel-Problematik auf der DHV-Homepage unter News.

Dipl.-Math. Marcus Hoffmann-Guben
Deutscher Starrflügel-Meister 2001, 2-jährige Tätigkeit als Starrflügel-Testpilot bei A.I. R., Testflüge Atos inkl. WM 99, Vor-EM 99, Vor-EM 00, EM 00, 2-jährige Tätigkeit als Starrflügel-Testpilot bei Flight Design, Testflüge Exxtacy 135, Testflüge Exxtacy Bi, Testflüge Ghostbuster inkl. WM Testflüge Axxess, Axxess

Neues von

ATOS



A1RST EAM

Bei der WM 01 erfolgreich eingesetzt - auf der "Therme Messe" für die Segler vorgestellt: Das "A1RST EAM" bei des Weltchampions aus cFK. Ategeleiftir Weearrite und Alltagstauglich eit. Leislng: WWes'kanal optimiert integrierte et1uerseite - dadurch 6-12% besseres Gleitenj, Fraetisch: Y1/4&stabschbare Sollbruchstelle, Feefftig bei harten Larengen, Räder mitNericilidu e

AIR SPEED

Noch mehr Vorteile, die in der Praxis nutzbar sind, bietet das neue AIRSPEED Trapez aus Aluminium mit tofiliert Klappbasis



Neu: Für diese profilierte Basis gibt es zweigeteilte Räder und für das AIRSTREAM Trapez Rjt12 (d amischer Verkleidung (Bild)



Nac . auch C— ins Profiltreue...

11e ATOS - zusätzlich .flügelbereich für verb s int

A-I-R

Entwicklung • Vertrieb • Service • Check • Techn. Beratung

Probefliegen in Deutschland Österreich — wir kommen gern auch in Euer Fluggebiet

Aeronautic Innovation Rühle GmbH + Co
Borsigstraße 17 D - 71277 Rutesheim
Tel. 07152/351251 Fax 07152/351252
e-mail: internet:www.a-i-r.de

229/114

23.01.14

Lufttüchtigkeitsanweisung**für Gleitsegelgurtzeugkarabiner Paraflly Automatic von AustriAlpin**

Ein Gurtzeugkarabiner Paraflly Automatic von AustriAlpin ist während eines Startvorgangs beim Gleitschirmfliegen gebrochen.

Dieser Karabiner war im dreijährigen Dauereinsatz beim Gleitsegelstflugbetrieb des DHV. Die Materialuntersuchung hat ergeben, dass sich mit hoher Wahrscheinlichkeit Anrisse der Nickel-Chrom-Oberflächenveredelung (sichtbare Anrisse und Abplatzungen) rissinitierend auf die Aluminiumlegierung des Karabiners ausgewirkt haben.

Im Laufe der Betriebsdauer des Karabiners ist es zum fortlaufenden Risswachstum gekommen. Das letztendliche Versagen des Karabiners ist auf eine Biegewechselbeanspruchung mit daraus resultierendem Schwingbruch zurückzuführen.



In Übereinstimmung mit dem Karabinerhersteller AustriAlpin hat der DHV vorsorglich folgende **Sicherheitsmaßnahmen** getroffen:

Alle Gurtzeugkarabiner Paraflly Automatic von AustriAlpin, deren Oberflächenveredelung aus einer glänzenden Chromoberfläche besteht, dürfen nicht mehr verwendet werden (siehe Abbildungen).

Dieser Karabinertyp ist mit unterschiedlichen Oberflächenveredelungen erhältlich. Betroffen hiervon sind ausschließlich Karabiner mit Nickel-Chrom-Oberflächenveredelung.

Bei Unklarheiten, inwieweit es sich um einen Karabiner mit der schadhafte, glänzenden Chromoberfläche handelt, ist der Hersteller AustriAlpin, Industriezone C 10, A-6166 Fulpmes,

e-mail: office@austrialpin.at, Tel.: 0043-5225-65248-o zu kontaktieren.

Diese Lufttüchtigkeitsanweisung tritt mit Veröffentlichung in den Nachrichten für Gleitsegel- und Hängegleiterführer (NfGH) in Kraft. Die Sicherheitsmaßnahmen müssen vor der nächsten Benutzung durchgeführt sein.

Gmund, den 11. Dezember 2001

Klaus Tänzler

Geschäftsführer

Neue Musterzulassungen**Gleitsegel**

MusterprüfNr	Muster	Inhaber der Musterprüfung Fluggewicht min. - max.	Klasse
DHV GSio1-0930-01	Hornet L	Firebird Sky Sport AG 90 kg • 120 kg	2 GH
DHV 55-01-0931-01	Hornet 5	FuehlM Sky Sport AG 55 kg • 80 kg	2 GH
91-1V GS-01-0932-01	Advance Sigma 5 23	ADVANCE Thun AG 60 kg - 75 kg	2 GH
DHV 65-01-0933-01	Advance Sigma 5 31	ADVANCE Thun AG 102 kg - 127 kg	2 GH
DHV GSmi-01-0934-01	Boxtair S	Hight Design 65 kg 85 kg	1,2 GH
DHV GS 01-0935-01	Twin 3	Right Design 160 kg • 210 kg	1,2 Biplane
DHV 65-01-0936-01	Twin 3 T	Flight Design 160 - 210 kg	2 Biplane
DHV GS-01-0937-01	Airwave Sport M	Airwave Villingen Ges.m.b.H. 80 kg - 100 kg	1,2 GH
DHV GS 01-0938-01	Pechs 5	Edel GmbH Deutschland 70 kg 85 kg	2 GH
DHV GS-01-0939-01	Gin Oasis L	Aerosport International GmbH 100 kg 125 kg	1,2 GH
DHV GS-01-0940-01	Gin Oasis	Aerosport International GmbH 85 kg - 100 kg	2 GH
DHV GSla1-0941-01	Gin Oasis 5	Aerosport International GmbH 73 kg - 90 kg	1,2 GH
DHV GS-01-0942-01	Gin Oasis X5	Aerosport International GmbH 60 kg 80 kg	1,2 GH
DHV GS-01-0945-01	Gin Nomad L	Aerosport International GmbH 95 kg • 120 kg	2,3 GH
DHV GS-01-0946-01	Gin Nomad	Aerosport International GmbH 85 kg - 100 kg	2,3 GH
DHV 65-01-0947-01	Gin Nomad	Aerosport International GmbH 75 kg • 95 kg	2,3 GH

Hängegleitergurtzeuge

MusterprüfNr	Muster	Inhaber der Musterprüfung	Anhängelast
DHV 03-0114-01	Xtreme	Baeumer-Fischer Ursula-Sybilie (Sunglide)	to kg
DHV 03-0115-01	Top	Baeumerfischer Ursula-Sybilie (Sunglide)	to kg

Gleitsegelgurtzeuge

MusterprüfNr	Muster	Inhaber der Musterprüfung	Anhängelast
DHV 65-03-0240-01	I.Q.	Edel GmbH Deutschland	wo kg
DHV GS-03-0241-01	FLEXON	Fly market Flugsport-Zubehc GmbH & Co KG120 kg	
DHV GS-03-0241-01	FLEXON Alltag	Flymarket Flugsport-Zubehc GmbH & Co KG120 kg	
DHV 65-03-0243-01	Apco Finesse	Apco Aviation Ltd.	too kg
DHV GS-03-0244-01	SUPYAIR Randonneuse	Aerosport International GmbH	mo kg
DHV 65-03-0245-01	Tangra 9de	Blue Sky Flugschule Hochpustertal GmbH	mo kg
DHV GS-03-0248-01	High Adventure Skybum	High Adventure	120 kg
DHV GS-03-0249-01	High Adventure Skybuir Cygnus	High Adventure	120 kg
DHV GS-133-0250-01	wings of charge MG	wings of charge	um kg

Gleitsegelrettungsgeräte

MusterprüfNr	Muster	Inhaber der Musterprüfung	Anhängelast
DHV GS-02-0082-01	Charly CLOU 120	Finsterwalder GmbH, Charly Produkte	120 kg

Der Wanderfalke und das Gleitschirmfliegen

Seit Jahren suchen die Kurpfälzer Gleitschirmfreunde e.V. Heidelberg ein passendes Fluggelände im Neckartal, Unzählige, intensive Gespräche waren und sind hierfür noch immer notwendig. Immerhin wurde ein sehr attraktiver Oststartplatz gefunden.

Ein grossartiger Flieger

Bald stellte sich heraus, dass dieses Gelände bereits von Jemanden in Anspruch genommen wurde. Jemand, der, sobald wir ihn am Himmel beobachten können, eine besondere Faszination auf uns ausübt. Jemand, dem wir mit etwas Neid zugestehen müssen, dass er viel besser und geschickter fliegen kann als wir.

Wanderfalken hatten sich an einem Felsen auf der anderen Talseite niedergelassen.

Inzwischen gibt es in Deutschland einen recht ansehnlichen Bestand der Wanderfalken. Nachdem er in den 70er Jahren fast ausgerottet war, hat sich der Bestand - dank intensiver Bemühungen - bis heute erholt. Der Wanderfalke lebt in Europa in sehr unterschiedlichen Lebensräumen; an Steilküsten und in Tiefebene ebenso wie im Mittel- und Hochgebirge. Im Neckartal beispielsweise brütet der Wanderfalke in fast allen größeren Steinbrüchen. Er ernährt sich als Vogeljäger, die er im Sturzflug aus großer Höhe schlägt. Dabei erreicht er Geschwindigkeiten bis zu 300 km/h! Sein Lebensraum muss ein ausreichendes Nahrungsangebot und natürlich geeignete Brutmöglichkeiten, in der Regel Felsen, bieten,

Das Problem und die mögliche Lösung

Schnell wird behauptet, dass die Gleitschirmflieger den Wanderfalken stören, und es unweigerlich zu Konflikten kommen muss. Wie und wann genau der Wanderfalke auf Flugbetrieb reagiert, war jedoch nicht bekannt. Im Rahmen der Geländezulassung und Gesprächen mit den Naturschutzbehörden tauchten zum Thema »Wanderfalken und Gleitschirmfliegen« zum wiederholten Male grundlegende Fragen auf.

Um sich nicht weiterhin in Hypothesen zu verlieren, gaben die Kurpfälzer Gleitschirmflieger mit Unterstützung des DHV eine Studie in



Auftrag. Im Rahmen dieser Studie durch das Institut IUS wurde die Umwelt- bzw. FFH- Verträglichkeit des Projekts überprüft. Es wurden mögliche Auswirkungen, die durch das Einrichten des Startplatzes und den Flugbetrieb auftreten können, aufgezeigt. Aufgrund dieser Ergebnisse wurde ein Regelungsvorschlag zur Vermeidung von möglichen Störungen der Wanderfalken entworfen.

Besonders wichtig ist ein ausreichender Abstand zu dem Wanderfalkenhorst während der Brutzeit. Deshalb wurde eine Schutzzone zum Nistplatz von 250 m vorgeschlagen, die in der Geländeerlaubnis festgeschrieben werden soll. Ansonsten werden keine negativen Auswirkungen der Gleitschirmflieger auf die Wanderfalken erwartet.

Das Fliegen im Neckartal ist aufgrund dieser Studie in greifbare Nähe gerückt. Mit etwas Rücksicht können Gleitschirmflieger und Wanderfalken eben doch denselben Luftraum nutzen.

Info

Das Ostgelände bei Heidelberg ist noch in der Zulassung. Die Kurpfälzer Gleitschirmflieger benötigen noch dringend Informationen zu Wanderfalkenvorkommen in bereits bestehenden Fluggebieten. Dadurch könnten die Kenntnisse zur Umweltverträglichkeit des Flugsports verbessert werden. Die Daten sollen helfen, die naturschutzfachlichen Grundlagen für die Zulassung des neuen Geländes bei Heidelberg zu schaffen. Bitte Meldungen an den DHV gelaende@dhv.de und an wanderfalken@weisser-ness.de

Kurpfälzer Gleitschirmflieger e.V.

Bettina Mensing
Referat Flugbetrieb

Die Verhinderung von Unfällen ist das vordringliche Ziel unseres DHV-Infos. Das Info wendet sich nicht an die Öffentlichkeit, sondern an die Drachen- und Gleitschirmflieger persönlich. Es soll als Forum dienen, Unfälle einander mitzuteilen, zu analysieren und neue Sicherheitsvorkehrungen gemeinsam zu entwickeln. Der Außenstehende mag beim

Durchlesen dieses Sicherheitsjournals den Eindruck gewinnen, dass Drachenfliegen und Gleitsegeln außerordentlich gefährliche Sportarten sind. Er soll jedoch bedenken, dass Woche für Woche Tausende von Flügen in Deutschland durchgeführt werden, die problemlos verlaufen und nicht erwähnt werden.

Das DHV-Unfalltelefon

Unfallverhütung setzt Unfallforschung voraus. Wer selbst verunglückt, wer über einen anderen Unfair Kenntnis hat oder wer über einen Beinahe-Unfall etwas weiß, informiert bitte kurz die DHV-Geschäftsstelle. Tel. 08022/9675-0, und hinterläßt dort seine Telefonnummer. Der DHV-Sicherheitsreferent Karl Slezak nimmt dann Kontakt auf. Die Unfallmeldepflicht des Piloten bzw. Gerätehalters nach § 5 Luftverkehrsordnung bleibt unberührt.



GS-Unfallstatistik 2001

Unfallstatistik HG 2001 folgt in der nächsten Infoausgabe

Wie war das Unfalljahr 2001 im Vergleich zu den Vorjahren?

Die Gesamtzahl der gemeldeten Unfälle ist, im Vergleich zu den 3 Vorjahren, um etwa 25% gestiegen und liegt in etwa wieder auf dem Niveau von 1997, dem Jahr mit den bisher meisten Unfällen. Leicht gestiegen ist auch der Anteil der schwerverletzten Piloten. Eine traurige Steigerung gab es bei den tödlichen Unfällen; 15 Gleitschirmpiloten starben bei der Ausübung ihres Sportes, davon 11 im Ausland und 4 in Deutschland. 12 der Verunglückten starben unmittelbar an den Folgen des Absturzes. Bei 3 Piloten ist als Todesursache ein Herzinfarkt oder Schlaganfall in der Luft, vor oder während des Absturzes, wahrscheinlich. In den vier Jahren zuvor gab es durchschnittlich 8,5 tödliche Unfälle jährlich.

Wo liegen die Hauptursachen?

Fehleinschätzungen der Wetterbedingungen und dadurch verursachte Einklapper, die dann zum Absturz führen, sind bei den schweren Unfällen an erster Stelle zu nennen. Neben diesem Hauptproblem nehmen die restlichen Unfallgründe eine deutlich untergeordnete Rolle ein. Der zweite Problembereich, auch hier mit steigender Tendenz, betrifft die Übersteuerung des Gleitschirmes, also Strömungsabriss und Steilschlangen.

Hauptunfallursache Fehleinschätzung des Wetters. Wie erklärt sich das?

Zum einen fehlt so manchem Piloten wohl die rechte Vorstellung von der Gefährdung durch Wettereinflüsse. Unzureichende Ausbildung vor allem aber mangelnde Bereitschaft „wettermäßig“ ständig dazuzulernen führen in eine oft seltsame, weils meistens doch gut geht, manchmal aber fatale Ahnungslosigkeit.

Häufig fällt die Startentscheidung allerdings trotz eindeutig sichtbarer kritischer Flugbedingungen.

Dies ist wohl nicht alleine mit meteorologischer Unkenntnis zu erklären.

Gruppendruck, „Fluggeilheit“, das Beispiel schlechter Vorbilder und all die anderen psychologischen Faktoren die einer klassischen Fehlentscheidung vorausgehen, dürften hier eine große Rolle spielen. (siehe den Augenzeugenbericht auf Seite 57)

Der Frühsommer brachte uns im letzten Jahr häufig windige Schönwetterlagen. Starker Wind zusammen mit starker Thermik ist eine höllische Mischung und für die meisten Piloten gleichzusetzen mit Absturzgarantie. Wo sich ein Crack wie Sepp Gschwendtner lediglich beim Wettergott beschwert, dass es ihm so oft den Schirm zerlegt, (Szene G, Info Nr. 112) liegen die meisten anderen schon am Boden.

Der grüne Bereich sicherer Flugbedingungen ist beim Gleitschirmfliegen bedauerlicherweise klein, ein eventuelles Erweitern der persönlichen Grenzen mit hohem Trainingsaufwand verbunden. Das zu akzeptieren ist die eigentliche Tugend der Gleitschirmflieger.

Die „klassischen“ Wettergefahren für Gleitschirmflieger, Gewitter und Föhn, sind nur in sehr geringem Maß Unfallursache. Besonders häufig dagegen werden die Turbulenzen starker Thermik zum Problem. „Starke Thermik“ ist in Fliegerkreisen immer noch ein positiv besetzter Begriff. Das bringt viele Piloten in einen Konflikt. Ein Ritt in starker Thermik ist gefährlich und macht keinen Spaß. Blöderweise sind es aber genau diese Flüge, und die Berichte von den Kämpfen mit 8-Meter-Bärten, die einen hohen Stellenwert genießen. So mancher begibt sich dabei in Gefahren nur um mitreden zu können und nicht als Weichei ausgegrenzt zu werden.

Im besten Fall wird man irgendwann feststellen, dass Angst und Gefahr nicht das ist, was man beim Fliegen sucht, wird sich von den „gesellschaftlichen Zwängen“ emanzipieren und seine Freude daran haben, sich mit Spaß und Sicherheit in seinem persönlichen fliegerischen grünen Bereich zu bewegen

Der zweite meteorologische Unfallschwerpunkt ist starker Wind im All-

gemeinen und dadurch verursachte Lee's im Besonderen. Die starken Talwinde in den Alpentälern sind dabei eine der größten Gefahren. Nicht selten werden sie, weil unabhängig vom überregionalen Wind, zu spät erkannt. Bei 8 der tödlichen Unfälle des letzten Jahres herrschten zum Unfallzeitpunkt Starkwindbedingungen oder eine Leesituation.

Wie sieht die Unfallbilanz beim Gleitschirm- Hauptproblem, dem Einklappen aus?

Mit 51 Unfällen nach Einklappen (seitlich und frontal) zeigt sich eine deutliche Verschärfung dieses Problembereiches im Vergleich zu den Vorjahren.

Spätestens bei einem Klapper in Bodennähe lernt man einen gutmütigen Gleitschirm wirklich zu schätzen. Je höher die Klassifizierung, desto größer die Unfallwahrscheinlichkeit in dieser Situation. Setzt man die Unfallanteile (nur Einklapp- Unfälle) in Relation zu den vom DHV ausgegebenen Musterzulassungsplaketten, schaut's schlecht aus für die Klassen 2, 2-3 und 3.

Allerdings zeigen sich auch manche 1-2 er, besonders der neuesten Generation, von ihrer giftigen Seite. Ein Gütesiegeltest kann halt nicht den Einfluss anhaltender schwerer Turbulenzen simulieren. Erhellend ist in jedem Fall die Tatsache, dass viele der „klassischen 1 er und 1-2“ er, trotz-

teilweise enormer Verkaufszahlen, beim Unfallgeschehen vergleichsweise unauffällig sind.

Wie schon in den Jahren zuvor besteht das Hauptproblem nach einem Einklapper in einer unzureichenden Stabilisierung des Fluggerätes durch den Piloten, was auf einen schlechten Trainingsstand schließen lässt. Übersteuern des Klappers durch zu starkes Gegenbremsen, ist das geringere Problem.

Die Phasen in welchen ein Einklappen des Schirmes besonders gefähr-

[illegible]

Seite vor12

AEschurte , ..
 e07
 str g *Zwecke in der Un4alipreventon-
 lengeq1eiteAvestend e.V.it0 D e p Ae-nret:73e22:79erikfla., 0.S7404eVii
 .Club
 Deutsche ltro, ltro, heit:ri..
 sterreicheschet Aro
 ■ gae eins4174,, Z 'Ces, ltro, heit:ri..
 VgeietOCa an
 ■ Flagg
 : OpernntAngaben
 ewi2■0'1
 ei,end,o
 Anpen5uPlatuafla0.7,4,4
 st1).fee.5,103tv.
 1r.11-.111r61.15-..5313-..\$14
 2o-0.40135.
 519 A ca
 135. 10 kb
 4137.1.9)1. -BO
 18. 4517Y
 500.9.919

(Handwritten notes on a grid background)

Alveolen insgesamt 15g gemeldeten nennen
reilweise

Niffeeanea hen

iNe Unfälle nach Ihel fehle nnen 94105 Chescerneregen

atittergewiiimichen Infaf nianonanl. sonekehr Von deeschen Pneen tm

AMfliehe und AleS01:594 komme filigzestan facherinIngentna

Klassel-Z. 32% len verteilen sieh ivf o f elgt 77117-d-k rlfich OH V. enseen.

Aten. Trudeln Seekrug: Klasse 37% klasse 3/2'5: 24% Nasse a;

Niesse 1.5% Klasse 1.7. 50% glasee 2:23%

Nass. 2.3:12% Klasse 3; 5% Prot0:5%

[illegible]

Die Unfallblätter
sind unter
www.dhv.de
als Download
erhältlich



lich ist, sind der Abflugbereich nach dem Start, hangnahes Fliegen sowie der Landeanflug. Ein Großteil der Unfälle nach Einklappen ereignet sich in diesem bodennahen Bereich.

Die Statistik zeigt bei den Unfällen nach Strömungsabrissen einen Anteil von 50% Gleitschirmen der Klasse 1-2. Wie kommt das?

Das sind zum einen „typische“ Anfängerfehler, Grobmotorisches Ziehen an einer Steuerleine führt zum Trudeln, zu starkes beidseitiges Anbremsen im Endanflug zum Stall, um zwei Beispiele zu nennen. Ein weiterer Punkt ist das Verkürzen der Bremsen durch ein- oder mehrmaliges Wickeln um die Hand. Das Gefühl für den verfügbaren Steuerweg geht verloren, der Strömungsabriss wird unabsichtlich schnell erreicht.

Die Hälfte der Unfälle nach Strömungsabrissen in der Klasse 1-2 betrifft ein einziges Schirmmodell. Beim Rebel, je nach Einhängenhöhe des Beschleunigers mit 1-2 bzw. 2 klassifiziert, sind sowohl Steuerweglänge als auch Steuerdruckzunahme für die Klasse 1-2 grenzwertig. Das haben Nachflüge durch die DHV- Testpiloten bestätigt. Beide Parameter, Steuerweglänge und Steuerdruckzunahme im Grenzbereich von 1-2 zu 2, ergibt eine anspruchsvolle Steuercharakteristik. Hier ergaben sich dann Probleme, weil Käufer bei diesem Schirm von einem typischen 1-2 er Steuerverhalten ausgingen. Das DHV- Technikreferat wird die gewonnenen Erkenntnisse bei der künftigen Prüfungstätigkeit berücksichtigen.

Thema Steilschirm

Drei Piloten hatten unglaubliches Glück, als sie sich in je einen Weinberg, einen Baum und eine Stromleitung spiraltten -und dabei unverletzt blieben.

Alle drei konnten eine stabil gewordene Steilschirm nicht mehr ausleiten und waren auch nicht mehr in der Lage ihren Rettungsschirm zu werfen.

An der Hochries ereignete sich ein tödlicher Unfall. Ein Pilot mit langjähriger aber äußerst unregelmäßiger Flugerfahrung (5 Flüge im Jahr) spiraltte sich mit einem geliehenen Intermediate in den Boden.

Bereits beim Einleiten der Steilschirm verlor ein Teilnehmer an einem Performancetraining das Bewusstsein. Er spiraltte bis zum Boden und überlebte wie durch ein Wunder schwerverletzt.

Der erste Tote des neuen Jahres 2002 wurde auch Opfer einer stabilen Spirale. In Monaco spiraltte er ins Meer und ertrank, weil keine Wasserrettung vorbereitet war.

Allmählich ergibt sich ein absurdes Bild: Seit 1997 ist kein Unfall bekannt geworden, der durch das Beherrschen der Steilschirm hätte verhindert werden können. In dieser Zeit gab es aber mindestens 6 tödliche Unfälle und zahlreiche Schwerverletzte beim Trainieren dieses Manövers.

Das legt den Schluss nahe, dass hier unter großem Risiko etwas trainiert wird, was in der Flugpraxis nicht wirklich notwendig ist. Eine Steilschirm sicher in schwierigen Bedingungen wie starkem Steigen und Turbulenzen zu beherrschen (und nur dann braucht man dieses Manöver) erfordert ständiges intensives Training. Dies können die wenigsten „Normalpiloten“ leisten. Statt sich deshalb mit einem schwierigen und nicht ungefährlichem Manöver herumzuplagen ist es sinnvoller gar nicht in Situationen zu geraten, die einen Schnellabstieg notwendig machen. Ordentliches Ohren-Anlegen und Beschleunigen reicht in den allermeisten Fällen zum Abbau von Höhe mit dem Vorteil gleichzeitiger Vorwärtsfahrt aus- und ist bei weitem das einfachere und ungefährlichere Manöver.

Wer doch Spiralen lernen möchte sollte dies unbedingt über Wasser in einem professionellen Sicherheitstraining tun.

Beim Nachttesten von zwei Unfallgeräten haben die DHV –Testpiloten eine interessante Feststellung hinsichtlich des Einflusses von Gurtzeugen auf das Verhalten des Schirmes in der Steilschirm gemacht. Fehlerhaft angebrachte Frontcontainer (sehr enge Fixierung am Gurtzeug, entlasteter Brustgurt) können wie ein Kreuzgurt wirken. Dadurch verstärkt sich die Tendenz zum Nachdrehen bzw. stabilen Spiralen des Schirmes spürbar bis dramatisch.

Noch ein Hinweis

Besondere Vorsicht beim Spiralen mit Gleitschirmen die im Gütesiegelprotokoll einen diesbezüglichen „Hinweis zur Flugsicherheit“ vermerkt haben. Dies ist beispielsweise beim Pro Design Relax und Edel Confidence der Fall, diese Schirme zeigen das getestete Verhalten „ab 12 m/Sek. Erhöhtes Nachdrehverhalten“ bzw. „stabile Spirale ab 14 m/Sek.“.

Lässt sich eine besonders unfallgefährdete Pilotengruppe ausmachen?

Eindeutig sind Einsteiger und Piloten mit vergleichsweise wenigen Flügen

und Flugstunden am stärksten gefährdet. Wer seinen Schirm noch nicht so gut kennt, fliegt ebenfalls mit erhöhtem Risiko. In diesem Zusammenhang fällt die hohe Zahl der Unfälle beim Probefliegen eines Schirmes auf. Dabei kam es zu drei tödlichen Unfällen innerhalb von 12 Monaten. Offensichtlich meint so mancher Pilot beim Probeflug gleich alles ausprobieren zu müssen, vom Massivklapper bis zur Steilspirale. Wegen des teilweise drastisch unterschiedlichen Flugverhaltens, auch innerhalb der gleichen Gütesiegelklasse, sind hierbei die Probleme vorprogrammiert.

Gibt es weitere Auffälligkeiten beim letztjährigen Unfallgeschehen?

Wie bereits 2000 sind die Unfälle mit Rückenverletzungen, trotz überwiegender Verwendung von sehr guten Protektoren, erneut angestiegen. Auffällig viele Piloten zogen sich zusätzlich eine Beckenverletzung zu, was auf einen seitlichen Aufprall schließen lässt. Die gegenwärtigen Rückenschutzsysteme bieten hier praktisch keinen Schutz. Man wird sich für die Zukunft verstärkt Gedanken über einen wirkungsvolleren Schutz bei einem seitlichen Aufprall machen müssen.

Einem Piloten hätte eine fehlerhafte Kompatibilitätsprüfung Gurtzeug- Rettungsschirm beinahe das Leben gekostet. Ein Tragegurt hatte sich selbständig aus dem Aufhängekarabiner ausgehängt, der Schirm geriet in einen Spiralsturz.

Dem Piloten gelang es nicht den Rettungsschirm auszulösen. Der Splint war blockiert. Er überlebte den Aufprall schwerverletzt. (siehe DHV- Info und www.dhy.de)

Fast verdoppelt hat sich die Zahl der Unfälle mit Doppelsitzern. Ziemlich sicher ist dies das Resultat der vergleichsweise wenig anspruchsvollen Ausbildung zum Tandempiloten. Der Könnensstand manches Freizeit- Tandemfliegers ist mit „erschütternd“ jedenfalls noch positiv beschrieben.

Was plant der DHV um die Unfallsituation zu verbessern?

Wir arbeiten an einem „Wettergefahren-Video“ um im Bereich Ausbildung und Fortbildung ein wirklich brauchbares Medium zur Vermittlung dieser wichtigen Thematik zu haben. Dazu haben wir uns den besten Experten auf diesem Gebiet, den Meteorologen und Fluglehrer Hannes Schmalz, ins Boot geholt.

Die Überarbeitung der Gütesiegelanforderung mit dem Ziel, Dynamik aus den unteren Gütesiegel-

Klassen herauszunehmen, gestaltet sich schwierig. Wenn man nämlich die „Dynamik-Schraube“ fester anzieht, kommt die „Sackflug- Schraube“ weiter heraus. Hier wird im Moment, in Zusammenarbeit mit interessierten Hersteller, intensiv getestet und beraten.

„Guided Flying“, betreutes Fliegen unter kompetenter Führung, ist für den Gelegenheitspiloten die bei weitem sicherste Art seinen Sport zu genießen.

Den Flugschulen kommt deshalb, nicht nur im Bereich Ausbildung und Fortbildung, eine immer größere Bedeutung zu. Wir verstärken deshalb unser Engagement hinsichtlich Flugschulüberprüfungen, Qualitätskontrolle von Fortbildungs- und Reiseveranstaltungen und im Bereich der Aus- und Fortbildung der Fluglehrer.

Nicht zuletzt wollen wir durch eine offene Informationspolitik jedem Interessierten die Erkenntnisse aus Unfallanalyse und Sicherheitsarbeit zugänglich machen.

Karl Stezak

Augenzeugenbericht

Liebe Sportfreunde,

am 12.06. bin ich zum Fliegen an den Tegelberg gefahren. Die Bedingungen waren traumhaft. Man konnte ohne viel Mühe auf 2.500 Meter aufdrehen und die Berge von oben betrachten.

Am 13.06. hatten wir Nordwind. Vor der Startrampe kachelte zusätzlich zerrissene Thermik hoch, welche die Gleitschirmflieger nach dem Start, ohne viel Fahrt aufzunehmen, 30 – 50 Meter nach oben katapultierte. Es wurde sogar noch geschult.

Die Drachenflieger konnten noch relativ problemlos starten. Um noch bessere Startbedingungen abzuwarten, habe ich mir den Flugbetrieb noch ca. 1 Stunde angesehen. Etliche Gleitschirmflieger starteten »nach meiner Ansicht« unter dramatischen Bedingungen. Die Zuschauer klatschten Beifall, wenn die startenden Piloten, einschließlich der ortsansässigen Tandempiloten mit Fluggast, nach dem Start ihr Gerät stabilisieren konnten.

Beim 4. oder 5. Start vor dem tödlichen Absturz wurde ein Pilot, nach dem Aufziehen des Schirmes, an der Nordwestrampe mit halb eingeklapptem Schirm aus dem Stand hochgerissen und über die Ostrampe geschleudert. Er konnte, sicherlich nur durch Zufall, seinen Schirm stabilisieren und somit einen tödlichen Absturz in die Felsen unterhalb der Ostrampe verhindern.

Spätestens hier hätte es allen Piloten klar sein müssen, dass die Startbedingungen sehr kritisch waren. Es wurde ohne Kommentar vom Unvermögen des startenden Piloten ausgegangen und der Flugbetrieb ging munter weiter.

Dann geschah es!

Ein Pilot zog seinen Schirm auf und startete. Kurz nach der Rampe wurde er, wie auch schon viele vor ihm, ohne wesentlich Fahrt aufzunehmen, ca. 20 - 30 Meter nach oben katapultiert. Es folgte: Einklapper rechts, Drehung nach rechts um 90° Grad, Einklapper links, Frontklapper, nach dem Loslassen der Bremsen schoss der Schirm nach vorne, der Pilot fiel in den Schirm und stürzte ca. 100 Meter tiefer in die Felsen. Das ganze lief nach meiner Beobachtung in ca. 3 – 5 Sekunden ab, ohne dass der Pilot eine Chance gehabt hätte.

Der herbeigerufene Notarzt mit Rettungshubschrauber konnte nur noch den Tod feststellen.

Es folgte: betretene Gesichter, Aussagen wie: »es passiert halt, das war kein Pilotenfehler« und Startverbot für den restlichen Tag. Am folgenden Tag ging alles munter weiter (einschließlich ich).

Da mich der Hergang doch sehr nachdenklich gemacht hat, habe ich meine Sicht zu Papier gebracht und möchte sie Euch nicht vorenthalten. Möge sich jeder Pilot seinen kritischen Blick für das Wettergeschehen bewahren, daraus seine Entscheidungen treffen und nicht wie ein Lemming Anderen nachrennen und vielleicht in sein Verderben.

Ignaz Urrigshardt

Tödlicher TrudekInfall

Am 28.12.2001 verunglückte der 40-jährige Pilot Volker Hildebrand im Fluggebiet Macher auf Lanzarote tödlich.

Pilot

Volker Hildebrand war im Besitz eines Hängegleiter A- Scheines, Ausstellung 1984. Von befreundeten Fliegern wurde er als erfahrener, regelmäßig fliegender aber relativ risikofreudiger Pilot beschrieben. Er hatte bereits Erfahrung mit den Starkwindbedingungen auf Lanzarote und flog den Atos seit dem Sommer 2000 regelmäßig.

Wetterbedingungen

Zum Unfallzeitpunkt herrschten Starkwindbedingungen. Nach Zeugenaussagen lagen die Windgeschwindigkeiten am Startplatz bei 30 – 40 km/h, über der Hangkante bei ca. 40 -50 km/h.

Gerät

Beim Unfallgerät handelt es sich um einen Atos von Air, Baujahr 2000. Nach Zeugenaussagen hatte der Starrflügler bei der Ankunft auf Lanzarote am 24.12. 01 einen Transportschaden am Kielrohr. Von dem Drachenpiloten Klaus Hartmann ließ sich Volker Hildebrand Werkzeug zur Reparatur des Schadens. Nach der Instandsetzung absolvierte er einen problemlosen zweistündigen Flug im Gelände Famara. Lt. Klaus Hartmann, der zur gleichen Zeit in der Luft war, waren die Flugbedingungen ruhig.

Unfallablauf

Volker Hildebrand startete am 28.12.01 gegen 15.00 Uhr vom Startplatz Mancher mit Starthilfe. Er stieg sofort im dynamischen Wind und soarte ca. 5 Minuten mit einer Maximalhöhe von 200 Metern über Startplatzhöhe. Gleichzeitig in der Luft befindliche Piloten von Flexiblen berichteten einem Zeugen gegenüber, der Atos wäre, im Vergleich zu ihren Geräten, auffallend langsam geflogen.

In ca. 50 Meter Höhe leitete der Pilot einen steilen Vollkreis Richtung Hang ein. Nach diesem ersten Vollkreis folgte ein zweiter, noch steilerer, in dessen Verlauf es, nach Augenzeugenberichten, zum Strömungsabriss am Innenflügel kam. Beobachter wollen gesehen haben, dass die Arme des Piloten während des zweiten Vollkreises gestreckt waren. Über den weiteren Verlauf gehen die Berichte auseinander. Zwei Augenzeugen haben ein deutliches Trudeln über mindestens 270° Grad und den Aufschlag auf den Boden aus dieser Flugsituation beobachtet. Ein weiterer gibt an, das Gerät sei kurz nach dem Strömungsabriss steil nach unten abgetaucht und mit hoher Geschwindigkeit auf dem Boden aufgeschlagen.

Volker Hildebrand erlitt beim Aufschlag einen Genickbruch und war auf der Stelle tot.

Wahrscheinliche Unfallursache

Zu langsame Fluggeschwindigkeit war mit hoher Wahrscheinlichkeit die Ausgangssituation des Unfallablaufes. Der erste Vollkreis brachte den Piloten bereits gefähr-

lich nahe an den Hang. Möglicherweise hat er dies erkannt und nun versucht durch Drücken des Steuerhügels den Steilkreis zu beenden und vom Hang wegzukommen. Durch die jetzt zu niedrige Fluggeschwindigkeit kam es zum Strömungsabriss am Innenflügel und damit zum Trudeln. Selbst bei sofortiger und korrekter Pilotenreaktion hätte die Höhe von 20- 30 Meter über Grund zur Ausleitung des Trudelns nicht ausgereicht. Lt. Hersteller dreht der Atos nach dem Beginn des Trudelns in der Regel ca. 270° Grad negativ, bevor er in einem steilen Abfangbogen selbständig ausleitet.

Inwieweit die von Volker Hildebrand durchgeführte Reparatur der Kielstange das Flugverhalten des Atos beeinflusst hat, konnte nicht untersucht werden. Ebenso wenig, ob das Gerät dem beim DHV eingelagerten Muster entsprach, oder modifiziert war. Die Angehörigen des verunfallten Piloten wollten einer technischen Untersuchung des stark beschädigten Gerätes leider nicht zustimmen.

Erkenntnisse aus dem Unfall

Der Unfall verdeutlicht einmal mehr die Flugtechnischen Besonderheiten der Starren.

Im DHV- Info im vom Mai 2001 warnt Marcus Hoffmann-Guben im zweiten Teil seiner Gegenüberstellung Starre -Flexible: „Die Starren können wegen der geringeren Schrägungswinkel-Differenz nicht so in die Thermik hineingewürgt werden wie die Flexiblen. Setzt man sich über diesen Punkt hinweg, so besteht die Gefahr, ungewollt ins Trudeln zu geraten“. Und weiter beschreibt er die Trudeleigenschaften: "Das vom Flexiblen gewohnte „Hinhungern“ in der Thermik kann beim Starren zum ungewollten Trudeln führen Je nach Modell wird ein Starrer beim unfreiwilligen Trudeln ? bis 1? Umdrehungen machen, selbständig auf die Nase gehen und relativ sanft abfangen. Der Abfangweg erfordert dann etwa 80 Meter. Beim unfreiwilligen Trudeln in Bodennähe kann es also schnell lebensgefährlich werden.

Beides ist beim vorliegenden Unfall wohl genauso eingetreten wie hier von Marcus beschrieben. Ein enger Kreis aus relativ niedriger Fluggeschwindigkeit oder das Herausdrücken des Steuerhügels beim Versuch den Kreis vom Hang weg auszuleiten führte zum Trudeln, die Höhe über Grund reichte dann zum Abfangen des Gerätes bei weitem nicht aus.

Karl Slezak



Drachenfliegen fern n im Doppelsitzer

Ein Zwischenbericht über das Erprobungsprogramm »Doppelsitzer-Ausbildung«

Attraktive Ausbildungsmethoden sind gefragt, damit junge Leute Spaß am Drachenfliegen bekommen

Die Drachenflieger werden immer weniger und der Nachwuchs fehlt. Bei jeder Regionalversammlung, seit mindestens 5 Jahren, hört man allseits diese Worte, die ja so wahr sind..

Zu wenig Öffentlichkeitswerbung für den Drachenflug (Gleitschirme sieht man bei jedem Skispringen und öfter in der TV-Werbung, Drachen dagegen so gut wie nie) vermittelt nach außen hin den Eindruck, dass dieser Luftsport schein-bar »out« ist. Insider bezeichnen die Drachenflieger nicht ohne Grund als Saurier der Lüfte, nicht zuletzt auch wegen des hohen Durchschnittalters der Piloten.

Kaum noch ein Nachwuchspilot möchte mit der konservativen Ausbildungsart das Drachenfliegen am Übungshang erlernen. Das ermüdende Herauftragen der nicht gerade leichten Fluggeräte zum Startplatz und das anschließende Kurzzeiterlebnis des oft aufregenden sekundenschnellen Konturenflugs, der häufig mit heftigen Bodenberührungen beendet wird, schrecken den angehenden Flugeleven eher ab, anstatt ihn zu motivieren.

Diese seit 1974 angewendete Ausbildungsmethode ist zudem auch nicht mehr gerade zeitgemäß. Statistisch bleiben bei dieser konventionellen Ausbildungsmethode höchstens 20-25% der Flugschüler dem Flugsport erhalten und melden sich zur A-Schein Ausbildung an. Der Rest ist gefrustet und hört ganz mit dem Fliegen auf.

Dies war einer der Hauptgründe eine zeitgemäße, sichere und attraktive Ausbildungsmethode, die vom Pilotennachwuchs akzeptiert und gewünscht wird, in den neuen Lehrplan aufzunehmen.

Gemeint ist die Anfängerausbildung mit doppelsitzigen Hängegleitern, die von einem Ultraleichtflugzeug oder auch von einer Winde geschleppt werden. Der Fluglehrer fliegt bis zur Alleinflugreife bei allen Übungsflügen mit seinem Flugschüler, wie dies auch in der allgemeinen Luftfahrt üblich ist. Erst wenn der Flugschüler die Flugpraxis weitgehend beherrscht, werden die geforderten Alleinflüge sowie die Fußstart- und Landetechnik am Übungshang, relativ einfach und schnell erlernt.

Doppelsitzige Ausbildung, eigentlich nichts Neues

In den USA, Australien und Argentinien erlernen Flugschüler schon seit vielen Jahren das Drachenfliegen in doppelsitzigen Hängegleitern. Die Flugschulen sind auf Fly-Ranches und in Fly-Parks organisiert. Geschleppt wird dort vorwiegend mit dem »Dragonfly«, der nun endlich auch in Deutsch-

Ergebnisse und Erkenntnisse

Fluggeräte, Gerätetyp	Zugelassene Abflugmasse	Erprobte Startmeth., FS, FW, SW	MZL	Bewertung
Duo Club	215 kg	FS, FW, SW	la	Relativ langsam, für WS geeignet, für 115 nur bedingt geeignet
Laminar RIP	199 kg	FS, FW, SW	Ja	Geeignet für WS und ULS
Moyes X 2	Keine Angaben	FS, FW, SW	Nein*	Geeignet für WS und ULS, aber Kein Gütesiegel!
FOCUS 2	237 kg	FS, FW, SW	la	langsam, für WS geeignet, für ULS bedingt geeignet
GR 210	217 kg	FS, FW	la	Geeignet für WS und ULS
Atos	180 kg	FW	ja**	Sehr schnell für DoSi-Ausbildung; hohe Landgeschwindigkeit
Wills Wing325	199 kg	FS, FW, SW	Österr. Anerk.	Sehr langsam, Für WS geeignet, für ULS nur bedingt geeignet
bottacy (Bi)	190 kg	FS, FW,	Ja	Geeignet für WS und ULS, z.Z. sehr geringe Zuladung
FUN 220		keine	Ja	Wurde nicht in der Erprobung geflogen

* hat keine deutsche Musterzulassung
 ***- ist nur einsitzig zugelassen
 * FS= Fußstart
 * FW= angebautes Fahrwerk
 * SW= Startwagen
 Anmerkung: Der Laminar RIP wird zwischenzeitlich von den meisten Erprobungsteilnehmern erfolgreich eingesetzt, da er auch noch bei Schleppgeschwindigkeiten von über 60 km/h relativ gut zu steuern ist.

land in Kürze eingesetzt werden kann, wenn die Verkehrszulassung erteilt ist. Der Schlepp mit Trikes wird in diesen Ländern weniger durchgeführt. Trikes sind im Schlepp schneller und das Schleppverhalten wird zusätzlich durch die Pendelbewegung der Gondel auch unruhiger, als beim Schlepp mit einem Dreiaxser-Schleppflugzeug.

Demnächst Schlepp mit Dreiaxser-Schleppflugzeugen

Bislang darf in Deutschland der UL-Schlepp nur mit Gewichtskraft gesteuerten ULs (Trikes) durchgeführt werden, weil der Dreiaxser-Schlepp noch nicht zugelassen ist. Er wird aber seit Juni 2000 in enger Zusammenarbeit mit dem DAeC-Luftsportgerätebüro und dem DHV-Schleppbüro gemeinsam erprobt und sicher auch bald zugelassen werden. Bisher werden zwei Dreiaxser für den UL-Schlepp mit Hängegleitern getestet. Der »Condor 232« wird für den einsitzigen und die »STOL CH-701D« für den ein- und doppelsitzigen Hängegleiterschlepp eingesetzt. Der »Dragonfly« soll in Kürze auch in dieses Programm aufgenommen werden.

Der lange Weg der Erprobung

Seit 1998 wird die doppelsitzige Ausbildungsmethode zum Erlernen des Drachenfliegens von einigen Fluglehrern, im Rahmen eines DHV-Erprobungsprogramms, unfallfrei durchgeführt. Vorausgegangen war eine kurze zentrale Erprobung im DHV-Prüfzentrum Bad Salzungen, die sehr positiv verlief. Allerdings konnte dort nur das Schleppverhalten mit Trikes getestet

werden, die teilweise zu schnell für die langsam fliegenden und zum Teil technisch veralteten HG-Doppelsitzer waren. Auf Grund dieser Feststellungen mussten schnellere und für den UL-Schlepp geeignete, moderne Doppelsitzer mit Doppelsegel entwickelt werden, deren Musterprüfungskosten der DHV durch eine Fördermaßnahme übernommen hat.

Von den ursprünglich 4 zur Musterprüfung vorgesehenen Mustern haben der »BIP« von der Firma Laminar und der »FUN 220« der Firma Skyline, die Musterzulassungen erhalten. Später kam dann noch der EXXTACY-BI der Firma Flight Design als Starrflügel hinzu. Parallel zu der Hängegleiterentwicklung haben wir uns auch im Bereich der langsamer fliegenden, schleppgeeigneten ULs umgeschaut und mit unterschiedlichen Trikes Erfahrungen gesammelt.

Viel Idealismus und privates Engagement erforderlich

Um überhaupt dieses Erprobungsprogramm durchführen zu können, habe ich mir privat, vorwiegend für diesen Zweck, ein langsam fliegendes Trike (Aircreation FUN-Spider) angeschafft, ebenso ein Jahr später einen Laminar-BIP, der meinen alten DUO-Club ablöste, weil er für den UL-Schlepp doch etwas zu langsam war. Mit dieser Mindestausstattung und einem Leih-Exxtacy der Firma Flight Design konnten der Fluglehrer Martin Ackermann und ich hier im DHV-Prüfzentrum Bad Salzungen die stolze Anzahl von bisher über 300 UL-Schlepps in den unterschiedlichsten Konfigurationen absolvieren. Ohne Martin, der maßgeblich an der Fahrwerk- und Startwagenentwicklung beteiligt war und ein hervorragender Pilot und Fluglehrer ist, wäre die Entwicklung dieses Programms sicherlich nicht so weit fortgeschritten. Viele Arbeitsstunden und Flugstunden, davon die meisten zum Nulltarif, wurden in diese Erprobung eingebracht. Das Resultat dieser Arbeit,



die uns viele Erkenntnisse brachte, aber auch einiges Geld gekostet hat, konnte sich sehen lassen. Zufriedene Flugschüler bestätigten uns, dass diese Ausbildungsmethode der richtige Weg ist, um sicher und effektiv das Drachenfliegen zu erlernen.

Seit diesem Jahr haben wir unseren Schleppflugzeugpark um einen Dreischacher des Typs STOL CH 701D erweitern können, mit dem wir auch HG-Doppelsitzer schleppen. Diese Anschaffung wurde Dank einer großzügigen, zinslosen Finanzierung eines privaten Geldgebers ermöglicht, der ein überzeugter Förderer des Schleppzentrums Bad Salzungen und dieser Ausbildungsmethode ist.

Schleppklinken

Bisher hat sich die Moyes TS (Kielrohr-Kombiklinke) in ursprünglicher und modifizierter Bauweise als die optimale Klinke für den UL-Schlepp mit Fahrwerken oder Rollstarts bewährt. Ähnliche Bauformen und Neuentwicklungen werden z.Z. noch für diese Art des Schleppens erprobt. Die Benutzung von herkömmlichen Brustklinken erfordert sehr viel Steuerkraft und ist für den UL-Schlepp nur beim EXXTACY möglich gewesen. Bei allen herkömmlichen, flexiblen doppelsitzigen Hängegleitern ist der UL-Schlepp mit einer Schleppklinke, die am Kielrohr und am Piloten fixiert ist (UL-Schlepphilfe), und die aus beiden Positionen ausklinkbar sein muss, die sinnvollste Lösung. Beim Windenschlepp wird meist nur die konventionelle, zweistufige Brustklinke verwendet. Zwischenzeitlich wurden Kombinationen zwischen Kielrohrklinken mit Gurtzeugklinken weiterverfolgt. Auch hier es gibt es noch weiteren Erprobungsbedarf und in Kürze sicher auch eine Neukonstruktion.

Fahrwerke

Zwei Teilnehmer erproben z. Z. gefederte Fahrwerke, die den harten Schulanforderungen genügen sollen. Die bisher gewonnenen Eindrücke können als positiv bewertet werden. Aber auch hier besteht noch weiterer Erprobungsbedarf, damit künftig leichtere und stabilere Fahrwerke hergestellt werden können. Die bisher eingesetzten starren Fahrwerke sind zwischenzeitlich zwar stabil genug, übertragen aber Bodenunebenheiten direkt in das Kielrohr.

Beurteilung des Lernerfolgs

Übereinstimmend erklärten alle Teilnehmer, dass die an der Erprobung bisher teilgenommenen Flugschüler von dieser Ausbildungsmethode begeistert sind und der erreichte Lernerfolg sehr zufrieden stellend ist. So haben Flugschüler bereits nach 10 bis 15 doppelsitzigen Ausbildungsflügen und einigen Fußstarts am Übungshang ihren ersten Alleinflug im Schlepp ohne größere Probleme durchgeführt. Bereits nach einer 7-10 tägigen Kompakt-Ausbildung wurde das Luftfahrerschein A-Niveau fliegerisch erreicht. Gleichzeitig wurden in dieser Zeit die Kenntnisse für den UL-Schleppstart und bei einigen Flugschulen auch die Fertigkeiten für den Windenschleppstart erworben.

Besonders erwähnt wurde, dass die Ausbildungen auch bei Wetterlagen (Thermik, Starkwind etc.) durchgeführt werden konnten, die einen Ausbildungsbetrieb am Übungshang nicht mehr zugelassen hätten. Das Wetterspektrum für den Schulungsbetrieb konnte so erheblich erweitert werden.

Fehltag, die durch einsetzende Thermik, Rückenwind oder starken Seitenwind, eine Ausbildung am Übungshang unmöglich machten, konnten meist durch die doppelsitzige Ausbildung sehr gut kompensiert werden.

Die Fluktuation war außergewöhnlich gering. Im Gegensatz zur herkömmlichen Ausbildung am Berg, bei der von 10 Flugschülern nur ca. 2 Piloten ihre Ausbildung fortsetzen (20%), sind es bei dieser Ausbildungsmethode etwa 90%, die ihre Ausbildung zum A-Schein und gleichzeitig eine Zusatzberechtigung für Schlepp erwerben. Rudi Aumer berichtete uns, dass seine Flugschule voll ausgebucht sei, seit er mit der Doppelsitzer-Methode Drachenflugschüler ausbildet.



Laminar Easy

... vom Allrounder- bis zum Spitzenpiloten - für Jeden der richtige Hängegleiter !

- Diese, von Vielseitigkeit und Sportlichkeit geprägte Linie, deckt jedes Flugbedürfnis ab.

NEW Laminar 12 Easy
Piloten 45 bis 80 kg

- Laminar 14 Easy
Piloten 65 bis 95 kg
- Laminar 16 Easy
Piloten 75 bis 110 kg
- Laminar 20 Easy Bip
Tandem

Laminar Easy welcher in Sachen Leichtigkeit, Leistung, Harmonie und Flugspaß neue Maßstäbe setzt.

more
hanggliding paragliding

Kufsteiner Str. 44, D - 83064 RAUBLING - KIRCHDORF - Tel. +49 (0) 8035 6189, Fax 8481 - www.fly-more.com - E-Mail: office@Fly-more.com - www.icaro2000.com

Umschulung für Gleitsegelpiloten

Für Gleitsegelpiloten mit A-Schein, die auf Hängegleiter umsteigen wollen, besteht nun auch die Möglichkeit den Hängegleiter-A-Schein mit dieser Ausbildungsmethode zu erwerben. Die Voraussetzungen dafür sind der Erwerb der HG-Grundstufe(L-Schein)+10 doppelsitzige UL-Schleppstarts-no Alleinflüge im UL-Schlepp > 500m GND+ übliche Theorie für HGA und UL-Schlepp (die ULS-Theorie und ULS-Praxis werden z. Z. noch vom DHV abgeprüft). Bei erfolgreicher Umschulung erhält der frischgebackene Pilot dann den »Beschränkten Luftfahrerschein« (HGA) mit »UL-Schleppstartberechtigung« ,

Neue Erprobungsteilnehmer im Jahre 2002

Die Hamburger Drachenflieger werden im kommenden Jahr auch an dem Erprobungsprogramm teilnehmen und wollen mit ihrem Exxtacy-Bi neue Vereinsmitglieder gewinnen. Lukas Bader beabsichtigt ebenfalls im nächsten Jahr in Saarmund seine Drachenflugschüler doppelsitzig auszubilden.

Fly-Ranches, Schleppzentren

Der Gedanke, Schleppzentren zu gründen, nimmt immer größere Formen an, da die ohnehin wenigen Drachenflugschulen, die mit dieser Ausbildungsmethode schulen möchten, auf einen geregelten UL-Schleppbetrieb angewiesen sind, den sie nicht immer zu Verfügung haben. Zu dem müssen diese Fluggelände auch über ausreichend große und hindernisfreie Flächen verfügen, die aus Kostengründen von einer einzelnen Drachenflugschule nicht finanziert werden können. Abhilfe dafür und ein Gewinn für die gesamte Fliegerei könnte die Einrichtung von deutschen Fly-Ranches (Schleppzentren) sein.

Die Berliner, die Hamburger, die Schwäbisch Haller Drachen- und Gleitschirmflieger und noch einige andere Vereine denken darüber nach, Schleppzentren in ihren Regionen aufzubauen, in denen alle Piloten und Flugschulen nach Absprache und gegen entsprechende finanzielle Entschädigung geschleppt werden können. Diese Einrichtungen würden gerade den kleineren Drachenflugschulen diese Art der Ausbildung kostengün-

stig ermöglichen. Der DHV arbeitet an einem solchen Konzept und bittet interessierte Vereine um Kontaktaufnahme und rege Mitarbeit.

Ausblick

Mit Änderung der LuftPersV wird der DHV die doppelsitzige Ausbildungsmethode zusätzlich zur konventionellen Bergstartausbildung einführen. Dann können alle Drachenflugschulen, die über geeignetes Ausbildungspersonal verfügen, diese Art der Ausbildung optional oder ausschließlich anbieten. Bis zur Inkrafttreten der LuftPersV wird die Erprobung weiter fortgesetzt.

Zur Umsetzung dieser neuen Ausbildungsmethode fehlen noch junge, motivierte Drachenfluglehrer, die gerne im Doppelsitzer ihren Flugschülern das Drachenfliegen vermitteln möchten. Sie könnten vielleicht aus den Reihen der HG-passagierflugberechtigten Piloten kommen, die bereits UL-Schlepperfahrung haben und daran interessiert sind, Fliegernachwuchs zu begeistern und zu unterrichten. Unsere Erprobungsteilnehmer laden alle interessierten Doppelsitzer-Piloten, Fluglehrer und -Anwärter ein, einmal mit ihnen im Doppelsitzer hinter einem UL zum Selbstkostenpreis mitzufliegen, um einen eigenen Eindruck von dieser Ausbildungsmethode zu erhalten.

Im Frühjahr und im Sommer bietet das DHV-Schleppbüro zwei Einweisungs-Seminare für Fluglehrer im DHV-Prüfzentrum Bad Salzungen an (9.5. - 12.5. und 16.8. - 18.8.2002).

Schlusswort

Bisher wurden ca. 800 UL-Schlepps und 300 Windenschlepps in diesem Erprobungsprogramm erfolgreich durchgeführt. Alle Teilnehmer haben sehr viel Idealismus, finanzielles Engagement und persönliche Freizeit eingebracht und sind überzeugt, dass diese Ausbildungsmethode der richtige Weg ist, um unseren Drachenflugsport nicht nur attraktiver, sondern auch sicherer zu machen. Für die konstruktive und erfolgreiche Zusammenarbeit möchte ich allen Teilnehmern des DHV-Erprobungsprogramms ganz herzlich danken.

Horst Barthelmes (Leiter der Erprobung)



Im Flachland an cli>gäsis

Gleitschirmfliegen in Norddeutschland

Es macht schon Spaß, den »Berg«-Fliegern von unseren ausgedehnten Ausflügen über dem norddeutschen Flachland zu erzählen. Ein Coup gelang unserem niederländischen Fliegerfreund Hans ter Maat. Aus einer bescheidenen Ausklinkhöhe von gerade mal 200 Metern schraubte sich Uwe Neesen bis zur Wolkenbasis hinauf. Mit einer Arbeitshöhe von 1.500 Metern über NN (entspricht ca. 1.470 Meter über Grund, unsere Berge sind wirklich flach!) machte er sich auf den Weg in nordöstliche Richtung.

Über den Ostfriesenspieß

Die Thermik an diesem Tag entwickelte sich so stark, dass er unterwegs mehrfach Höhe abbauen musste, um nicht in die Wolke gesogen zu werden. Nach 1 h 30 Minuten Flugzeit querte er die als »Ostfriesenspieß« bekannte BAB A 31 und nach einer weiteren Stunde kam die Transrapid-Magnetschwebebahntrasse in Sicht. Am späten Nachmittag, die Thermik wurde schwächer, sackte Uwe tief ab und entschied sich gegen eine Überquerung eines großflächigen Waldstückes. Nach einer Flugzeit von knapp 3 Stunden ging er nahe der belebten Bundesstraße B 70 mit 58 verbuchten Flugkilometern zur Landung. Doch bis dahin war es ein langer und beschwerlicher Weg.

Die einzige Möglichkeit für uns, Flüge außerhalb der Urlaubszeit zu machen, bestand auf einem Gelände in den Niederlanden. »Wir schreiben nur Flüge in unser Flugbuch, die mindestens eine halbe Stunde dauern!« spotteten die »Berg«-Piloten. Ok, davon träumten wir auch immer.



Zulassungsturbulenzen

Das alles geschah im Jahre 1993. Die Möchtegern-Piloten von damals übten fleißig das Fliegen, die Schlepptechnik wurde verfeinert und auch die Fluggeräte wurden deutlich verbessert. Endlich konnten auch wir unser Flugbuch anfangen, auszufüllen.

Eine muntere Truppe von Pilotinnen und Piloten formierte sich und aus dem ehemals rein niederländischen Club und es bildete sich eine grenzüberschreitende niederländisch-deutsche Vereinigung. Der Verein Eurofly Paragliding e.V. war geboren. Der Ruf nach einem eigenen Fluggelände wurde immer lauter. Eine Wiese mit einer Länge von 1.200 m war schnell gefunden. Dieses Stück Land schien nur auf uns Gleitschirmflieger zu warten. Nach ein paar klärenden Gesprächen mit dem Eigentümer war auch dieser davon überzeugt: »Hier muss geflogen werden!« Der weitere Genehmigungsvorgang warf jedoch einige Hindernisse auf.

Doch auch der hartnäckige Widerstand einer Anwohnerin wurde mit tatkräftiger Unterstützung des DHV über 2 Klagen beim Oberverwaltungsgericht letztendlich erfolgreich abgewiesen.

Gäste willkommen

Eurofly Paragliding e.V. hat nun ein eigenes Gelände! Ein Info-Phone wurde eingerichtet, so dass sich alle PilotenInnen und auch Gäste über den Flugbetrieb informieren können. Sobald es das Wetter hergibt, nehmen wir am Wochenende jede Gelegenheit zum Fliegen wahr. An schönen Sommertagen nutzen wir auch den Mittwochnachmittag. Das Gelände mit seinem abwechslungsreichen Relief ist thermisch sehr aktiv.

Zugegeben, nicht jeder Windenstart ermöglicht stundenlange Flüge, doch regelmäßige Starts erhöhen diese Chance ungemein. Wer unser Gelände kennen lernen möchte, ist bei uns immer willkommen.

Das Gelände des Eurofly Paragliding e.V. findet ihr unter den folgenden Koordinaten: N 52° 27,84' 0 o6° 48,88' (Niedersachsen, LK Grafschaft Bentheim, Gemeinde Getelo direkt an der Grenze zu den Niederlanden nahe Nordhorn).

Kontakte: Eurofly Paragliding e.V., Bookfeld 4, 48529 Nordhorn
Info-Phone: 05921/994685,
e-mail: Euroflyparagliding@home.nl

Eurofly Paragliding e.V.
Heinz Defayay/Uwe Neesen



Hängegleiter- schlepp in Hinterweiler (Eifel)

Wie die Lemminge zieht es uns zum Wochenende in die Vulkaneifel. Nicht nur Amerika hat seine Fly-

Ranch, zu denen bei schönen Cumuli nervöse Flieger freitags schon aufbrechen um dort das Wochenende zu verbringen, sondern auch wir Drachenflieger aus dem Rheinland. Schon vor Jahren wurde in Hinterweiler, nahe dem Nürburgring, ein UL-Schleppgelände eröffnet.

Der hartnäckige Widerstand einer benachbarten Dame führte jedoch dazu, dass der weitere Flugbetrieb gerichtlich erstritten werden musste. Jahre gingen ins Land und alte gerichtlichen Instanzen wurden durchschritten. Seit letztem Jahr hat Hinterweiler nun die große Zulassung nach § 6 LuftVG und es wird wieder tüchtig geschleppt. Es stehen zwei Trikes zur Verfügung, die kürzlich mit der neuen Pico-Fläche der Firma bautek ausgerüstet wurden. Diese sind auf eine relativ geringe Schleppgeschwindigkeit getrimmt worden. Zur Erhöhung der passiven Sicherheit wurde zudem ein Startwagen gebaut, über dessen Einsatz und Vorteile wir demnächst noch berichten möchten. Außerdem wurde eine Halle gekauft, in der man die Fluggeräte vor Wind und Wetter geschützt unterstellen kann. Die Trikes sind somit schnell einsatzfähig und ermöglichen auch die Nutzung kurzzeitiger Wetterlagen. Hier wird geflogen und nicht nur auf- und abgebaut! Zwischendurch wird dabei gegrillt und Fliegern gesponnen.

Erste Streckenflüge führten zu Beginn der vergangenen Saison schon



bis nach Luxemburg, weitere Ziele wurden abgesteckt. Überhaupt ist das Streckenfliegen hier sehr unproblematisch, denn Gleichgesinnte finden sich hier schnell und der Rückholddienst ist leicht zu organisieren.

Vor Ort wird UL-Schlepp für Drachen geschult, auch können Passagiere oder angehende Drachenflieger im Doppelsitzerdrachen per UL-Schlepp an die Basis gebracht werden. Mancher Gleitschirmpilot wollte schon immer einmal im

Drachen mitfliegen, - hier hat er die Gelegenheit. Die Wiedereröffnung des Platzes soll nun auch fliegerisch würdig gefeiert werden. Aus diesem Anlass lädt der DFC-Vulkaneifel für die Ostertage 2002 zum offiziellen Fliegermeeting nach Hinterweiler ein.

Info am Wochenende:

Platztelefon bei Flugbetrieb 0175/6361355
DFC Vulkaneifel 0221/513366 Ralf Wippich oder
Walter Franken 0170/4141571

*komm mal vorbei
bei uns gibt's außer
dein optimalen Buckel
individuelle Beratung
eine gute Tasse Kaffee
und alles zum Fliegen*

reichlich Informationsmaterial

Haldenweg 4 —
87672 Roßhaupten
2 08367-598
Fax -1026



www. abschweb.net/schule
Flugschule Tegelberg

Griechenland - Olymp Gleitschirmiegum Abenteuerferien IC-, Thermiksaminore

- über 15 Fluggebiete versprechen einzigartige Thermik-, Soaring- und Streckenflüge für Genussflieger und Profis
- Fluglehrerbetreuung, Flughafentransfer, Transport zu den Fluggebieten
- Vollständige Geländeeinweisung.



**OLYMPIC
WINGS**
paragliding center
& adventure
holidays

tionen
Flugschule am Olymp
680.-,

ieger Respekt anfordern
lt o/Anmeldung:

tel **06171-621626**

x: +30-3520-41741

mobil: +30-942215980

e-mail olwingseolympicwings.gr

web: www.olympicwings.gr

c) Info-Tet Flugschule Göppingen

07164-12021



Foto: Björn Nassen

Der Drachenfliegerclub Hohenneuffen hofft auf einen neuen Startplatz!

Hoher Neuffen / Schwäbische Alb

Seit über 20 Jahren sind die Hohenneuffener Drachenflieger an der Burg über Neuffen zu Hause. Mit der früher praktizierten Kahlschlagwirtschaft der Forstverwaltung wanderten die Piloten immer wieder an neue Startplätze. Der Startplatz »Neuffen-Nord« wurde vor einigen Jahren an eine Stelle mit Toplandemöglichkeit gelegt. Die Rampe ist inzwischen restlos eingewachsen. Nun droht das Aus! Bei einem Ortstermin wurde von seiten des Forstamtes und des Naturschutzes ein Zurückschneiden der Bäume abgelehnt. Jedoch wurde im Verlauf der Besprechung ein Alternativstartplatz direkt an der Burg vorgeschlagen. Der dort wachsende nicht standortgerechte Nadelwald soll einem Laubwald weichen. Die Machbarkeit wird zur Zeit geprüft. Hoffentlich, denn das Gelände ist eines der wichtigsten Drachenstartplätze an der Schwäbischen Alb.

Björn Nassen
Referat Flugbetrieb

Hohe Wand - Niederösterreich

»Gut bürgerliche Küche und freundliche Wirtsleute...« erwarten den Drachen- und Gleitschirmpiloten zur Stärkung im Almgasthof Almfrieden vor einem Flug in dem neu erschlossenen Fluggelände auf der Hohen Wand, ca. 48 km südlich von Wien gelegen.

Der Gleitschirmsportverein Paraclub Schwarzatal betreibt seit Juni 2001 gemeinsam mit der Flugschule fun2fly das Flugcenter Almfrieden. Der Landeplatz befindet sich in der Ortschaft Maierdorf. Er hat die Größe eines Fußballplatzes und ist hindernisfrei. Startmöglichkeiten bestehen in Richtung Ost-Süd. Zufahrtsmöglichkeit mit dem PKW bis unmittelbar an den Startplatz machen das Gelände auch für Drachenflieger interessant. Nur ca. 50 m Meter muss der Pilot sein Fluggerät tragen. Die Distanz vom Start- zum Landeplatz beträgt etwa 500 Meter, der Höhenunterschied 360 Meter. Eine Tagesmitgliedschaft kostet 3.- Euro, eine Jahresmitgliedschaft 30.- Euro. Clubs erhalten bei Abnahme von mind. 10 Stück Jahreskarten einen Bonus von 20%.

Paraclub Schwarzatal, Rehgassee 6A, A-2630 Ternitz
<http://members.aon.at/aeroteam>



Neuer Fluggeländeführer Rhein-Mosel-Lahn

Fliegen ist wetterabhängig. Aber auch ohne zugelassene Start- und Landeplätze stehen wir Piloten am Boden. In den 1>



vergangenen Jahren konnten jedoch einige attraktive Hang- und Winden-
gelände in den Mittelgebirgen erschlossen werden.

Für ortsfremde Gastpiloten oder neue Vereinsmitglieder ist es oft
schwierig, zur richtigen Zeit am richtigen Startplatz zu stehen, um in die
Luft zu gehen. Rudolf Weichsel vom Verein Rhein-Mosel-Lahn hat deshalb,
unterstützt von dem sachkundigen Sportwart Ronny Herchen, einen 56-
seitigen Fluggeländekatalog für die Region Rheinland-Pfalz zusammen-
gestellt und graphisch ausgearbeitet.

Die Broschüre beschreibt auf jeweils 2 Seiten vereinseigene Flug-
gelände. Neben Anreiseskizze, Anreisebeschreibung, Zugang zum Start-
und Landeplatz, topographischen Karten findet der Pilot alle wichtigen
Informationen für einen gelungenen Flugtag. Die Farbkarte von Rheinland-
Pfalz weist auf die vereinseigenen Fluggelände, die Karte von Mosel und
Lahn auf die vom DHV zugelassenen Fluggelände benachbarter Vereine
hin. Insgesamt enthält der Führer 50 Fluggelände, von denen 16 detail-
liert beschrieben werden.

Bezugsquelle: Rudolf Weichsel, Drachen- und Gleitschirm-Fliegerfreun-
de Rhein-Mosel-Lahn, Fritz-Henkel-Str. 27, 53572 Unkel!

e-mail: R.Weichsel@freenet.de

Preis: 1 Stück 50 Euro (incl. Versandkosten), 9 Stück 75 Euro (incl. Ver-
sandkosten) (Bitte Verrechnungsscheck an o.g. Adresse).

Drachen- und Gleitschirm-Fliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn
Rudolf Weichsel

Wind ist für uns alle da!

Nicht nur wir Hängegleiter- und Gleitschirmpiloten beziehen die notwen-
dige Energie zum Betreiben unseres Fluggerätes aus dem Naturelement
»Wind«, sondern auch die **Wirtschaft** baut mittlerweile **auf die**
lautlose und vor allem kostenlose **Energie-**
quelle. Wie Wolkenkrat-
zer wachsen teilweise
Windkraftanlagen an ex-
ponierten Stellen aus
dem Boden.

Wie gravierend wirkt
sich jedoch der Konflikt
aus, wenn Freizeit- und
Wirtschaftsinteressen
auf engem Raum auf-
einandertreffen? **Wie**
groß ist die Störwir-
kung durch die überdi-
mensionalen Rotorblät-
ter auf unser Fluggerät
und unsere Fluggelän-
de? Teilt uns Eure Erfah-
rungen mit Windkraft-

anlagen in der Nähe »Eures« Fluggeländes mit.

Zuschriften an: DHV, Referat Flugbetrieb, e-mail: gelaende@dhv.de

Björn Klaassen
Referat Flugbetrieb



GR ECHENLAND



CLUB E.V.

DAS CAMP FÜR DRACHEN- UND GLEITSCHIRMPFLIEGER

SOMMERFLUGGEBIETE
Olymp - Meteora-Klöster - Ossagebirge

WI NTERFLUGG E BI ETE
Süd-Griechenland - Peloponnes

Info & Prospekt anfordern! Video € 9,

Deutschland: Tel. 00 49/8 21/2 62 95 51, Fax 2 62 95 50
Schweiz: Tel./Fax 00 41/71/9 23 88 51
Griechenland: Tel. 00 30/972 45 34 95, Fax 352 444 64
e-mail: eagles-club@kat.forthnet.gr
www.olympic-eagles.de

Sportmedizin-Seminar und Öffentlichkeitsarbeit

Im Rahmen unserer vereinsinternen Weiterbildung nahmen zo Thermikmöwen an einem zweitägigen Seminar teil.

Das Seminarthema lautete „Sportmedizin“ und hatte folgenden Lehrinhalt: Trainingslehre, Sportverletzungen, Sportschäden, präventive und therapeutische Massnahmen, Physiotherapie und funktionelle Verbände sowie Erste Hilfe,

Ein Tipp noch für andere Vereine: Die Seminare werden von der „Verwaltungs-

Beauftragten (VBG)“ angeboten und komplett vom Landes-sportbund finanziert. Außerdem durften die Thermikmöwen natürlich beim „AirSport-Festival“ zum 50-Jahr-Fest des Luftsports in Bremen nicht fehlen. Eine Riesenschau vor Tausenden von interessierten Zuschauern mit



vielen Sehenswürdigkeiten rund ums Fliegen sowie tollen Attraktionen von Rundflügen bis hin zu Fallschirm-Tandemsprüngen

Großes Interesse natürlich auch bei den heimischen Medienvertretern wie Presse und Funk.

Ein besonderer Blickfang war natürlich unsere mitgebrachte und selbst fahrende Schleppwinde „Windelin I“.

Drachenflieger Eberhard Dengler vom DFC-Weser konnte dann doch noch praktisch einige spektakuläre Flugvorführungen aus der Winde den erstaunten Zuschauern demonstrieren.

Erstaunlich gut funktionierte die Koordination zwischen Veranstaltungs-Flugleitung und Bremer Tower, sodass die Flugvorführungen trotz normalem Linienverkehr sicher durchgeführt werden konnten.

GSC-Weser - Die Thermikmöwen

Helmut Giesen

Notfallmedizinisches Training

Am 23. März 2002 veranstalten wir dieses spezielle Training für Gleitschirmflieger und »Fußgänger«. Es wurde extra für Piloten, nach unseren Ideen und dem Ergebnis des DHV-Unfallberichtes zool, entwickelt.

Wir laden alle Interessierten, selbstverständlich auch Nichtvereinsmitglieder, zu diesem Termin ein. Es sind noch einige Plätze frei. Anmeldeschluß ist der 16. Februar 2002.

Weitere Einzelheiten und Anmeldeformular:

<http://www.gleitsegel-fliegen.de/notfall.html>

email: lindenfels@gleitsegel-fliegen.de

Gleitschirmflieger Lindenfels

Rene Gensert

Neue Vorstände

Bei der Jahreshauptversammlung der Windengemeinschaft »Skyrider« wurden die verschiedenen Aktivitäten aus dem umfangreichen Jahresprogramm 2001 vorgetragen. Die alten Vorstände wurden entlastet und folgende neue Vorstände gewählt: Erhard Ziller (Vors.) und Dr. Markus Kaup (2. Vors.). Als Kassier wurde Andreas



Bütte und als Schriftführer Christian Katz wiedergewählt. Im Vorausblick auf die kommende Flugsaison stehen auch im Jahr 2002 wieder etliche Aktivitäten auf dem Programm: So sollen u. a. die aktive Teilnahme am Jubiläumsprogramm eines benachbarten Vereins, vom Vereinspokal bis hin zur Clubfahrt ins überall bekannte Drautal (für Vereinsmitglieder und alle Gastpiloten) sowie weitere Aktivitäten durchgeführt werden. Einen Vorgeschmack finden Interessierte auch auf unserer Homepage unter www.skyrider.de.cx.

So bleibt mir nun auf eine neue erfolgreiche Flugsaison am heimischen Gelände im Münsterland zu hoffen, auf dem auch Gastpiloten herzlich willkommen sind. (Lageplan des Geländes und Wegbeschreibung ebenfalls auf unserer Homepage). Ich wünsche Allen schöne und unfallfreie Flüge in der kommenden Saison.

Windengemeinschaft »Skyrider« Freckenhorst

Erhard Ziller

14. Fledge-Treffen Pfingsten 2002

vom 17. bis 20. Mai findet in Bayrischzell ein Starrflüglertreffen statt. Bitte alle Starren, insbesondere die vor Bj. 1980, mitbringen zum großen Gruppenfoto. Flugprogramm für Gleitschirm, Drachen und Starre je nach Witterung. Außerdem wird unser Club 25 Jahre alt, deshalb gibt es im großen Festzelt mit Live Musik an drei Abenden volles Programm.

Also, auf nach Bayrischzell, am Fuße des Wendelsteins mit den Startplätzen auf dem Skigebiet-Sudelfeld beim Berggasthof Waller Alm (mit dem Auto erreichbar) Drachen fliegerclub, Grünwaldstraße 5, 83735 Bayrischzell.

Manfred Garhammer



Hauptversammlung und neues Jahresprogramm

Die Jahreshauptversammlung des 1. Parafly-Club-Schwaben brachte zwar keine Überraschungen, aber in großen Teilen einen neuen Vorstand, weil einige verdiente Mitglieder aus unterschiedlichen Gründen nicht mehr zur Verfügung standen. Nach einem Dank an die bisherigen Amtsinhaber erfolgten alle Wahlen einstimmig.

Mit Lorenz Datz, dem bisherigen 2. Vorsitzenden als neuer Führungsspitze, ist gewährleistet, dass die hervorragende Arbeit von Wolfgang Arnold, der dem Club in den letzten sechs Jahren die Richtung gab, kontinuierlich weitergeführt wird. Neu im Vorstand ist Karsten Weiß als Stellvertreter und Thomas Ament als Kassierer. Steffen Taut, bisher für Sponsoring zuständig, organisiert zukünftig die Clubabende. Raff Göhringer betreut weiterhin das Clubinfo. Weiter im Vorstand bleiben Joachim Böckler (Tourenorganisation) und Thomas Schäfer (Schriftführer). Zwei Punkte führten zu einer heftigen Diskussion, Einmal die auffällige Zahl tödlicher Unfälle im letzten Jahr, über deren vermutliche Ursache - und deren Deutung durch Karl Slezak - kontroverse Meinungen vertreten wurden. Zum Zweiten der zukünftige Jahresbeitrag, der nach Mehrheitsbeschluss auf den Betrag reduziert wurde, den ein Einzelmitglied ohnehin an den DHV zahlen muss. Dadurch soll die Mitgliedschaft im 1. PCS noch attraktiver und die Werbung z. B. auf der Messe „Thermik“ in Böblingen vereinfacht werden.

Außerdem ist das neue Jahresprogramm 2002 fertig. Es bietet außer vielen lezenswerten Infos für Gleitschirmflieger ein breites Angebot an Ausfahrten in verschiedenste Fluggebiete.

1. Parafly-Club-Schwaben
Wolfgang von Brunn

Fliegetag in der Stadt Kirchheim

Die „Goldenen Oktobertage“ standen unter dem Motto „Fliegetag“. Der DGCW (Delta u. Gleitschirmclub Weilheim) war natürlich wieder mit dem „Dra-chen am Kran“ dabei. Innerhalb von 6 Stunden ließen sich ca. 140 Leute im Kran

über die Dächer von Kirchheim heben. Es hat mächtig Spaß gemacht und war natürlich auch wieder ein Beitrag zur Öffentlichkeitsarbeit.

Delta u. Gleitschirmclub Weilheim
Erhard Weiss

VEREINS NACHRICHTEN

GSV Rennsteig bei Altstadtfestival in Kronach vertreten

Trotz Regen machten sich die Fliegerfreunde des Vereins früh um 6:00 Uhr an die Arbeit. Kurzerhand wurde ein Lkw zu einem perfekten Informationsstand über das Gleitschirmfliegen umgebaut. Bunte Windfahnen und aufgehängte Gleitschirme wiesen den Interessierten den Weg. Ein Videogerät mit Filmen aus der Fliegerszene informierte die Neugierigen den ganzen Tag. Verschiedene Gurtzeuge wurden durch Spezialaufhängungen im Lkw befestigt. Viele Begeisterte der „Fliegerei“ nahmen teil, um einen Flug nachzuempfinden. Für das leibliche Wohl war ebenfalls bestens gesorgt. In der Ecke wurde sogar eine Bar eingerichtet. Beim Preisrätsel war der 1. Preis



war ein kostenloses Schnupperwochenende in der Flugschule Bayerwald, der 2. Preis ein Schnuppertag, der 3. Preis ein Tandemflug. Die Preise waren in die richtigen Hände gefallen und wurden mit riesengroßer Freude angenommen. Trotz nicht optimaler Wetterverhältnisse war es ein sehr erfolgreicher Tag für die Freunde des „Fliegens“.

Gleitschirmverein Rennsteig
Eva-Maria Rebhan

Interessanter Vortrag

Ich hatte das Glück, mit meiner Familie vier Jahre lang rund um die Welt zu reisen. Über diese Reiseerlebnisse halte ich (neben meinem Lehrerdasein) im norddeutschen Raum - hauptsächlich in Kurkliniken - DIA-Vorträge.

Seit Ostern 1998 bin ich Gleitschirmflieger. Nachdem ich rund ums Gleitschirmfliegen - Ausbildung und Fliegen zu allen Jahreszeiten in Europa - ca. 3.000 DIAS gesammelt hatte, habe ich über das Gleitschirmfliegen einen DIA-Vortrag zusammengestellt.

In den Kurkliniken hat dieser Vortrag erstaunlicherweise großes Interesse geweckt.

Ende Januar/Anfang Februar möchte ich diesen DIA-Vortrag im Eutinger Raum der Öffentlichkeit vorstellen.

Berthold Bittkowski



Gleitschirme und Drachen über Schöneberg

Genau zum richtigen Zeitpunkt klarte der Himmel auf und einem unvergesslichen Flugtag in Schöneberg bei Altenkirchen stand nichts mehr im Wege. Bereits zur Mittagsstunde hatten sich sehr viele Besucher auf dem für dieses Wochenende zugelassenen Fluggelände eingefunden und die ersten Starts und Landungen beobachtet. Was sich dann aber am Nachmittag abspielte, wird für die teilnehmenden Piloten unvergessen bleiben. Startende und landende Piloten wurden mit großem Applaus begeistert von den Zuschauern empfangen. Unsere Tandemflieger hatten rund um die Uhr viele Jugendliche und mutige Damen und Herren in die Luft gebracht. Ihr Kommentar dazu: „Einfach toll“ war anschließend oftmals zu hören.



Nochmals ein herzliches Dankeschön an alle Beteiligten, besonders den Schönebergern mit Ortsbürgermeister Jürgen Schneider, der sich sehr für das Gelingen des Heimat festes und für unseren Verein eingesetzt hat. Im Anschluss wurden wir von den Ortsbewohnern im Dorf herzlich aufgenommen und zum Mitfeiern eingeladen. Derzeit bemüht sich unser Verein um die Zulassung dieses schönen Fluggeländes.

WSG Stirnskopf
Franz Geisler



Mit dem Nikolaus auf den Zielpunkt

80 Kinder mit ihren Eltern und weite Teile der Bevölkerung des Landkreises Eichstätt hatten sich neben den zahlreichen Piloten eingefunden, um bei frostigen Temperaturen aber bestem Wetter auf den Nikolaus zu warten. Während sich die Piloten die Zeit durch einen Ziellandewettbewerb vertrieben, konnten sich die Fußgänger am Glühwein- und Brotzeitstand aufwärmen und dabei das bunte Treiben am Himmel und die landenden Piloten bestaunen. Pünktlich, als die Sonne noch gerade die Hügelländer des Altmühltals streifte und so ein zauberhafter Lichteffect entstand, startete Thomas Gietl hinter den oberen Baumreihen, abseits der Blicke des Publikums, mit seinem Tandem, um den bis dato zu Fuß gehenden Nikolaus genau auf den Zielpunkt vor den staunenden Kindern abzusetzen. Der erste GSCDA hatte pallettenweise Geschenkpäckchen organisiert, die dem Weihnachtsmann geradezu aus den Händen gerissen wurden. Trotzdem ging keines der Kinder leer aus. Der Gesamterlös des Ziellandewettbewerbes kommt den Kindergärten Obereichstätt und Dollnstein zugute, um die Spielecke mit weiteren Attraktionen zu versehen. Gewinner des Ziellandes wurde Carlos Laventa (XC-Flatlands), Ein rundum gelungener Tag, bei dem wir die Gemeinde Dollnstein für die Fliegerei begeistern konnten. Die Warteliste für angemeldete Passagierflüge in der kommenden Saison sprengte auch unsere kühnsten Erwartungen. Weitere Informationen zum Verein findet Ihr unter www.gscda.de.

1. Gleitschirmclub Donau-Altühltal
Thomas Gien

Gäste willkommen

Bei unserer Hauptversammlung haben wir einen neuen Vorstand gewählt: 1. Vorsitzender Andreas Scholz (Vereinsanschrift: Postfach 32, 24984 Satrup, Tel: 0175/7479133, e-mail: Andreas.Joachim.Scholz@t-online.de), 2. Vorsitzender Klaus Fischer, Kassier Torsten Schönleiter, 1. Beisitzer Anke Clausen, 2. Beisitzer Darko Matijevic.

Obwohl unser Verein wieder geschrumpft ist (wir sind nur noch 11), blicken wir optimistisch auf die neue Saison und haben uns einiges vorgenommen:

* Durchführung unseres bewährten Anfliegen am letzten Aprilwochenende auf einem unserer Schleppgelände (Wohld oder Schalkholz) mit anschließender zünftiger Fete in Bargen an der Eider bei Lagerfeuer, Grill und was sonst noch so dazu gehört. Gäste sind herzlich willkommen!

* Mindestens doppelt so viele Flugtage wie im abgelaufenen Jahr,

* Weitere Verstärkung unserer Mitgliederwerbung und Öffentlichkeitsarbeit.

Wenn die Mitgliederentwicklung auch besorgniserregend ist, so hat die Sache immerhin den Vorteil, dass es am Start kaum Gedränge gibt. Eine »Helmreihe« für die Festlegung der Startreihenfolge brauchen wir nicht! Auch für den normalen Flugbetrieb sind Gäste herzlich willkommen und werden für eine Tagesmitgliedschaftsgebühr von 5 Euro plus 3 Euro je Schlepp von unseren erfahrenen Windenfahrern Anke, Alfred, Rolf oder Andreas in die Luft befördert. Selbstverständlich nicht nur Drachen, sondern auch Gleitschirme!

Schleswig-Holsteiner Drachenflieger
Andreas Scholz



Flachlandfliegen von seiner schönsten Seite

Der DFC Niederrhein ist eine Windenschleppgemeinschaft für Drachen in Uedem, einem Ort südliche von Goch an der A 57 gelegen. Dort stehen 1.100 Meter Schleppstrecke zur Verfügung, so dass Ausklinkhöhen von mehr als 400 Metern an der Tagesordnung sind und somit in der Regel gute Chancen für einen Thermikanschluss bestehen. So konnte auf der Hauptversammlung wieder auf eine schöne und erfolgreiche Flugsaison zurückgeblendet werden: Die diesjährige Vereinsmeisterschaft fand zwar bei absoluter Blauthermik, aber Basis Höhen von 1.400 Metern statt. Etwa zwanzig Piloten nahmen teil. Fünf davon schafften es, auf freie Strecke zu gehen. Es waren: 1. Manfred Veit, 106 km; 2. Bernd Buchmann, 81 km; 3. Dirk Ripkens, 48 km; 4. Holger van Gent, 32 km; 5. Edward Lentzen, 16 km.

Der Erstplatzierte beendete seinen Flug auf einem Schleppgelände holländischer Gleitschirmflieger, die ihm eine großartige Gastfreundschaft zuteil werden ließen. Auch bei der vereinsinternen Streckenflugmeisterschaft, bei der die jeweils drei besten Flüge in die Wertung kamen, war Manfred Veit erfolgreich und konnte dabei den Wanderpokal in dieser Saison mit nach Hause nehmen. Den Honigbärpokal, ein Spaßwettbewerb, gewann Hans Jörg Franke vor Rainer



Ein Bild vom Honigbärpokal des DFC Uedem. In der Mitte unser Vorsitzender Rainer Wiedemann. Mit »Senkrechtstart-Geste« Manfred Veit, überragender Pilot der Flugsaison 2001.

Wiedemann, unserem langjährigen Vereinsvorsitzenden und Jan Hantusch. Der DFC lädt interessierte Drachensieger mit Schleppberechtigung zum Fliegen ein. Die neue Saison beginnt im April 2002. Für nähere Auskünfte: Telefon 02833/1650.

DFC Niederrhein
Jochen Winkler

Gleitschirmflieger lassen das Flugjahr ausklingen

Traditionsgemäß kommen die Mitglieder der beiden regionalen Gleitschirmvereine Inntal und Samerberg bei ihrem letzten Monatstreff im Dezember zusammen, um im Rahmen einer vorweihnachtlichen Feier ihre Wettbewerbsflieger zu ehren.

Gut besucht war auch diesmal das Vereinslokal »Neiderhell« in Kleinholzhausen, als die beiden Vereinsvorstände Robert Fritz und Erhard Diedrich die Anwesenden begrüßten. Die Ehrungen der erfolgreichen Piloten nahmen die beiden Sportreferenten Hans Raffler und Werner Klinger vor. In der Deutschen Streckenflugmeisterschaft verfehlte der Inntaler Pilot Franz Hirtl den 1. Platz nur knapp, gefolgt von Hans Bausenwein (13.), Thomas Mühlhuber (15.) und Sebastian Dengler (20.) Für den Gleitschirmclub Samerberg flog Reinhold Part auf den 5. Platz, Eckhart Schröter auf den 19. und Uwe Rüttgers auf den 22. Platz.

In der offenen Klasse belegten die Inntaler Piloten Johannes Sturm den 7. und Achim Schunk den 12. Platz, sowie die Samerberger Piloten Tobias Schreiner den 12. und Alfons Bauer den 13. Platz. Diese außergewöhnlichen Einzelleistungen führten dazu, dass die Inntaler Clubmitglieder in der Mannschaftswertung auf den Plätzen 2 und 8, sowie die Samerberger Vereinsmitglieder auf dem 4. und dem 11. Platz landeten. Ein beispielloses herausragendes Ergebnis.

Bei der Vereinsmeisterschaft der Inntaler setzte sich Reinhold Part mit 435 Punkten unangefochten an die Spitze, gefolgt von Alfons Bauer, Hans Bausenwein, Thomas Mühlhuber, Sebastian Dengler und Günther Klenner. Den Wettbewerb der Samerberger gewann ebenfalls Reinhold Part vor Friedbert Krieg, Josef Obermaier und Norbert Marlog. Viel Beifall bekamen die Geehrten für die großartigen Leistungen. Für den gemütlichen Teil sorgten Zithermusik und der Nikolaus mit seinem wilden Krampus, der den Piloten lustige und auch ernste Begebenheiten vorbielt. Zum Schluß wurden gespendete Preise vom 2. Vorstand Rüdiger Hübet auf amerikanische Art versteigert.

Gleitschirmclub Inntal
Sebastian Dengler



DGFC-Rottal-Inn im Aufwind!

Für den DGFC Rottal-Inn geht eine ereignisreiche Flugsaison zu Ende. Gleich zu Jahresbeginn wurde in einer Turnhalle wieder fleißig der Rettungsschirm für die lange Saison gepackt. Die erste Frühjahrs-thermik wurde bei einem Fliegerausflug, der sie nach Meduno und Nova Gorica führte, genutzt. Im Mai wurde zahlreichen Mitgliedern und Freunden ein Sicherheitsseminar mit Peter Cröniger vom DHV-Lehrteam angeboten, außerdem wurde durch die Vereinsführung mittels Mitgliederversammlung beschlossen, ein doppelsitziges UL-Trike mit Schleppklinke anzuschaffen. Die im Juli durchgeführte 25-Jahrfeier stellte den Höhepunkt des Vereinsjahres dar. Bei einem feierlichen Festakt, bei dem auch die Bürgermeisterin aus Postmünster sowie die Landrätin des Landkreises Rottal-Inn anwesend waren, wurde das nun vereinseigene doppelsitzige Trike seiner Bestimmung übergeben. Somit stehen den Vereinsmitgliedern, aber auch Gastfliegern, eine sta-



tionäre Winde sowie ein Schlepp-UL zur Verfügung. Ende September hatten sich dann einige unerschrockene Drachen- und Gleitschirmflieger, die nicht der Sparte der Windrichtungsfrager, Landeplatzbesitzer und Sitzbrettnachrücker zuzuordnen sind, entschlossen, ins tiefe Italien nach Castelluccio zu fahren, Mitte Oktober wurde dann die immer wegen schlechten Wetters geschobene Vereinsmeisterschaft zum erstenmal im Flachland abgehalten.

Mit ein Zeichen der erfolgreichen Vereinsarbeit ist die Mitgliederzunahme in diesem Jahr von 45 auf 60 nun überwiegend aktive Flieger. Übrigens, seit kurzem ist es möglich, den DGFC-Rottal-Inn auf seiner Homepage www.dgfc.de zu besuchen,

DGFC Rottal-Inn
Franz Fraunhofer

Internetseite überarbeitet

Unter www.diomedea.de finden sich neben weiteren Infos zu Ferienzelen, Anfahrtsbeschreibungen und Übersichtskarten zum Fluggelände und vor allem ein Forum. Im Forum sind alle Mitglieder, Fluginteressierte und Fußgänger herzlich eingeladen, zum geplanten Flugbetrieb, zu Vereinsaktivitäten, zum Gleitschirmfliegen allgemein oder einfach zur Kontaktaufnahme miteinander zu reden und sich auszutauschen. Zum Erstellen eigener Beiträge kann sich jeder Interessierte formlos registrieren lassen. Über eine rege Nutzung würden wir uns freuen!

Diomedea Gleitschirmclub
Volker Hilkenbach

Appell an die Vereine

Leider muss man feststellen, dass es immer noch sehr viele Vereine gibt, die das Fliegen an ihren Starthängen nur den eigenen Mitgliedern erlauben. Wir – die Mitglieder des Aufwind-Brettachtal – lassen generell jeden an unseren Hängen fliegen. Voraussetzung ist, dass der Gastflieger die bestehenden Regeln strikt einhält.

Wichtigste Regel: Der Gastflieger ruft eine der am Startplatz ausgehängten Telefonnummern an und holt sich somit alle wichtigen Informationen. Passt der Wind, kann er schon starten.

In letzter Zeit mussten wir feststellen, dass Gastflieger zu uns kommen, die von anderen Vereinen geschickt worden sind mit der Aussage „Bei uns kannst Du nicht fliegen, aber geht doch zu den Brettachtalern, die lassen jeden fliegen“. Die Aussage ist richtig, macht aber nachdenklich.

Für uns Brettachtaler steht das Fliegen absolut im Vordergrund, für jeden Flieger. Wie man auf der Regionalversammlung erfahren konnte, mangelt es an Fluggeländen. Vereine, die Gastflieger nicht zulassen, tragen mit Sicherheit nicht dazu bei, diese Situation zu verbessern. Der Aufwind-Brettachtal ist der Meinung, dass der DHV bei Geländezulassungen nur die Vereine unterstützen soll, die Gastflieger nicht ausschließen.

Vereine, die sich durch dieses Schreiben angesprochen fühlen, bitten wir ihre Meinung noch mal zu überdenken. Öffnet Eure Startgelände auch für andere Flieger und unterstützt somit den Flugsport.

Aufwind-Brettachtal
Jürgen Heisig

Reinigungsaktion und Meisterfeier

Ende des Jahres trafen sich wie jedes Jahr Reinigungswillige in den drei Fluggeländen Kallmünz, Winzer und Pröllerfeld, um Pflegemaßnahmen durchzuführen und die Gelände von Müll zu befreien. Unter der Regie unseres vereinseigenen Landschaftsgärtners konnte die Symbiose Natur und Sport verbunden werden. An dieser Stelle an alle freiwilligen Helfer ein großer Dank. Zwar nutzen nur wenige Mitglieder die vereinseigenen Gelände, aber der Gemeinschaftssinn im Verein sollte so ausgeprägt sein, dass Gemeininteresse über Eigennutz steht.

Am Abend dann ging man im Gasthof Spitzauer in Penk zum gemütlichen Teil über. Bei Spanferkel und Bier wurden den Vereinsmeistern 2001, den Teilnehmern des Ostbayerncups und den Teilnehmern des Streckenflugpokals 2001 Pokale und Siebprämien überreicht. Unser diesjähriges Highlight war der 1. Platz unserer Renate Gdebl in der Sportklasse der Damenwertung des Deutschen Streckenflugpokals. Gratulation an alle Siegerinnen und Sieger.

Zum Schluss der gelungenen Veranstaltung wurde dann beim diesjährigen Spendenaufruf für eine gute Sache im Gemeindebereich Fluggelände Pröllerfeld dank zweier großzügiger Spenden ein stattlicher Betrag gesammelt, der dann an geeigneter Stelle von der Vorstandschaft überreicht wird. Danke auch hier an alle Spendewilligen im Verein.

GSC-Ratisbona
Helmut Rauscher

Faszination des Gleitschirmfliegens

Zum Abschluss einer gelungenen Flugsaison und als Dankeschön an Anwohner und Landwirte veranstaltete der Bamberger Gleitschirmclub das schon traditionelle Schleppfest auf dem Fluggelände Hohenpöhlz. Bei strahlend blauem Himmel und spätsommerlichen Temperaturen wurden zahlreiche Gäste mit Kaffee, Kuchen, Gegrilltem und bestem Huppendorfer Bier bewirtet.

Zur Unterhaltung von Zuschauern und Vereinsmitgliedern trug ein Gleitschirm-Fun-Wettbewerb bei, bei dem es einen Wasserballon zielgenau abzuwerfen und anschließend punktgenau zu landen galt. Mehr als 30

„Fußgänger“ nahmen außerdem die Möglichkeit wahr, mit einem erfahrenen Piloten am Doppelsitzer-Gleitschirm abzuheben und dabei die Faszination des Fliegens hautnah mitzuerleben. Nach einem gelungenen Flugtag konnten die Vereinsmitglieder beim gemütlichen Beisammensein auf eine ereignisreiche Flugsaison zurückblicken. Als bester deutscher Flachland-Verein belegte der Bamberger Gleitschirmclub einen hervorragenden 5. Platz in der Mannschaftswertung der deutschen Streckenflugmeisterschaft. Besonders hervorzuheben sind dabei die weiten Flüge über das fränkische Flachland mit Start in Hohenpöhlz. Dabei wurde die magische Marke von 70 Streckenkilometer bei einem Flug über Zeit am Main nach Hammelburg gleich von 2 Piloten geknackt.

Dank des sehr gut organisierten Schleppbetriebs und aufgrund der zunehmenden Erfahrung und des Könnens der Piloten wurden zahlreiche weitere Streckenflüge von 30 bis 70 Kilometer durchgeführt. Doch nicht nur Flüge in den heimischen Geländen rund um Bamberg standen auf dem Programm: Bei Vereinsausfahrten auf die Kanarischen Inseln, nach Südfrankreich und in die schönsten Fluggebiete der Alpen wurde das Fernweh der BGSC'ler gestillt.

Weitere Informationen rund ums Gleitschirm fliegen, Passagierflüge, Termine und viele Fotos finden sich auf der Homepage des Bamberger Gleitschirmclubs unter www.bamberger-gleitschirmclub.de.

Bamberger Gleitschirmclub



11.11.11.11.1 Flugferien inklusive Materie



• Nettestes Nistatä I Advaneu
• 1401el mii Zimmer Frühstück -nue
• „trelat durch 513V IA IV Fluglehrer
Ocenter
s Tag; alles inklusive ah Fe. 598,-

Engelberg-Luz(z,rn

• 2cmässigte Verfilm (SNC
• ver tzhiedene Fluggebrüt:
• bri 21.4) m flintcrairkrunz
• 1Jihnen grinzjährg, in 132frieb
• Jannhneni Sundlich

Eure-flugschul-
Waasarialls/r.
CH-6390 Enwind.
Tal +41-
Paa +41 41 4734 07
1rofo-Band +41 41 637 116 07
www.euroflugschule.ch



Fliegen in Thüringen

Ganzjährig Kurse
alle Ausbildungsstufen
Windenausbildung
Flugsafaris • Shop

UL-Ausbildung: Motorschirm

Prospekt anfordern!

Rosenthaler Str. 25 - 07338 Leutenberg

OSTTHÜRINGER GLEITSCHIRMSCHULE

Tel.: 01 67 10 03 57 • H₀ruh: 01 71/3 14 27 01 • e-mail: 0.1t1giri5etgleibrhirm,cluille0bonlite4le

Flugsportbekleidung & Zubehör

FLY MIKE

Overalls
zum
abheben

Fly Mike Overalls
Fly Mike Helme
Schnellpacksäcke
Fliegerschuhe

Jetzt
Prospekt!
anfordern

Online-Shopping Rund um die Uhr im Internet www.fly-mike.de

Fly Mike, Ketschendorfer Str. 82-84, 96450 Coburg, Tel.: 09561-55220, Fax: 09561-55228

Zwei starke Partner



Der Sicherheitsplan, der genug Geld fürs Hobby läßt!

Monatliche Berufsunfähigkeitsrente bei Verlust der Arbeitskraft bis Alter 60 Jahre ohne jegliche Verweisung (max. 3.000 DM monatlich)

Sofortige, hohe finanzielle Absicherung der Familie im Todesfall

Planmäßiger Kapitalaufbau

110^l>

Ohne Prämienzuschlag für das Flugrisiko

Nutzen Sie die Vorteile und informieren Sie sich!
Bitte den Info-Coupon ausschneiden und einsenden.

Info-Coupon

Bitte einsenden an:


GERLING

Geschäftsstelle Affinity/Sport
z.Hd. Frau Sinks
117er Ehrenhof 3
55118 Mainz
Tel: 06131/615180
Fax: 06131/615193

Name _____ Geb. Datum _____
Strasse _____ PLZ, Ort _____
Telefon _____ Beruf _____
Selbständig _____ Angestellter _____ Branche _____
Bürotätigkeit am festen Arbeitsplatz _____
Körperliche Tätigkeit _____
Personalverantwortung für _____ Personen _____
Gewünschte monatliche Berufsunfähigkeitsrente _____ DM
Todesfallabsicherung gewünscht _____ DM
SonsfigeWünsche _____

Der neue Sicherheitsplan für DHV-Mitglieder

Höhere Absicherung bei geringerem Prämienaufwand

Wie kann ich meine Familie und mich finanziell absichern, wenn mir etwas zustößt? - Eine Frage, die DHV-Mitglieder häufig an ihren Verband herantragen. Das ausgeprägte Sicherheitsbedürfnis der DHV-Mitglieder ist durchaus berechtigt. Denn finanzielle Probleme sind fast immer vorprogrammiert, wenn der Ernährer der Familie nicht mehr seinen Job ausüben kann oder verstirbt.

Was oft unterschätzt wird: Eines der wichtigsten Güter ist die Arbeitskraft. Die Gefahr, diese zu verlieren und damit den Beruf wegen Krankheit oder eines Unfalls vorzeitig aufgeben zu müssen, ist größer denn je. Zur Zeit gibt es 2,6 Millionen »Invaliditätsrentner«, das sind 10 Prozent der rund 27 Millionen Berufstätigen.

Flugsportler haben es nicht einfach, sich günstig zu versichern. In der Regel verlangen Lebensversicherungen hohe Risikozuschläge. Als langjähriger Partner des DHV versichert der Gerling Konzern DHV-Mitglieder zu normalen Prämienätzen. Mehr noch: Mit dem neuen Sicherheitsplan bietet Gerling besonders sicherheitsorientierten Kunden günstige und gleichzeitig flexible Absicherungsmöglichkeiten. Dabei kann neben einer sofortigen und hohen finanziellen Absicherung der Familie im Todesfall und einer variablen Kapitalbildung auch eine entsprechende Berufsunfähigkeitsrente vereinbart werden.

Der Vorteil: Der Prämienaufwand kann, wenn die Betonung auf dem Todesfallschutz liegen soll, deutlich gesenkt werden.

Wie das Modell gestaltet werden kann, zeigt das folgende Beispiel:

Ein 30jähriger Mann muß für einen Todesfallschutz von 100.000 Mark eine Berufsunfähigkeitsrente in Höhe von 2.000 Mark monatlich und einen Kapitalaufbau von 25.000 Mark (inklusive Gewinnbeteiligung 59.000 Mark) eine Monatsprämie von 153,20 Mark aufbringen. Rechnet man die derzeitige Gewinnbeteiligung sofort mit in die Prämie ein, reduziert sich diese auf 134,40 Mark. Der Schutz gilt bis zum 60. Lebensjahr. Zu diesem Zeitpunkt erfolgt auch die Kapitalauszahlung.



Neues aus Oberstdorf

Ende 2001 hatte der Verein in der Hauptversammlung eine ganze Menge zu feiern: Dritter Platz in der WM-GS für 011i Rössel, den besten europäischen GS-Streckenflieger Stefan Traut und den besten Drachen-Juniorpiloten Michael Gebert. Dazu wurde satzungsgerecht eine neue Vorstandschaft gewählt. Dass es die alten Vorstände sind, wäre ungerecht ausgedrückt - so alt sind die wieder nicht! Besser ausgedrückt: Es ist fast komplett die Vorstandschaft wiedergewählt worden. Der Schriftführer wurde mit Dank entlassen, seine Arbeit führt eine Schriftführerin weiter. Die Vorstandschaft setzt sich also jetzt zusammen aus den Vorständen Bubi Oosef Tichy und Günther Marzahn, den Sportwarten Michael Gebert (HG) und Dominik Müller (GS), dem Kassier Bernhard Kühner, dem Beisitzer Peter Schwegler und der neugewählten Dame Moni Menz. Als Kassenprüfer wurde der über Jahre erfahrene Wolfgang Würfel wieder gewählt und durch den neugewählten Peter Gömmel verstärkt. Besonders wichtig für Gastpiloten ist Peter Schwegler (SCH), der die im Nebelhörnggebiet vorgeschriebenen Nummern vergibt. Wichtiger Diskussionspunkt war die beachtlich schlechte Disziplin, die insbesondere bei Gastpiloten, aber auch bei einigen Mitgliedern und Fluglehrern festgestellt wird, bei denen die vorgeschriebene Nummer am Fluggerät häufig vermisst werden. Es wurde hier bereits früher darauf hingewiesen, dass mit Rücksicht auf das Naturschutzgebiet Allgäuer Hochalpen im Umkreis des Fluggebietes Nebelhorn eine Nummer am Fluggerät vorgeschrieben ist. Genauer beschreibt die Flugordnung. Der erste Vorstand, Tichy, hat versichert in diesem Punkt in der kommenden Flugsaison besonders aufmerksam zu sein und die Vorschrift streng durchzusetzen. Piloten, die sich nicht an diese Vorschrift halten, drohen Flugverbote bzw. Hausverbot im Nebelhorngebiet. Auch den phantasielosen Ausreden beim Nicht-Lösen der Tagesbeiträge wird zukünftig mit dem Einzug des Betrags von Euro 5,— im Gelände begegnet - an der Kasse der Bergbahn gibt es diese Scheine für nur Euro 2,5.

Ansonsten wird das Fliegerleben wie in den letzten Jahren mit sicherheitsträchtigen und genusslichen Events gewürzt: Wurf- und Packtag im Februar, Clubmeisterschaften, Fliegerehrung im Rahmen eines sommerlichen Wiesen festes und die herbstlichen Flugtage. Leider muss auf den berühmten Winterwettkampf verzichtet werden, auch der Erste-Hilfe-Kurs vom vergangenen Jahr wird vorerst nicht wiederholt. Für die immer wiederkehrenden Festlesfliegen wird gesondert eingeladen.

Oberstdorfer Drachen- und Gleitschirmflieger
Josef W. Tichy



Fliegen im Herbst 2001 in den Dolomiten

Vorweg, es war ein Traum, zwischen dem 7. und 21. Oktober 2001 in den Dolomiten zu fliegen.

»Sepp Gschwendtner« Wunsch ist vom Wettergott erhört worden, er möge uns doch einige schöne Flugtage im Herbst schenken. Bei herrlichem Indian-Sommer waren am Wochenende hundert Piloten in der Luft. Bis zu 4.000 m hingen sie an und über den senkrechten Wänden von Sella, Pordoi, Langkofel und Marmolada. Einige Piloten krönten ihren Flug mit Zwischenlandungen und fühlten sich wie »Ikarus«!

Nach stundenlangen Flügen landeten die Piloten, be-rauscht von den schönen Eindrücken. Danach ging es nur noch zum Apresfliegen ins Albergo, wo nochmal die Eindrücke unter den Fliegern aufgearbeitet wurden.

Ich stand an meinem sogenannten »Wohnmobil« am Sellapaß und zog mir genüsslich ein Landebier rein, als aus dem Refugio-Albergo »Maria Flora« am Sellapaß Sepp und Anhang herauskamen und die Straße überqueren wollten. Da kam der Sepp beinahe zum Straucheln, war es das Bier, oder der Rotwein, dass es ihn fast hinschmiss?

Nein weit gefehlt, es war die schlechte Straße, die gerade in Arbeit war. Ich rief ihm zu, Fliegen ist ungefährlicher, als die Straße zu überqueren! Er antwortete:

»Da hast Du recht, was hätte ich mir da für ein Gelächter anhören können, wenn ich mir beim Überqueren der Straße die Haxen gebrochen hätte!«

Roland Völker



25-jähriges Jubiläum des DFC Starzeln

Die Drachen- und Gleitschirmflieger feierten ihren 25sten Geburtstag

Vor 25 Jahren gründete der Fluglehrer Hans-Jürgen Klose mit einigen Flugbegeisterten den Drachenfliegerclub Sonnenbühl-Hochalpe, der damals nur aus Drachenfliegern bestand.

1987 wurde der Verein in »Drachenfliegerclub Starzeln« umbenannt. Heute umfaßt der vom Vorsitzenden Klaus Pröpster geleitete Verein über 100 Mitglieder, von denen die meisten Gleitschirmflieger sind.

Zur Zeit unterhält der Verein einen Hangstartplatz an der Schneithalde und ein Windenstartgelände in Tailfingen.

Für das 25. Jubiläum hatten sich die Flieger etwas ganz Besonderes ausgedacht. So begannen die Festivitäten am Freitag Abend mit Fassanstich und Zeltbetrieb mit der Gruppe Altraum,

Am Samstag und Sonntag sollte dann der traditionelle Schneithaldencup stattfinden sowie Absprünge und Showflüge der Fallschirmspringer. Doch das Wetter spielte einen bösen Streich: zwei Tage starker Dauerregen. Deshalb konnte das ganze Wochenende über nicht geflogen werden. Gefeiert wurde dafür aber umso mehr und es herrschte trotz des Regens eine Bombenstimmung. Dazu trug vor allem auch das musikalische Highlight am Samstag Abend bei - die Irish-Folk Band Connemara,

Die Vereinsmeisterschaft wurde dann einige Wochenenden später nachgeholt. Die beiden Durchgänge des Ziellandewettbewerbs wurden von der Winde aus gestartet. Michael Ritter wurde neuer Vereinsmeister, gefolgt von Lorenz Datz und Ralf Bauer (Tschai). Abends fand dann die Siegerehrung statt und es wurden die Preise, gesponsert von Swing und Advance, verteilt.

Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Starzeln
Chiara Gucker



Der einzige »trockene« Platz beim Fest war hinter und vor dem Tresen.

Hut ab Herbert!

»Wie doch die Zeit vergeht! Vor fast 12 Jahren hab ich bei Dir das Fliegen gelernt und ich hab immer noch genauso viel Spaß wie am ersten Tag!«, so der 79-jährige Gleitschirmflieger aus Gemmingen zu seinem ehemaligen

Fluglehrer. Der Schwabenblitz – so wird Herbert Schaller in seinem Lieblingsfluggelände Westendorf gern genannt – hat direkt am Landeplatz seinen Wohnwagen stehen und verpasst seit seiner Rente keinen fliegbaren Tag! 1.399 Flüge stehen in seinem akkurat geführten Logbuch. Spirit – Genair 512 – und bereits der 4. Deltafly FXC-Finesse sind seine Fluggeräte von seinem Freund und Hersteller Hans Madreiter. Und letztes Jahr gab's noch ein modernes Gurtzeug mit Protektor! Herbert dürfte wohl zu den Ältesten und mit Sicherheit mit zu den Aktivsten der Szene gezählt werden.

Wir wünschen Dir noch viele tolle Flüge, Herbert!

Klaus Irschik



Jedes DHV-Mitglied ohne gewerbliche Tätigkeit als Hersteller, Händler oder Flugschule hat die kostenlose Möglichkeit, unter dieser Rubrik gebrauchte Fluggeräte und Zubehör **zum Verkauf anzubieten. Anzeigen für Hängegleiter, Gleitsegel, Gurtzeuge, Rettungs- und Schleppgeräte werden nur abgedruckt, wenn das angebotene Produkt das DHV-Gütesiegel besitzt. Wir bitten daher um Verständnis, wenn wir gewerbliche Anzeigen und Anzeigen für Produkte ohne Gütesiegel nicht aufgenommen haben.** Um die Suche nach einem passenden Gerät zu erleichtern, sind alle Hängegleiter und Gleitsegel nach **DHV-Klassen** sortiert.

Anzeigen bitte nur schriftlich mit dem Anzeigenauftrag!

Kürzungen vorbehalten

Haftungsausschluss!

Jede Haftung des DHV und seiner Mitarbeiter auf Grund der Veröffentlichung des Gebrauchtmakts ist ausgeschlossen. Für die Klassifizierung der Geräte, ihre Lufttüchtigkeit und die Angaben in den Anzeigen übernimmt der Die keine Gewähr.

freeX Funiac M, Bj. 96, 70-105 kg, rot/gelb, 250 €, © 08193/998686 od. 0172/7577714

Funiac L, Bj. Ende 95, Gurtzeug SupAir, Rettung Esprit Light, Preis VB, © 0717/2205379

Funiac M, Bj. 95, blau/gelb, Check bis 8/02, 75-100 kg, Gurtzeug m. eingeb. Rettung R 2, Besch. u. Packsack, VB 1.200,- DM, © 08341/14814

Trend 19, Bj. 2/92, gelb/violett, 45-90 kg, leichter Bergsteigerschirm, 913 250,- €, © 07961/53774

1 GH

Bolero S, Bj. 8/00, gelb, 65-80 kg, Preis VB, V 0173/6611941

Edel Control L, Bj. 5/00, blau, 2.300,- DM, © 0179/2920462

Nova Phelix 25, Bj. 8/2000, rot, 80.100 kg, wg. Aufgabe z. verkaufen, © 089/69979493 od. WINWCP1@aol.com

PEAK S, Bi. 9/01, rot, 60-85 kg, Bergsteigerschirm, VB 2.000,- €, © 07961/53774

Bi-Merak 42, Bj. 97, 140-200 kg, pink/lila, Check 12/01, 920,- €, © 08373/7016

Boogie L, Bj. 5/96, kompl. mit Gurtzeug, Rettung Firebird RS 2, VB 1.000,- €, 035971/56812 od. 0172/9955063

Discus 1000/80, Bi. 5/95, kompl. mir Gurtzeug u. Rettung 1.000,- €, © 06805/21643

Groffity Large, B. 95, viel./pink, lind. Gurtzeug u. Rettung, kompl. 900,- €, 040/468823-56 od. studiohudler@t-online.de

Quortz L, Bj. 4/96, Check 6/02, Charly Gurtzeug + Rettungsschirm SC 118 (Passiv), Check 6/02, 500,- €, © 0031/45/5226572 od. jerigel@vr-web.de 08862/8950

Session M, Bj. 98, neuer Check, 85-110 kg, rot, 750,- €, © 0621/787870

UP Cab, Bj. 10/98, Check neu, Tandemgurtzeug incl. Tandemrettung, VB 4.500,- DM, © 08651/8424

UP Pickup 47, Bj. 96, 500 €, © 07553/60440

UP Pickup 47, 1.000,- DM, (t.) 07553/60440

UP Pickup 47, Bj. 10/96, mit Tandemgurtzeug (Protector) und Charly Duo Rettung, wg. Hobbyaufgabe für VB 1.280,- €, ggf. auch mit Kindergurtzeug, © 07621/706133 od. 0173/8847329 od. Gerry2@freenet.de

Vision Classic M, Bj. 5/99, Check bis 3/03, weiß/grün, 1.450,- €, © 0179/4667101

Vision Classic M, Bj. 6/98, mangenta, incl. Gurtzeug Perche Fly Magic, Bj. 6/99 incl. Rückenprot. u. Rettung, VB 2.200,- DM, © 09771/2348 od. Klein_Norbert@t-online.de

rH

Allegro M, Bj. 7/00, VB 1.400 €, Rettungsschirm RS 2, Bj. 7/00, 350,- € und Gurt 300,- €, © 089/74548217

Arcus M, Bj. 2/99, Check 3/03, 2.200,- DM, rc 06155/830833

Arcus M, Bj. 3/01, gelb/blau, rote Schwin-ge, VB 1.900,- €, © 02206/5480

Arcus M, Bj. 7/99, rot/weiß, Check 10/03, 5.000,- DM, © 07724/899-268 (tags.) od. 07722/920701 (abends)

Arcus S, Bj. 99, wg. Aufgabe des Flugsports, VB 2.100; DM, © 08851/615171 od. 0171/3247791

Arcus S, Bj. 5/99, rot, VB 2.900,- DM, © 07361/66119

Arcus XL, Bj. 5/00, gelb/blau, 105-140/170 kg, VB 3.400,- DM, c 08028/9306

Arcus XL, Bj. 9/99, rot, Mono 105-140 kg, Tandem 105-170 kg, Check bei Kauf auf Wunsch neu, 1.400,- €, © 089/78586655 od. Fax: 08131/999211

Edel Confidence L, Bj. 1/00, gelb/violett, 95-125 kg, VB 2.950,- DM, © 0731/481309

Flair L, Bj. 98, rot, incl. Gurtzeug Action LX, Rettung, Beschleuniger, Packsack, Helm, Check 2002, Hobbyaufgabe, 3.000,- OW, © 0172/7444885

Flair M, Bj. 4/98, 80-110 kg, lila/weiß, 1.600,- DM, © 06151/895331

Flair M, Bi. 98, rot, check 9/02, incl. Gurtzeug Supoir Profile II und Rettung Supai M, kompl. 3.300,- DIA, © 07192/935900

Independence Dragon M, Bj. 9/01, orange/grau, 80-105 kg, VB 1.790,- €, c 0731/88116

Mistral 2.26, Bj. 5/01, FP 3.850,- DM, © 06232/40623 od. 0173/8663089 od. juerger@maehringennet

Saga Large, Bj. 7/97, lila/gelb, 85-110 kg, Check neu, VB 600,- €, © 0551/377782 od. dbauer@gwdg.de

Frantic Plus 5, Bj. 95, Gurtzeug m. Rettung, Instrument, div. Zubehör, wg. Sportaufgabe, 930,- C, © 07133/3649 od. 0170/3167557

Galaxy, Bi. 96, 140-200 kg, gelb/lila, Check 12/01, 770,- €, © 08373/7016

Galaxy, Bi. 6/98, 130-200 kg, Check bei Edel neu, VB 2.700,- DM, © 09187/6420

Martin 29, Bi. 95, lila/pink, 600,- €, © 06144/334727 cd. 0171/7072059

Mistral 33, Bi. 1/97, Check bis 1/03, 1900,- DM, Tel.. 0221/415993 ab 20.00 Uhr od. AB

Gleitschirm. und Dr. clueneHusschule Aktiv

Sdettle9 Reafarq / No
Verfwgwd l3eramil
eiyeheN SfortOtor atel Tegelbet.,

Harti Waitl • Tegelbergstr. 33 • 87645 Schwangau
Telefon 0 8 3 62 / 92 14 57 • Telefax 0 83 62 / 92 13 98
www.flugschule-aktiv.de • E-Mail: flugschule.aktiv@t-online.de



Nova Axon 26, Bj. 9/97, violett/weiß,
Check 6/02, Pucksack, VB 750,- €,
© 0611/691462 od. axon26@aol.com

P41 28, Bj. 95, Gurtzeug, Rettung, Verio,
Helm, 3.300,- DM, © 05546/286

Spear M, Bj. 8/97, rot/weiß, 80-110 kg,
Check 3/02, Speedsystem, Packsack, VB
500,-€, 07961/53774

Super Master 25, Bj. 92, Check erforderl.,
80-110 kg, m. Sitz Vonblon Liga, Rettung Sky
Wing, VB, © 08271/428455 od. DieterVid-
halm@aol.com

2 Jce

Astral-Twin-Trim, blau, Gurtzeug SupAir Bi
und Rettung UP-Bi Profile, alles Bj. 9/2000,
Rettung u. Schirm 6/01 neu gecheckt, Preis
kompl. 5.800,- DM, © 06332/56254

A 5-30 Sport, Bj. 4/96, neuer Check, gelb,
Gurt Moyes m. Protector, Varia kuniger AV
Camp., Beschleuniger, Packsack, evtl. Helm,
950,-€, © 0170/3905607

www.flugsport.de

Probefliegen + Verkauf
fast aller aktuellen GSI
Wir führen: Advance,
Airea, Apco, Edel, Fresh
Breeze, Firebird, Gin Gli-
ders, nova, Ozone, Perche, Pilots, Pro
Design, Swing, SupAir, UP, Windtech.
Neue Gleitschirme ab 1899 €, ständig 40
gebrauchte GS vorrätig.
Inzahlungnahme, Fluglehrereinweisung
am Hang oder Winde, ständig 25 ver-
schiedene Gurtzeuge. Herstellerunab-
hängige Beratung. GS-Motoren: Verkauf,
Service + Reparatur.
Ausbildung: alle Stufen, in Siegen, Ei-
senach + Südtirol, Hang + Winde
Flugschule Siegen Claus Vischer
Eisenhutstr. 48, 57080 Siegen
Tel. 0271/382332, claus@flugsport.de
www.flugsport.de

Apache 29, Bi. 10/92, Rettung Pro D., Gurt-
zeug, 300,- DM, © 0174/7790279 od.
08382/25351

2 GH

Advance Sigma 4/27, Bj. 5/2001,
weiß/rot, 3.100; DM, 08022/9675-20
(Babsi)

Advance Sigma 5 28, gelb/schwarz, FP
2.400,- €, © 0177/3288293 od. Fax:
02608/393

Apco Bagheera 1, Bj. 4/00, 100-120 kg,
blau, VB 1.400,- €, © 07652/6195 ob
19.00 Uhr

Apco Bagheera M, Bi. 6/99, VB 1.200,-
€, (?) 089/7854387

Astral 2.26, Erstflug 2000, blau/weiß, VB
3.600,- DM, 09187/6420

Astral M, Bj. 4/98, rot, Check 1/03, VB
2.100,- DM, © 07643/40566

Astra' M, Bj. 98, gelb, gegen Höchstgebot,
© 07954/926404

APCO-Gleitschirme

Richard Roth
Deutschland und Österreich
Brunnenstr.15
D-87669 Rieden am Förgensee
Tel. 08362/925262
Fax 08362/925099
www.apco-gleitschirme.de
info@apco-gleitschirme.de

**Jetzt Info anfordern mit
Gratis Überraschung**

Haftungsausschluß!

Jede Haftung des DHV und seiner Mitarbei-
ter auf Grund der Veröffentlichung des Ge-
brauchtmarkts ist ausgeschlossen. Für die
Klassifizierung der Geräte, ihre Lufttüchtig-
keit und die Angaben in den Anzeigen über-
nimmt der DHV keine Gewähr.

Mission M, Bj. 5/00, VB 2000,- DM, ©
08821/727495

Ozone Octane L, Bj. 4/2001, rot/blau,
1.550,-€, 09191/14436

Ozone Octane L, Bj. 11/00, rot/blau, VB
3.800,- DM, 08024/2422 od.
0171/1704545

Ozone Octane M, Bi. 9/01, gelb/rot, 80-
100 kg, VB 2.100,-€, 07961/53774

Promise XL, Bj. 9/99, Check 1/03, VB
1.350,-€, (1) 0228/327662 od.
0171/6426299

Simba M, Bi. 4/01, 85-105 kg, blau/weiß,
VB 1.690,- €, © 07121/890914

Soul S, Bj. 3/98, 75-95 kg, orange/weiß,
Check bis 10/2002, Preis VB, 0173/
9208413

Spear S, Bj. 9/97, rot/weiß, 65-90 kg,
Check 3/02, Speedsystem, Packsack, VB
500,-€, © 07961/53774

gebrauchtmarkt

anzeigen auftrag kostenlos

info 114

Bei Drachen, Gleitschirmen. Gurtzeugen und Rettungsgeräten nicht vergessen:

Gerätename mit Größe, Hersteller, DHV-Klasse, Baujahr, Gütesiegelnummer (MZL)

Alle Angaben stehen auf der Musterzulassungsplakette! Ohne vollständige Angabe keine Veröffentlichung!

Anzeigentext (Bitte möglichst kurz)

☐ Drachenausrüstung ☐ Gleitschirmausrüstung ☐ Instrumente ☐ Gurtzeug ☐ Rettung ☐ Sonstiges

Kürzungen vorbehalten

Erklärung: * Ich bin Mitglied im DHV und im Gleitschirm- oder Drachensport nicht gewerblich tätig.,

Name

Telefon

Fax

Anschrift

Unterschrift

Summit S, Bj. 9/01, weiß/rot, 65-85 kg, VB 2.000,- E, 07961/53774

Nova Argon 24, 2 J., VB 850,- E, © 05651/60772

Zenith 23, Bj. 91, ohne Check, 300,- DM, Rettung Minifex, Bj. 91, 50,- DM, Bräuniger 41-to Von* P II, 200,- DM, © 0711/712583

Pegasus, Bi. 96, weiß/rot, VB 8.500,- DM, evtl. Drachen Inzahlungnahme möglich, © 07146/3260

M&UIGILLMI

Superfex II Dacron/81, Bj. 82, keine Gütesiegel, zu verschenken, © 02235/430310

Supersport 153, Bj. 92, XC-Packsack, Räder, Madreiter Gurtzeug Gr. 180 cm, Bj. 95, Schleppklinken, Fly Tec 3005 SI, Bj. 97, Iotegrat-Kevlarhelm, VB 1.950,- DM, V 07053/967993 od. 0171/8658071

Funfex, Bj. 90, Check neu, Packsack lang + kurz, Gurtzeug »Charly«, Bj. 91 + Reifung, Helm, Varia AV-Classic, Alu Leiter, kompl. 2.999,- DM, 0173/3627933

Funfex, Bj. 87, Packsack kurz/lang, Gurtzeug Charly, 2 Schleppklinken, Vario Bräuniger IO Classic, Helm, VB 1.500,- DM, © 040/43188935 od. Gregor.Hammansgt-online.de

GT Top, Bj. 91, weiß/violett, 500,-€, © 0761/71937

Impuls, Bj. 87, Check 6/2002, VB 900,- DM, Sting Shifter, VB 900,- DM, Annular 24 VB 800,- DM, Charly Insider 1 x Dr. 57, 1 x Gr. 60, VS 100,- DM, Bräuniger IQ Classic m. Speedometer VB 600,- DM, alles zusammen VB 3,- DM, © 05165/91262

Impuls, Bi. 6/96, pink/lila, 35 % Doppelsegel, Zuladung 65-130 kg, Gurt, Fallschirm, Varia, Helm, VB, © 069/69593142 od. Fax: 069/6998483

I 2 144, Bi. 93, mit Ersatztrapez, VB 600,-€, © 08051/63400 od. 08053/3269

Milan, Bj. 12/93, letzter Check 1/2000, blau/gelb/blau, Check auf Wunsch neu, 990,-€, V 05084/6883

Reflex CS, Bj. 93, RS 04, mit/weiß, Check bis 5/03, 1.500,- DM, 09836/978384 od. 0160/6458544

Ultra Sport 147, Bj. 11/99, weiss/blau-gelb, Synchron-W4V-Design, Kluppbasis, Steckrader, 2 Ersatzbügel, 5.900,- DM, © 06103/921013

2-3

Cross Country 155, Bj. 7/97, weiß, 1.150,- 01u1, © 0911/459099

Epsilon, Bj. 99, Overalls, Helm, Gurtzeug m. Rettung, Vario, kompl. 2.950,- DM, © 07954/926404 auch einzeln

Klassik 14, Bj. 96, weiß/blau, mit Winglet u. Charly Pinguin Gurtzeug, 2.500,- DM, © 07961/565363 od. Fax: 07961/564956

Merlin 148, Bj. 97, blau/weiß, 1.500; E, © 06203/180268,

Merlin 148, Bi. 9/96, Check fällig, 1.650,- E, © 07322/23808 od. th.baudischgmx.de

Foil 152 Combat, ohne Check, VE 450,- DM, e089/1236199 od. Fox: 089/83964448

Foil 152 Combat, Bj. 91, Check 01/01, 150 €, © 0179/3802326

Glidezilla 150 (14 qm), mit Ersatzteile, VB 200,- €, © 089/7854387

Laminar 14 / ST, Bi. 5/97, gelb/weiß, Preisvorstellung 4.000; DM, © 06451/1348 od. reiss@dentollaborreis.de

Magic I (iss 154, Bj. 90, Räder, Helm, Charly-Rettung, VB 1.800,- DM, © 08327/1279

Merlin 133, Bj. 96, mit Check, 1.350,- € od. 1.000,- € ohne Check, großes Trapez m. Gütesiegel, für Pilot(inn)en bis 70 kg, 0761/445583 ob. 20.00 Uhr

Milan Racer, Bj. Ende 94, 4-J. Check 99, Check bei angemessenem Kaufangebot, weiß/weiß-magent-grau-weiß, VB 1.500,- DM, © 0431/3992406 od. 0171/6204184 außerdem HG-Gurtzeug für 250,- DM

Reflex, Bi. 94, 300,- DM, © 0174/5862821

Stealth 12 kpl, Bi. 2/98, weiß/rot, incl. Räder, Handfeirings + 3 Steubügel, 1.500,- E, 040/89968922 (g) od. 040/4220975 (p)

Stealth 12 kpl, Bj. 6/98, weiß/rot, Steuerb. + Räder, wg. Umstieg auf Starrflügler, 5.000,- DM, © 09227/6674

Xtralite 137, Bj. 8/98, 60 75 kg, weiß/li-la-orange, 4.500,- DM, ((D' 0160/3512647 od. 03441/535647

Zephir CX, Bj. 90, auch als Minimum verwendbar, VB 600,- DM, 07453/7214 od. Fax: 930173

3

Atos, Bj. 3/2001, gelb/weiß, 14.900,- DM, © 0041-1 8561518 od. 06244/231 od. leko.michael@mails.ch

Exxtacy, Bj. 97, Zubehör, VB 3.400 €, 07161/814965 od. 0170/1242773

Annular 22, bis 125 kg, 700,- DM, Tel./AB/Fox: 06659/1455 od. Mob. +49170-5207926, e-mail: conny-reit@onli-ne.de

Rettungsschirm RS 2, bis 125 kg, © 089/7854387

Papillon, steuerbare R, bis 100 kg (140 kg), 980,- DM, © 040/5537747

Sup-Air Profeel II, incl. Frontcontainer u. Rettungsgerät, 950,- DM, © 08024/2422 od. 0171/1704545

Charly Slider, 10/2001, 08243/2679

Husky v. Charly, Hartschule o. Kambiner, 200,- DM, 100 €, © 02173/17021

Apco Contour, 500,- DM, © 06155/830833

Gurtzeug »Speed«, ganz schwarz, 1,85 cm, 750 E, © 06203/180268

Sting, 165 cm, m. Churlira Rettung, 10 Jahre alt, VB 350,- DM, © 07322/8554 od. erich-burnaiergms.de

Flashlight, 185 cm, Bj. 4/99 mit Cherry Rettungsgerät, 500 E, 0179/3802326

Integral-Competition, für nur 400,- DM, 21', 0511/B73672

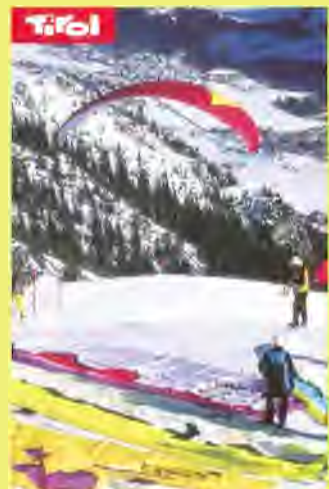
Charly Pinguin, Bi. 89, grau/violett, 193 cm, 100,- E, 0761/71937

Packsack Com-Press-Or. v. Nova, VB, Flytec VormG Borograph 4020 Prof., VB, © 08243/2679

Garmin GPS 12 Map, Bj. 4/2001 m. Kabel u. Zubehör, 700,- DM, 0041-1-8561518 od. 06244/231 od. leka.michael@mails.ch

Bräuniger VVAR) Compet. mit Speedsensor, Bj. 3/2001, 900,- DM, © 0041-1-8561518 od. 06244/231 od. leka.michael@mails.ch

STUBAITAL



SUPER FLUGGERIET

Wetter begünstigt, große Lande- und Startplätze.

Fluggebiete 11er Lift/Neustift ideal für Wenigflieger und Anfänger sowie für Profis. Im Umkreis 20 ideale Fluggebiete.

Internationale Flugscheine

Wöchentlich von April bis Oktober Anfänger-, Auffrischungs-, Höhenschulungs-, Sonderpiloten- und Performancekurse.



2-Jahrescheck-Test-Zentrum

Gratis Testmöglichkeit der neuesten Schirme verschiedener Hersteller während des 2-Jahreschecks. Bei Checks erhält jeder Kunde einen Gutschein für eine Tageskarte am Elfer.



Neuer Terminplaner 2002

Ab sofort bei uns erhältlich.

Parafly
FLUGSCHULE

Hans-Peter Eller
A-6167 Neustift/Stubaital
Tel. +43 - 5226 - 3344
Fax +43 - 5226 - 3371
E-Mail: flugschule@parafly.at
Internet: www.parafly.at

Huf tungs ausschluß!

Jede Heilung des DHV und seiner Mitarbeiter auf Grund der Veröffentlichung des Gebrauchtmärkte Kf ausgeschlossen. Für die Klassifizierung der Geräte, ihre Lufttüchtigkeit und die Angaben in den Anzeigen übernimmt der DHV keine Gewähr.

Aerodyn. Halterung f. bin u. GPS, Typ Skyline, 81.4/2001, 250,- DM, 004 1-1-8561518 od. 06244/231 od. leka.michael@mails.ch

Packsack »Skyline«, 50 e, Protector »Charly« 60 e, 2 Karabiner »Quick out« 30 e, Schleppklinik 50 e, Helm 50 e, 06131/15-62083

VW T4 LR Hochd., 0, 78 PS, Bi. 94, 43 tkm., 5 Pl., Klo, Dusche, Heizung, Küche, Gas, Mwst, viel Zubeh., 18.500,- e, 08191/65295

Wasmer Combi-Air-Plus, 50,- e, © 0761/11937

Koch-Schleppklinik, gegen Gebot, 0172/3966537

Vario Flytec 4010, VB 150 e, 0171/2205379

1 ICOM K-A20, 350,- DM, 1 EC 10, 100,- DM, © 0175/5845117 od. 08063/9069

Fly for Fun »Warum fliegen Sie (sie) eigentlich?« Ein Buch voller Erlebnisberichte eines begeisterten Genußfliegers. Ihre Selbstverlag erschienen, Preis 10,20 € 2,60 €

Porto/Verpackung gegen Vorkasse, Siehe DHV-Info 111/S. 77, 0171/3083702 od. Josef.Eisgruber@epost.de

HG-Fahrtensor für Bräuniger Varia, 60,- €, GS-Doppeisitzeraufbungung, 30; €, 06144/334727 od. 0171/7072059

Steuerbügel f. Exxtucy, 35,- €/Stck., V 07322/23808 od. th.boudisch@gmx.de

Gleitschirm-Schleppklinik (Koch), VB 52,- €, 07961/53774

Vario Flytec 3030 Professional m. Bormgraph u. Software für PC, VB 335; E, 07961/53774

2 Funkgeräte Kenwood ÜBZ-LF 68, NP 250 e, VE 125 e, 68 Kanäle, 0171/2205379

Drachen- und Gleitschirm-Fliegen im Westen der USA. Wer hat Lust mit uns die Fluggebiete der westl. USA und Nationalpark zu besuchen? Irr kleiner Gruppe, flexible und unkompliziert. Interesse? einfach anrufen unter 09837/692 od. 0172/8345056 od. georg.bach@gunnet.de

GS Antrieb Page Jet, Bi. 93 nur 15 h nicht zug., 1250 €, 0761/445583 ab 20.00 Uhr

Bräuniger Alte Vario Basis SP, 200,- DM, © 037436/84953

Bräuniger Alto-Vario LCD III mit Drachenhalterung, Preis VB, n 06221/162639

Stat. Winde, ohne Nachprüfung, für 4.000; DM, © 037436/84953

Verkaufe DHV-Info von Heft 79-112 für zusammen 100; DM incl. Versand, 05206/920577

pensionierem Lehrer mit »So-Pi« Schirm seit 10 Jahren, Campingbus, viel Zeit: im Sommer Alpen usw., im Winter Ski, Europa- od. weltweit. Horst Giese, Postlagernd, D-87561 Oberstdorf

Suche gebrauchten Gleitschirm, 2,3 Jahre alt, Phelix/X-Act od. Arcus, 1.500; bis 2.000,- DM, © 0170/3517985 ab 18.00 Uhr

Suche Laminar 16 ensy, Zi 07453/7214 od. Fax: 930173

Suche Bräuniger Vario 10-Basis od. besser, günstig! I, © 07171/30454 ad. info@haroldhoelz.de

Önideniz Anfang Nov., welcher hilfsbereite Pilot (bayrischer Dialekt) hat mir seine Kambiner ausgeliehen, bitte melden, 0172/7402283

Suche HG-Nimbus 15 von Apco, auch ohne Check, V06868/783

Suche Kamera m. Fernauflöserbuchse, v 089/6148266

Suche interessierten GS-Piloten(in) als Ausbildungspartner für GS-Tandemschein, möglichst Raum Bayern, bin 1,74 cm/80 kg, V 08121/257708 od. hartmut.kerger@gmx.de

Suche Schleppklinik, ein- oder zweistufig, V 089/366987

Suche Desire 151 Enterprise Wings, gut erhalten, 089/1236199 od. Fax: 089/83964448

Suche Hängegleiter Nimbus 15 (62) u. Santana, © 05203/7281 od. Fax: 05203/6262

Suche Skywatch Windmesser bis 50; DM, V 07962/1478

CPS günstig gesucht, 0371/4790199

Suche Drachen Airwave Klassik 13 od. 14 und K 4, V 06150/85963

Suche Steuerbügel für Kiss 154, © 07833/8500

Erfahrener Drachen- und Gleitschirmflieger sucht abwechslungsreichen Job in der Flugsportbranche. Kaufmännische Ausbildung und hohe Motivation vorhanden, 089/74372079 od. 0179/2948340

Suche Ozone Octane XL, möglichst blau nr. rotem Streifen, Check neu, in sgt. Zustand, günstig, © 0761/2853500 od. 0172/7433756 ad. lathaduchsi@spica.com

Andalusien
La Palma
Toscana
Lille, trzZ allen
Istrien
Slovenien
Schweiz
Castelluccio
Dolomiten
Brasilien

Kalender 2002
kostenlos!

Schulung
inkl. Wettergarantie!

Online Shop
2-Jahres-Check

www.vit. LUESKY .at
0-99205114682-M (43)04842 5176

> > fly with the best <<

- | | | |
|--|----------------|-------------------------|
| * Achim Joos | 20.-27.04.2002 | Greifenburg |
| - Streckenfliegen für Einsteiger & Fortgeschrittene - | | |
| * Mike Küng | 03.-10.06.2002 | Öludeniz / Türkei |
| - Flugtechnik für Fortgeschrittene - | | |
| * Karl Slezak | 02.-09.09.2002 | Öludeniz / Türkei |
| - DHV Sicherheitstraining für Jedermann (-frau) - | | |
| * Michael Nessler | 14.-22.09.2002 | Sella Ronda / Dolomiten |
| - Thermikfliegen für Einsteiger und Fortgeschrittene - | | |



www.gleitschirmreisen.com

W R t e r e n * **Ski & Fly** im Zillertal 16.-23.02.; Bassano 09.-17.03.; **Fly & Beach** in Öludeniz im Juni, September & Oktober; **Lac Annecy** im Juli & August; **Andelsbuch** im Mai, Juni, Juli & August ... und mit Motorschirmen quer durch Deutschland im Juli & August; tunesische Sahara im November

Beste Organisation und Betreuung durch das Team der **Harzer Gleitschirmschule Knut Jäger!**
Kostenloses Info unter: + 49 (5322) 14 15 oder info@horzergss.de

Suche nette Frau aus unserem Sportbereich die gern Gleitschirm fliegt und auch noch etwas Spass für Motorrad fahren hat. Bin 36 1., 175, 75 kg, dunkelhaarig, sportl., romantisch u. et- was verrückt, e-mail: UdoHaagl@aol.com

Suche Effect 32, Bortair; Makalu 80-100 kg, © 08821/727495

Flugfunk Icom IC-A3 od. IC-A3 E gesucht, V 02961/2443 od. gerold@kuehrde

Reise(Flug)partner(in) gesucht von Früh-

Ralsebüro Alle Kurse

SKYSPORT

Flugschule Hochries

Tel: 08032/8711-1 Fax: 08032/8711-2

Hoichriesstr.80
D-83122 Sarnerebew

www.11kipschule-hochries.de
Mail: FlueschLile_Hochrieset-online. e
Flugsafaris Shop

TESTFLÜHE im Info

Das Vestberrfichtschetruna fiim Gleit- schirme und Närmgegleiter

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

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

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

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

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

KLASSIFIZIERUNG HÄNGEGLEITER

- 1 = für Piloten, die an einem einfachen und unproblematischen Flugverhalten interessiert sind.
- 2 = für Piloten, die den Ausbildungsstand Beschränkter Luftfahrerschein (A-Schein) haben und genußvolles Fliegen vorziehen.
- 3 = für Piloten, die den Ausbildungsstand Unbeschränkter Luftfahrerschein (B-Schein) haben und regelmäßig und in kurzen Zeitabständen fliegen.

KLASSInzuEileuNG GLEITSEGEL

- 1 = Gleitsegel mit gutmütigem, weitgehend fehlerverzeihendem Flugverhalten.
- 1-2 = Gleitsegel mit gutmütigem Flugverhalten.
- 2 = Gleitsegel mit anspruchsvollem Flugverhalten und dynamischen Reaktionen auf Störungen und Pilotenfehler. Für Piloten mit Könnensstand »Performance« und regelmäßiger Flugpraxis.
- 2-3 = Gleitsegel mit sehr anspruchsvollem Flugverhalten und heftigen Reaktionen auf Störungen. Geringer Spielraum für Pilotenfehler. Für Piloten mit Könnensstand »Sicherheitstraining und umfassender Flugerfahrung sowie regelmäßiger Flugpraxis.
- 3 = Gleitsegel mit sehr anspruchsvollem Flugverhalten und sehr heftigen Reaktionen auf Störungen. Kein Spielraum für Pilotenfehler. Für Piloten mit Könnensstand »Sicherheitstraining und ständiger Flugpraxis.
- E = Spezielle Einweisung erforderlich.
- G = Spezielles Gurtzeug erforderlich, sonst besteht keine Zulassung.

Druckfehlerkorrektur vorbehalten!

DHV GS-01.0930-01

HORNET L

Mustergeprüft im Auftrag von: Firebird Sky Sports AG
Hersteller: Firebird Sky Sport AG
Klassifizierung 2 GH
Sitzzahl 1



Verhalten bei	min. Fluggewicht (90 kg)	max. Fluggewicht (120 kg)
START	1.2	1.2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt verzögert über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	1.2	1.2
Trimmgeschwindigkeit	351(m/11	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		511m/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	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	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAFFEN	1.2	2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAFFEN BESCHLEUNIGT	1	2
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAFFEN		
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90.180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Höhenverlust	selbständig impulsiv	selbständig impulsiv
EINSEITIGES EINKLAFFEN / BESCHLEUNIGT		2
Wegdrehen		90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig impulsiv
EINSEITIGES EINKLAFFEN UND TIEGENSTELLER N	k*	1.2
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTAU, SYMMETRISCHE AUSWÄRTIG	1.2	1.2
FULLSTAU, ASYMMETRISCHE AUSWÄRTIG	1.2	1.2
TRUDERN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1.2	1
TRUDERN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1.2	1.2
STELSPIRALE	1	2
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
BEIENSTALL	1.2	1.2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf <4 Sek	nimmt zögernd Fahrt auf <4 Sek
LANDUNG	1.2	1.2
Landeverhalten	einfach	einfach

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

HORNET S

Mustergeprüft im Auftrag von: Firebird Sky Sport AG

Hersteller: Firebird Sky Sport AG

Klassifizierung 2 GH

Sitzzahl 1



Verhalten bei

	min. Fluggewicht (55 kg)	max. Fluggewicht (80 kg)
START	1-2	1-2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt verzögert über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich

GERADEAUSFLUG

	1-2	1-2
Trimmungsgeschwindigkeit	36 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		47 km/h
Rolldämm, fang	durchschnittlich	durchschnittlich

KIMMUNG

	1-2	1-2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

311-3 (EHE)

	1-2	2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm + 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich

FRONTALES EINKLAPPEN

	1-2	1-2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT

		1-2
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN

	2	2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv	selbständig impulsiv

EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT

		2
Wegdrehen		90 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
öffnungsverhalten		selbständig impulsiv

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN

	1-2	1-2
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG

	1-2	1-2
FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG	1-2	1-2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1-2	1-2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1-2	1-2
STELSPIRALE	2	2

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180- 360 Grad
HEINENSTALL	1c2	1-2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf <4 Sek	nimmt zögernd Fahrt auf <4 Sek

LANDUNG

	1-2	1-2
Landeverhalten	einfach	einfach

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT



ADVANCE SIGMA 5 23

Mustergeprüft im Auftrag von: ADVANCE Thun AG

Hersteller: ADVANCE Thun AG

Klassifizierung 2 GH

Sitzzahl 1



Verhalten bei

	min. Fluggewicht (60 kg)	max. Fluggewicht (75 kg)
	1-2	
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach

GERADEAUSFLUG

	1-2	1-2
Trimmungsgeschwindigkeit	36 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		48 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	hoch

	1-2	2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	hoch	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN

	2	2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm 75 cm	durchschnittlich 60 cm 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm 80 cm	durchschnittlich 65 cm 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	koht

FRONT NKLAPPEN

	1-2	1-2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert

112(111)>1401,12(140-M:1141)Aii

		2
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN

	2	1-2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	<90 Grad >
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	mit Vedangsamung	mit Verlangsamung
Stabilisierung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT

		2
Wegdrehen		90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust		gering
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN

	2	1-2
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLOTUNG

	2	1-2
FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG	2	1-2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1-2	1-2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1-2	1-2
STELSPIRALE	1-2	1-2

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	selbständig

t211},

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

LANDUNG

	1-2	1-2
Landeverhalten	einfach	einfach

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT



ADVANCE SIGMA 5 31

Mustergeprüft im Auftrag von: ADVANCE Thun AG

Hersteller: ADVANCE Thun AG

Klassifizierung 2 GH

Sitzzahl 1



Verhalten bei min. Fluggewicht (102 kg) max. Fluggewicht (127 kg)

START 1 1.2

Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach

Trimmgeschwindigkeit 37 km/h 37 km/h

Geschwindigkeit beschleunigt 48 km/h

Rolldämpfung hoch hoch

Trudeltendenz gering gering

Steuerweg durchschnittlich durchschnittlich

Wendigkeit hoch hoch

BEI 1.2 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

Vorbeschleunigung gering gering

Öffnungsverhalten selbständig verzögert selbständig verzögert

DUMPFEN BESCHLEUNIG 2

Vorbeschleunigung gering hoch

Öffnungsverhalten selbständig verzögert selbständig verzögert

EINSEITIGES 1.2 1.2

Wegdrehen 90 - 180 Grad 90 - 180 Grad

Drehgeschwindigkeit durchschnittlich mit Verlangsamung durchschnittlich mit Verlangsamung

Höhenverlust gering durchschnittlich

Stabilisierung selbständig selbständig

hffnlnncv%Phaltn selbständig schnell selbständig schnell

Wegdrehen 90 - 180 Grad

Drehgeschwindigkeit durchschnittlich mit Verlangsamung

Höhenverlust durchschnittlich

Stabilisierung selbständig

hffnlnncv%Phaltn selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1.2 1.2

Stabilisieren einfaches Gegenbremsen einfaches Gegenbremsen

Steuerweg gering durchschnittlich

Steuerkraftanstieg durchschnittlich hoch

Gegendrehen einfach, keine Tendenz einfach, keine Tendenz

hffnlnncv%Phaltn zum Strömungsabriss zum Strömungsabriss

hffnlnncv%Phaltn selbständig verzögert selbständig schnell

LEITUNG 1.2 1.2

Einleitung einfach durchschnittlich

Trudeltendenz gering gering

Ausleitung Nachdrehen 180 - 360 Grad selbständig

Einleitung einfach einfach

Ausleitung selbständig selbständig

Landeverhalten einfach durchschnittlich

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

BOXTAIR 5

Mustergeprüft im Auftrag von: Flight Design

Hersteller: Flight Design

Klassifizierung 1-2 GH

Sitzzahl 1



Verhalten bei min. Fluggewicht (65 kg) max. Fluggewicht (85 kg)

START 1 1

Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach

Trimmgeschwindigkeit 36 km/h 36 km/h

Geschwindigkeit beschleunigt 51 km/h

Rolldämpfung durchschnittlich durchschnittlich

Trudeltendenz nicht vorhanden nicht vorhanden

Steuerweg durchschnittlich durchschnittlich

Wendigkeit hoch hoch

BEIDSEITIGES 1.2 1

Sackfluggrenze durchschnittlich 60 cm - 75 cm durchschnittlich 60 cm - 75 cm

Fullstallgrenze durchschnittlich 65 cm - 80 cm durchschnittlich 65 cm - 80 cm

Bremskraftanstieg durchschnittlich durchschnittlich

Vorbeschleunigung gering gering

Öffnungsverhalten selbständig verzögert selbständig schnell

Vorbeschleunigung gering gering

Öffnungsverhalten selbständig verzögert selbständig schnell

EINSEITIGES 1.2 1

Wegdrehen 90 - 180 Grad Grad >

Drehgeschwindigkeit durchschnittlich durchschnittlich

Höhenverlust durchschnittlich durchschnittlich

Stabilisierung selbständig selbständig

hffnlnncv%Phaltn selbständig verzögert selbständig verzögert

Wegdrehen <90 Grad >

Drehgeschwindigkeit durchschnittlich

Höhenverlust durchschnittlich

Stabilisierung selbständig

hffnlnncv%Phaltn selbständig verzögert

Öffnungsverhalten selbständig schnell

Stabilisieren selbständig selbständig

Steuerweg durchschnittlich durchschnittlich

Steuerkraftanstieg durchschnittlich durchschnittlich

Gegendrehen einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss

Öffnungsverhalten selbständig schnell selbständig schnell

AUSLEITUNG 1 1

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 1 1

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1 1

STELLSPIRALE 1 1

Einleitung einfach einfach

Trudeltendenz nicht vorhanden nicht vorhanden

Ausleitung selbständig selbständig

B-EINLEITUNG 1 1

Einleitung einfach einfach

Ausleitung selbständig selbständig

Landeverhalten einfach einfach

1.2 1

1.2 1

1.2 1

1.2 1

1.2 1

1.2 1

1.2 1

1.2 1

1.2 1

1.2 1

1.2 1

1.2 1

1.2 1

1.2 1

1.2 1

TWIN 3

Mustergeprüft im Auftrag von: Flight Design

Hersteller: Flight Design

Klassifizierung 1-2 Biplace

Sitzzahl 2

Verhalten bei min. Fluggewicht (160 kg) max. Fluggewicht (220 kg)

Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach

GERADESUSFLUG 1-2

Trimmgeschwindigkeit	40 km/h	43 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		
Rolldämpfung	hoch	durchschnittlich

KURVENHANDLING 1-2

Trudeltendenz	gering	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHE 1-2

Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	spät 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	spät 90 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich

FRONTALES EINKLAPPEN 1-2

Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell

FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)

Vorbeschleunigung		
Öffnungsverhalten		

EINSEITIGES EINKLAPPEN 1-2

Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)

Wegdrehen		
Drehgeschwindigkeit		
Höhenverlust		
Stabilisierung		
Öffnungsverhalten		

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1-2

Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG) 1-2

NILSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG) 1-2

TRUDLEN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 1-2

TRUDLEN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1-2

STELSPIRALE 1-2

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig

BIMENSTALL 1-2

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf <4 Sek	selbständig

LANDUNG 1

Landeverhalten	einfach	einfach
----------------	---------	---------

ERGÄNZUNGEN ZUR FLÜSSIGKEIT

TWIN 3T

Mustergeprüft im Auftrag von: Flight Design

Hersteller: Flight Design

Klassifizierung 2 Biplace

Sitzzahl 2

Verhalten bei min. Fluggewicht (160 kg) max. Fluggewicht (220 kg)

Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach

GERADESUSFLUG 1-2

Trimmgeschwindigkeit	40 km/h	46 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		
Rolldämpfung	hoch	durchschnittlich

KURVENHANDLING 1-2

Trudeltendenz	gering	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN 1-2

Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	spät 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	spät 90 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich

FRONTALES EINKLAPPEN 1-2

Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell

FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)

Vorbeschleunigung		
Öffnungsverhalten		

EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT) 1-2

Wegdrehen	90 - 180 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)

Wegdrehen		
Drehgeschwindigkeit		
Höhenverlust		
Stabilisierung		
Öffnungsverhalten		

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1-2

Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG) 1-2

FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG) 1-2

TRUDLEN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 1-2

TRUDLEN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1-2

STELSPIRALE 1-2

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig

EINKLAPPEN-STAU 1-2

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf <4 Sek	selbständig

LANDUNG 1

Landeverhalten	einfach	einfach
----------------	---------	---------

ERGÄNZUNGEN ZUR FLÜSSIGKEIT

WAVE SPORTM

Mustergeprüft im Auftrag von: Airwave Villingen Ges.m.b.H.

Hersteller: Airwave Villingen Ges.m.b.H.

Klassifizierung 1+2 GH 1.1

Sitzzahl 1

Verhalten bei min. Fluggewicht (80 kg) max. Fluggewicht (100 kg)

START 1 1

Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach

= 1722.ZIMIR. IMINEMOZOIMIEE 11

Trimmgeschwindigkeit 33 km/h 37 km/h

Geschwindigkeit beschleunigt 50 km/h

Rolldämpfung durchschnittlich durchschnittlich

KURVENHANDLING 1.2 1+2

Trudeltendenz gering gering

Steuernweg durchschnittlich durchschnittlich

Wendigkeit durchschnittlich durchschnittlich

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN 1.2 - 14

Sackfluggrenze durchschnittlich 60 cm - 75 cm durchschnittlich 60 cm • 75 cm

Fullstallgrenze durchschnittlich 65 cm • 80 cm durchschnittlich 65 cm • 80 cm

Bremskraftanstieg durchschnittlich durchschnittlich

VORBEREITUNG 1.2

Vorbeschleunigung gering

Öffnungsverhalten selbständig verzögert

EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT 1.2

Vorbeschleunigung durchschnittlich

Öffnungsverhalten selbständig verzögert

EINKLAPPEN 1.2

Wegdrehen 90 - 180 Grad 90 - 180 Grad

Drehgeschwindigkeit durchschnittlich durchschnittlich mit

Verlangsamung

Höhenverlust durchschnittlich durchschnittlich

Stabilisierung selbständig selbständig

Öffnungsverhalten selbständig verzögert selbständig verzögert

EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT 1.1

Wegdrehen 90 - 180 Grad

Drehgeschwindigkeit durchschnittlich mit

Verlangsamung

Höhenverlust durchschnittlich

Stabilisierung selbständig

Öffnungsverhalten selbständig verzögert

EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1.2

Stabilisieren einfaches Gegenbremsen einfaches Gegenbremsen

Steuernweg durchschnittlich durchschnittlich

Steuerkraftanstieg durchschnittlich durchschnittlich

Gegendrehen einfach, keine Tendenz zum einfach, keine Tendenz zum

Strömungsabriss Strömungsabriss

Öffnungsverhalten selbständig verzögert selbständig verzögert

FULLSTALL & METRISCHE AUSLEITUNG 1.2 1.2

FULIST & ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG 1.2 1.2

TRUDERN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 1.2 1.2

TRUDERN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1.2 1.2

STEILSPIRALE 1.2 1.2

Einleitung durchschnittlich durchschnittlich

Trudeltendenz gering gering

Ausleitung selbständig selbständig

EINKLAPPEN 1.2 1.2

Einleitung einfach einfach

Ausleitung selbständig selbständig

LANDUNG 1.2 1.2

Landeverhalten einfach einfach

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

* OFS-PROTECT

Betreute Flugwochen mit Alpin- und Thermikeinweisung sowie Flugtechnik-Training in Südtirol auf der Sonnenseite der Alpen.

Termine: PRO 01 12.05. – 17.05.02
 PRO 02 07.07. – 12.07.02
 PRO 03 11.08. – 16.08.02
 PRO 04 01.09. – 06.09.02
 PRO 05 27.10. – 01.11.02

Kosten: € 300.— incl. Fluglehrerbetreuung, Funk und Video

Achtung: Auchideal für die zum unbeschr. LFS zu absolvierenden Zeitflüge. Sonderpreis für Club-Mitglieder

* OFS-OSTERFLIEREN in Südtirol

Saisoneneröffnung unter Freunden im Flieger-Paradies Gitschberg/Meransen in Südtirol.

Termin: 29.03.-01.04.02 (Fr.- Mo.)
Verlängerung möglich!

Testmöglichkeit der neuen Schirme und Passagierflüge für Begleitpersonen!

* OFS-APINE FLIMMEN

Geführte Flugtouren mit Fluglehrer-Betreuung

Gardasee: GFW02 15.06. – 21.06.02

Dolomiten: 13FW 02 21.09.-27.09.02

Südtirol: SGW 02 26.10.-01.11.02

Kosten: jew. 300.— incl. FL-Führung
Autotransfer ab Basisstation und
Fliegerfete!

* Ganzjährig 1flidellschlepkurse

Komplettes OFS-Flugsportprogramm
bitte anfordern !

OFS

PARAGLIDING

GmbH

Schule & Club

Passagierflüge

Fon: 0 83 42 / 89 94 05

Fax: 0 83 42 / 89 94 06

Mobil: 01 71/87 03 229

E-mail: OFS.Hoschka@t-online.de

Büro und Verkauf:
Xaver-Martin-Str. 1 - 87616 MarktoberdorfIhr FLY-0111DE für das Allgäu,
Südtirol und die Dolomiten

Protokoll der Regionalversammlungen 2001

Ort und Tage:

Region Ost (Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen) in Berlin-Charlottenburg am 13.10.2001.

Region Nord (Bremen, Schleswig-Holstein, Hamburg, Niedersachsen) in Hamburg am 14.10.2001

Region Südwest (Baden-Württemberg) in Spaichingen am 20.10.2001

Region Mitte (liessen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland) in Landau am 27.10.2001

Region Südost (Bayern) in Fürstenfeldbruck am 11.11.2001

Beginn der Versammlungen **jeweils von ca. 14.00 Uhr bis 19.00 Uhr**

Teilnehmer:

Berlin: 22 Mitglieder + Vollmachten = 58 Stimmen

Hamburg: 12 Mitglieder - 1 Vollmachten = 106 Stimmen

Spaichingen: 67 Mitglieder + Vollmachten = 160 Stimmen

Landau: 74 Mitglieder + Vollmachten = 200 Stimmen

Fürstenfeldbruck: 93 Mitglieder + Vollmachten 304 Stimmen

Begrüßung und Regularien

Der örtliche Vorstand, der jeweilige Regionalbeirat und der DHV Vorsitzende Charlie Jöst begrüßen die anwesenden Mitglieder Beschlüsse (einstimmig): Björn Kloassen wird zum Protokollführer gewählt. Die Beschlussfähigkeit der Versammlung und die ordnungsgemäße Einladung werden festgestellt. Mit der vorgeschlagenen Tagesordnung besteht Einverständnis.

Genehmigung des Protokolls der Regionalversammlung 2000

Einstimmiger Beschluss: Das Protokoll d-• Regionalversammlung 2000 wird genehmigt.

DHV-Mitgliederbefragung und Leitbild

Klaus Tannier berichtet über die im Sommer (11.11) durchgeführte Mitgliederbefragung. 1600 Fragebögen wurden verschickt. Rücklauf je 60%. Schwerpunkte der Wünsche und Anmerkungen liegen in der Öffentlichkeitsarbeit und bei den Fluggebieten. Die Ergebnisse fließen in die Leitbildüberlegungen ein. Das neue Leitbild wird durch Klaus Tänzler vorgestellt und soll bei der Jahreshauptversammlung verabschiedet werden.

Sicherheitsbericht

Durch Karl Slezak wird die aktuelle Unfallentwicklung im Jahr 2001 dargestellt. Insbesondere wird auf die gestiegene Risikobereitschaft einzelner Piloten eingegangen. Darüber hinaus ist die falsche Beurteilung der Wettersituation ein bedeutender Unfallfaktor. Besorgniserregend ist die starke Zunahme der tödlichen Unfälle im Gleitschirmbereich. Dies wird anhand von Beispielen erläutert. Das Sicherheitskonzept wird vorgestellt.

Fluggelände

Über die Geländesituation und die Entwicklung der Gelände in den Regionen berichtet Björn Klausen vom Referat Flugbetrieb. Die Zulassung der Gelände und die aktuelle Situation im Naturschutz werden erläutert. Erfolgreich wurden in den Jahren 2000 und 2001 direkte Gespräche und Verhandlungen auf ministerieller Ebene geführt.

Dragonfly

Der Dragonfly (UL) eignet sich durch seine extremen Langeamflugeigenschaften besonders für den Schlepp von Drachen, weshalb der DHV die Zulassung unterstützt. Jürgen Eildinger erläutert den Stand der Zulassung des Dragonfly.

Karabinerproblematik

Durch den Referatsleiter Technik, Liane Weininger wird das Problem und die Abhilfemaßnahmen von ungewollten Karabineröffnungen dargestellt.

Bericht aus Berlin

Der Justizrat Peter Janssen berichtet über die Änderungen im Luftrecht und insbesondere über die Musterzulassung. Fazit: Die Resolution der DHV Hauptversammlung von 1999 ist im wesentlichen umgesetzt worden. Darüber hinaus berichtet er über den Stand des neuen Naturschutzgesetzes, über Vereinbarungen mit Umweltministerien und über die Arbeit den Kuratorium Sport und Natur.

Antrag auf Satzungsänderung

Der Antrag von Gerad Bullmann, den Mitgliedsbeitrag von Schülern, Studenten und Rentnern durch Satzungsänderung zu reduzieren, wird für die Jahreshauptversammlung beraten.

Sonstiges

Berlin: Die nächste Ostdeutsche Meisterschaft 2002 soll in den Alpen durchgeführt werden. Langfristig soll geprüft werden, ob wieder eine Meisterschaft in Ostdeutschland durchgeführt werden kann.

Hamburg: Die Regelungen im Erprobungsgelände »Waabs-Schleswig-Holstein« werden erläutert.

Spaichingen: Helmut Fehr berichtet über seine Arbeit als Regionalbeirat. Weiterhin wird die Naturschutzproblematik an der Schwäbischen Alb und im Schwarzwald erörtert. Die nächste Meisterschaft für Hängegleiter soll im F-Schlepp in Bödingen stattfinden.

Landau: Das in Aussicht stehende Gelände der Südpfalz und die Vorgehensweise wird besprochen. Rudolf Weichsel stellt seine Arbeit als Regionalbeirat vor.

Fürstenfeldbruck: Die Förderung der Jugendarbeit soll aktiv angegangen werden.

Wahl der Delegierten für die Jahrestagung 2001 (in alphabetischer Reihenfolge)

Berlin: Buddee Christoph, Kuck Wilfried, Lüdgers Konrad, Lüden; Olga, Müller Neithard, Prietz Siegfried, Reimann Udo, Rümpler Bernd, Schneider Ulrich, Wachowski Bernd.

Hamburg: Aue Dirk, Benecke Johannes, Dengler Eberhard, Drees Herbert, Ebeling Rolf, Franke Thomas, Giddo Andreas, Liedtke Roland, Olbins Gerhard, Schwiegershausen Dieter, Wilms Helmut.

Spaichingen: Arndt Markus, Arnold Wolfgang, Blumemied Hans, Börsig Dieter, Butzke Klaus, Chris rann Luise, Domscheit Klaus, Bberle Klau, Ehrenfried Kai, Fehr Helmut, Fie^h Fritache Thomas, Grau Michael, Grüner Fritz, Heidler Dieter, Heiler Sonja,

Jürgen, Hermann Klaus. döst Charlie. Kienle Klaus, Kleiser Roland, Kotschark Florian, Kotecharnik Norbert, Kutz Remo, Lohse Martin, Maurer Jürgen, Mölich Birgit, Müller Helaemarie, Ileunhöffer Hartmut, Oberreil Waldemar, Oberle Eugen, Reck Alfons, Rotl Joachim, Rüdinger Jürgen, Santostast romit13.30, Schweizer Lothar, Seiler Siegfried, Strotbek Heinz, Stübing Michael, Thieringer Rainer, Treckte Ralph, Weist Bernd, Willmaani Klaus, Wolff Werner.

Landau: Adams peter, Appel Martin, Bajewski Jörg, Bonertz Helmut, Bude Erwin, Bürger Mara, Bürger Rainer, Etz Lukas, Eysel Friedmann Kurt, Fritz Anne, Fritz Peter, Fuchs Karin, Gensert Rene, hohl Friedrich, Huber Alfred, Keller Klaus, Killian Klaus, Körner Peter, Kronier Stefan, Luther Kurt, Mein Josef, Miller Christine, Plag Edmund, Pennet Wolfgang, Rapp Wilfried, Rihm Utes, Schellen Wolfgang, Seherer Dirk, Schmid Jürgen, Schmidt Christine, Schmidt Helmut, Schmitz Thoma, Schneider Annette, Schneider Gundolph, Speckenheuer Klaus, Stadie Cornelia, Vaupel Manfred, Weichsel Rudolf, Zimmer Dirk, Zimmer Harald, Zimmer Horst, Zimmer Susanne.

Fürstenfeldbruck: Achatz Helmut, Aumer Rudi, Asthammer Kurt, Bender Toni, Blum Christina, Brems Rosi, Brandl Richard, Bürger Rudi Bzdach Markus, Crüniger Cordula, Cröniger Peter, Dobmeier Ilermann, Feldmeier Josef. Franz Konrad, Fritz Robert, Geh Andrea, Gens Bedo, Gietl Thomas A., Glas Regina, Gschwendtner Sepp, Janssen Peter, Joos Achim, Kammal Dieter, Kirsch Christoph, Klaassen Björn, Kohler Engelbert, Hohn Andreas, Kummer Arnold, Lacroust Bahnt Tiebermeister Bert Mast Stefan, Mar Brigitte, Metzner Kathrin, Osewski Benno, Rauseher Georg, Beutel Christina., Rössel Oliver, Scheibl Robert. Schindlter Bern schmottermayer 1.11rich, Schreiner Tobias, Schwiegershausen Corinna. Slezak Karl, Stsi : • Stieblinali Dorothea, Stuckenberger Axel, Tichy Josef, er Dill- 17^c: t:e-- Weinzierl Georg, Wohlrab Margit.

Wahl des Regionalbeirats

Region Ost: Siegfried Prietz will für 2 Jahre im Arne bestätigt.

Region Südwest: Luise Christmann wird als neue Regionalbeirätin einstimmig gewählt.

Region Südost: Nati Kummer wird für 2 Jahre im Amt bestätigt.

Ort der Regionalversammlung 2002

Region Nord: Hamburg

Region Ost: Möckern bei Magdeburg

Region Mitte: Landau

Region Südost: Fürstenteldbruck

Region Südwest: Gengenbach / Offenburg

20. Dezember 2001

Björn Kloassen
Protokollführer

Charlie Jöst,
1. Vorsitzender des DHV

Protokoll der 22. Jahrestagung am 01.12.2001 in Schwangau

Beginn: 13:42, Ende 19:30

1. Begrüßung und Regularien

Die Delegierten werden von Benno Osowski, Vorsitzender der Schwangauer Drachenflieger, und Charlie Jöst, Vorsitzender des DHV und Versammlungsleiter, begrüßt.

Es wird festgestellt, dass die Versammlung mit dem DHV-Info Nr. 112 vom September 2001 ordnungsgemäß eingeladen wurde und beschlussfähig ist. Es sind 151 stimmberechtigte Delegierte anwesend.

Beschlüsse:

Benedikt Liebermeister wird zum Protokollführer gewählt (einstimmig).

Als Stimmzähler werden die DHV-Mitarbeiter, die nicht Delegierte sind, gewählt (einstimmig).

Die Tagesordnung wird wie folgt angenommen (einstimmig).

2. Genehmigung des Versammlungsprotokolls 2000

Beschluss (einstimmig): Das Protokoll der Jahrestagung 2000 wird in der im DHV-Info Nr. 109 veröffentlichten Fassung genehmigt.

3. Bericht des Vorstandes

Der Vorsitzende Charlie Jöst sagt einleitend, dass den Delegierten im Vorfeld schriftliche Tätigkeitsberichte zugesandt worden sind und die mündlichen Berichte die schriftlichen nur ergänzen.

Über ihre Tätigkeit berichten der Vorsitzende Charlie Jöst, der Geschäftsführer Klaus Tänzler, der Technikvorstand Christian Blum, der Sportvorstand Rudl Bürger, der Ausbildungsvorstand Waldemar Obergfell und der stellvertretende Vorsitzende Bodo Genz. Karl Slezak ist seit 01.10.2001 als Sicherheitsreferent im DHV angestellt und als Sicherheitsvorstand zurückgetreten. Er bedankt sich für die fruchtbare Zusammenarbeit mit den Vorstandskollegen.

Nach den Berichten erfolgt eine Aussprache. Schwerpunkt ist die Unfallsituation beim Gleitschirmfliegen.

Finanzvorstand Lothar Schweizer gibt den Finanzbericht.

4. Bericht der Kassenprüfer

Der Kassenprüfer Dr. Dirk Ausrottler hat seinen zuvor versandten Kassenprüfbericht. Karl-Heinz Dießner, der zweite Kassenprüfer war bei einem Verkehrsunfall tödlich verunglückt. Eine Aussprache über den Finanzbericht und den Kassenprüfbericht schließt sich an.

5. Entlassung des Vorstands

Bach, ss (einstimmig): Die Vorstandschaft wird entlastet.

6. Wahlen

Wahl des Sicherheitsvorstandes

Kandidaten: Helmut Fehr, Dr. Dirk Aue, Helmut Achatz, Thomas Giet

Vorstellung der Kandidaten.

Erster Wahlgang (geheime Abstimmung, Aue 43, Feim 35, Adieu 40, Met 28): Kein Kandidat erreicht die satzungsgemäße Mehrheit.

Helmut Fehr zieht seine Kandidatur zurück.

Zweiter Wahlgang (geheime Abstimmung, Aue 58, Achatz 89, Glut 28):

Helmut Achatz wird gewählt. Er nimmt die Wahl an.

Antrag zur Geschäftsordnung: Itezeitbegrenzung auf 5 min.

Beschluss (mehrheitlich): angenommen

Wahl des Finanzvorstandes

Kandidat: Lothar Schweizer

Vorstellung des Kandidaten.

Wahl (offene Abstimmung, einstimmig): Lothar Schweizer wird gewählt. Er nimmt die Wahl an.

Wahl des Ausbildungsvorstandes

Kandidat: Waldemar Obergfell.

Vorstellung des Kandidaten.

Wahl (einstimmig, offene Abstimmung): Waldemar Obergfell wird gewählt. Er nimmt die Wahl an.

Wahl der Kassenprüfer

Erster Kassenprüfer

Kandidaten: Dirk Vielhuber, Engelbert Kohler.

Vorstellung der Kandidaten.

Antrag zur Geschäftsordnung: Aussprache.

Beschluss (mehrheitlich): angenommen.

Dirk Vielhuber zieht seine Kandidatur zurück, da bei ihm als Geschäftsführer offenes Herstellereinstreben ein Interessenkonflikt besteht.

Wahl (offene Abstimmung, einstimmig): Engelbert Kohler wird zum ersten Kassenprüfer gewählt. Er nimmt die Wahl an.

Zweiter Kassenprüfer

Kandidat: Axel Stickenberger

Vorstellung des Kandidaten.

Wahl (offene Abstimmung, einstimmig): Axel Stickenberger wird zum zweiten Kassennotri-fer gewählt. Er nimmt die Wahl an.

7. Anträge auf Satzungsänderung

Antrag von Girard Bellmann (ermäßigter Mitgliedsbeitrag):

Der Antrag kann nicht behandelt werden, da der Antragsteller weder anwesend noch von einem anwesenden Delegierten vertreten ist.

Antrag zur Geschäftsordnung: Probeabstimmung.

Gegenrede.

Beschluss (mehrheitlich): abgelehnt.

8. Wirtschaftsplan 2002

Finanzvorstand Lothar Schweizer erläutert den schriftlich versandten Wirtschaftsplan 2002.

Es folgt eine Aussprache.

Beschluss (8 dagegen, 7 Enthaltungen): Der Wirtschaftsplan 2002 wird angenommen.

9. Sonstige Anträge

Antrag 1 von Charlie Jöst:

»Ich beantrage den Beitritt des DHV zur European Hang Gliding & Paragliding Union

(siehe beiliegende Satzung FHPJ).«

Beschluss (einstimmig): angenommen.

Antrag 2 von Charlie Jöst:

sich beantrage die Annahme des bei den Regionalversammlungen vorbehandelten Leitbild-Entwurfes.«

Es folgt eine

Antrag zur Geg, letsordnung: Den Leitbild-Antrag auf nächstes Jahr vertagen und die Mitteilungsblätter über das Info in die Entscheidungsfindung einbinden.

Beschluss (1 Gegenstimme): angenommen.

Antrag von Dirk Vielhuber, modifiziert, sinngemäß:

»(...)mehren für die Scheinausstellung des M 2003 auf 40 DM gesenkt durch Erhöhung des Zuschusses, der den DHV-Mitgliedern auf die Scheinausstellung gewährt wird.«

Es folgt eine Aussprache.

Beschluss (mehrheitlich): abgelehnt.

Antrag von Markus Raubt (Anforderungen für Gleitsegel-B-Schein):

Der Antrag kann nicht behandelt werden, da der Antragsteller weder anwesend noch von einem anwesenden Delegierten vertreten ist.

Antrag 1 von Roland Kleiser, modifiziert:

»Die Vorstandschaft möge prüfen, Boden- und Starthandling, insbesondere der Rückwärtsstart, in die Ausbildungsordnung aufzunehmen ist.«

Es folgt eine Aussprache.

Beschluss (mehrheitlich): angenommen.

Antrag 2 von Roland Kleiser, modifiziert:

»Die Vereine werden gebeten, geeignete Ausbildungs- und Weiterbildungsmaßnahmen für ihre Mitglieder und vereinsfremde Flieger anzubieten und abzuhalten.«

Es folgt eine Aussprache.

Beschluss (mehrheitlich): angenommen.

Antrag 3 von Roland Kleiser:

»Die Sportklasse im Detischen Streckenflug gucket wird folgendermaßen modifiziert: 3 Jahre mich Erteilung der Musterzulassung werden auch Schirme der DHV-Klassen 2-3 und 3 in der Sportklasse startherechtigt.«

Roland Kleiser zieht den Antrag zurück.

Antrag von Tobias Schreiner, Dorothea Stiehlmairer und Andreas Kohn, modifiziert:

»Der Verband wird mit der Einsetzung einer Kommission beauftragt, die sich u.a. mit folgenden Aspekten der Möglichkeit zur Jugendarbeit befasst:

- Weiche Maßnahmen können seitens des Verbandes ergriffen werden, um den Flugsport für Schüler und Jugendliche attraktiver zu machen?

- Wie kann der DHV junge Piloten und Pilotinnen entsprechend deren fliegerischer Motivation fördern?

Die Antragsteller erklären sich bereit, als Vertreter der Jugend in dieser Kommission mitzuwirken.

Es folgt eine Aussprache.

Beschluss (einstimmig): angenommen.

Antrag von Martin Lohse:

»Hiermit beantrage ich die Offenlegung und Diskussion der Änderung der Bauvorschriften für Gleitsegel und der geplanten Maßnahmen in Flugschulen zur Reduzierung der tödlichen Unfälle im Jahr 2001.«

Martin Lohse zieht angesichts der ausführlichen Aussprache zu diesem Thema den Antrag zurück.

10. Jahrestagung 2002

Bewerbungen für 2002:

Ortenauer Drachenflieger und DFC West.

Vorstellung der Bewerbungen.

Beschluss (einstimmig): Die Jahrestagung 2002 wird von den Ortenauer Drachenfliegern ausgerichtet.

Gmund,
Benedikt Tiebermeier
Protokollführer

Charlie Jöst
Vorsitzender

Stubai Cup 2002

Ende der achtziger, Anfang der neunziger Jahre war der Stubai Cup einer der wichtigsten Gleitschirmwettbewerbe. Im sportlichen Wert zwar stets umstritten, brauchten sich Hersteller, deren Gleitschirme als Sieger hervorgingen, in der folgenden Saison keine Absatzsorgen mehr machen. Als dann aber beim Maximalzeitfliegen Dauersieger Andre Bucher zu oft mit XXXL 45 m² das Tal verdunkelte, das Siegerpodest fast nur noch aus »edlen« Piloten bestand, erlosch der Ansturm von Wettbewerbspiloten spürbar. Vielen namhaften Werkspiloten ging es auch auf den Wecker, sich von »Namenlosen«, die Ohren wegfliegen zu lassen und sie traten nicht mehr an. Logischerweise ließ dann auch das Zuschauerinteresse nach.

Ganz anders schaut es heute aus. Der Stubai Cup hat sich zum Testflugtag verändert, nahezu alle Hersteller führen ihre Produktpalette vor. Akropiloten zeigen ihre Künste. Auch der Wettbewerbsteil ist beispielsweise durchs »KO« Fliegen viel spannender geworden, eine gute Organisation tut das übrige dazu. Dass diese Art von Veranstaltung genau den Geschmack der Flieger trifft, lässt sich leicht beweisen, ging's doch am Ausstellungs- und Landegelände zu wie bei einem Fußballspiel. Dass die Weltcuppiloten zur selben Zeit im fernen Mexiko anscheinend den Azteken die Schönheit der Gleitschirmfliegens demonstrieren wollen, tat der Begeisterung keinen Abbruch!



Veranstalter Hans-Peter Eller, der Optische Zwillingsbruder Hansi seers, kann sicher besser Biegen als der singen.



Auch Akrominator Markus Grundh im Kopf



So kalt war's beim Stubai-Cup



Aerosportchef Hans Bau enwein hält Ausschau na Gleitschirmmarken, die er noch nicht vertritt.



Alpenüberquerer 'Toni Bender erklärt Walter Holzmm Iler, warum er diesmal i Stubaitat abgesoffen ist



PIA Blondinentreffen auf der Moderatorenbühne und da träumen die deutschen Männer von Jenny Elvers



Bei d e Gleitschirmflieger Steigwerte wie noch nie in ihrer fliegerlaufbahn



Auch die Gleitschirme für die Saison 2002 haben keine Startautomatik



NEU

Online Contest

Deutsche Streckenflugmeisterschaft 2002



powered by www.braunigencom www.hanwag.de www.finsterwalder-charly.de

Die bisher größten Veränderungen in der Beschreibung und Durchführung in der mittlerweile fast 20-jährigen Geschichte der Streckenflugmeisterschaft wird es in der jetzt beginnenden Saison 2002 geben.

Die neuen Dokumentationsmöglichkeiten, Auswerte- und Optimierungsprogramme sowie die Ergebnisveröffentlichungen über das Internet zwangen den DHV, als Veranstalter der Streckenflugmeisterschaft, sich mit den neuen Möglichkeiten auseinanderzusetzen.

Ausschlaggebend waren Veränderungen bei den Segelfliegern: nach Jahren von stagnierenden Teilnehmerzahlen bei dezentralen Streckenflugmeisterschaften, ersannen sie ein neues Wettbewerbskonzept, dessen Zielsetzung es war mit einem möglichst einfachen Reglement ohne großen Dokumentationsaufwand mit kurzen Informationszeiten viele Teilnehmer begeistern zu können.

Man hatte sich von der Idee verabschiedet, unbedingt eine vor dem Flug festgelegte Strecke abzufliegen, sondern es wurde ausschließlich die zurückgelegte Strecke bewertet.

Bisherige dezentrale Wettbewerbe sind, um es in der Fachsprache der Sportpsychologie auszudrücken, Prognose-Wettbewerbe. Bewertungen der »freien Flüge« waren zwar möglich, aber immer mit einem Punktverlust verbunden. Die Organisatoren des OLC der Segelflieger behaupten, dass die Prognose-Qualifikation eines Sportlers nachrangig zur tatsächlichen fliegerischen Qualifikation zu betrachten ist. Entscheidend ist einzig die Streckenausbeute des Piloten an dem Tag. Durch die Ergebnisse des Online-Contest (OLC) der Segelflieger in den vergangenen drei Jahren ist dieser Ansatz belegt, die gemeldeten Strecken stiegen ganz erheblich.

Kritiker meinen, wenn man Strecken nicht mehr anmeldet, dann ist das nur noch planloses »kreuz und quer« Fliegen, das Ergebnis wird vom Zufall bestimmt. Das ist nicht richtig. Denn wenn man einen hervorragenden Streckenflug absolvieren möchte, dann muss man zum einen am Morgen sehr genau über die Wettersituation informiert sein und zum anderen aber während des Fluges seine taktischen Entscheidungen ständig an die sich wandelnden meteorologischen Gegebenheiten anpassen.

Die meßbaren Punkte eines aGeuges

Aufgabestellung ist es, einen möglichst langen und flächigen Flug zu absolvieren.

Das Wiedererreichen des Startortes ist nachrangig, vorrangig ist die Länge des Flugwegs (Track) und seine Flächigkeit.

Natürlich gehört es zu einer guten fliegerischen Planung, den Start- und Zielpunkt bei einer geschlossenen Aufgabe so zu wählen, dass beide jeweils wieder überflogen und dokumentiert werden können. In vielen Fluggebieten liegen aber nun einmal Start- und Landeplatz in der Horizontalen wie auch in der Vertikalen voneinander entfernt. Wie viel Frust hat es bei Streckenflügen bisher gegeben, weil man entweder beim Dokumentieren des Startpunktes im Tal im Bereich des Landeplatzes bereits abgepfiffen ist, oder weil man nach der Aufgabe den Zielpunkt in Höhe des Startplatzes nicht mehr dokumentieren konnte.

Ist nicht auch das eine geschlossene Aufgabe, wenn ich z.B. vom Startplatz Emberger Alm über die Wendepunkte meinen Landeplatz in Greifenburg erreiche, oder von der Schmittenhöhe den Landeplatz in Fürth? Ich behaupte, dass die Problematik mit dem Start- und Zielpunkt sehr viele Piloten vom Streckenfliegen abgehalten hat.

Die neue Streckenflugphilosophie erlaubt hier neue Möglichkeiten: Ein Flug kann als Dreiecksflug gewertet werden, wenn die Entfernung zwischen Abflugpunkt und Endpunkt weniger als 20% der durch die drei Wegpunkte definierten Dreiecksstrecke beträgt.

Jeweils nach dem Flug wird (per Software oder mit Karte und Lineal) in den Flugweg (Track) als Flächen- und Streckenmaß ein maximal großes Dreieck gelegt. Maximal heißt, dass das Dreieck zu finden ist, welches möglichst viele Punkte ergibt (FAI-Prozentregeln). Hat man nun den Weg bis zum Startpunkt (in gewissen Grenzen) nicht geschafft, so bleibt nach Definition das nachträgliche Maßdreieck davon unberührt, es wird lediglich die fehlende Strecke bis zum Startpunkt abgezogen.

Falsch ist hingegen der Ansatz, dass ein Dreieck beim OLC trotzdem gewertet wird, auch

wenn man nicht heimkommt. Denn, es war ja nicht Aufgabenstellung, ein vorher bestimmtes Dreieck zu fliegen. Beim OLC wird das Dreieck im Nachhinein bestimmt, und zwar nur als Flächen- und Streckenmaß (s.o.). Klar ist natürlich auch, dass man beim Flug immer eine Dreiecksconfiguration im Kopf haben sollte, da nach wie vor die Dreiecke mit einem höheren Faktor bewertet werden. Bewährt haben sich hier Flugplanungen, bei denen man sich persönlich nicht Wendepunkte, sondern Wendengebiete vorgibt.

Gewinnen werden aber auch bei diesem System nur Piloten, die eine detaillierte Routenplanung aufgrund der prognostizierten Wettersituation gemacht haben. Ein planloses Losfliegen führt hier mit Sicherheit nicht zu Ergebnissen im vorderen Teilnehmerfeld.

Te esaktuelles orting

Mit dem bisherigen Verfahren werden Flüge oft erst nach mehreren Wochen bekannt. Ein Sport lebt aber von aktuellen Ergebnissen, denn die Sportler wollen ganz schnell wissen, WER WAS WANN WO geflogen hat.

Angestrebt wird eine möglichst aktuelle Meldung eines Fluges nach dessen Durchführung. Die Segelflieger schreiben hier eine Meldepflicht bis zum auf einen Flug folgenden Dienstag 24:00 Uhr vor. Dieser definitive, kurzfristige Meldeschluss gibt die Möglichkeit, jederzeit aktuelle Wertungen zu erstellen.

Die Voraussetzungen bei den Segelfliegern sind aber auch anders als bei Drachen- und Gleitschirmfliegern, so dürfte es auf jedem Segelflugplatz einen Internetanschluss geben, der eine unmittelbare dem Flug folgende Flugmeldung ermöglicht. Dagegen wird nicht jeder Drachen- oder Gleitschirmpilot im Urlaub einen internetfähigen Laptop dabei haben um seine Flüge anzumelden. Aber auch hier hat sich in den vergangenen Jahren Einiges getan und wird sich auch vermutlich in der Zukunft Manches ändern: in vielen Fluggebieten ist dies über Flugschulen, Campingplätze, Internetcafes oder Hotels heute bereits ohne Weiteres möglich. Man muss sich »unbedingt lösen von der nicht mehr zeit-2, gemäßen Philosophie des »Flüge sammeln« hin

Das Reglement

Die Wettbewerbsregeln für die Streckenflugmeisterschaft sind vollkommen neu erstellt. Sie sind komplett veröffentlicht auf der Sportseite des DHV im Internet. Im folgenden einige wesentliche Änderungen:

Der »Online Contest« nationaler sowie internationaler Streckenflugwettbewerb. Dabei werden die Ergebnisse des Online Contest und der Streckenflüge mit bisheriger Dokumentation in einer Wertung zusammengeführt.

Beim »Online Contest« erfolgt die Dokumentation nur mit den Fluginstrumenten. Die Flugdaten werden nach der Auswertung am PC per Internet an den »Online Contest Server« geschickt.

Verfügt ein Pilot nicht über entsprechende Fluginstrumente (GPS, Logger) kann die Dokumentation auch weiterhin wie bisher mittels Fotoapparat und Auswertformular erfolgen.

Der Wettbewerb beginnt am 01. März und endet am 31. August.

Die nationale Wertung umfasst weiterhin die 3 besten Flüge eines Piloten, wovon ein Start in Deutschland zu erfolgen hat.

In der internationalen Wertung werden ebenfalls die 3 besten Flüge gewertet, startbar überall in Europa.

Die Dokumentation erfolgt wahlweise mit GPS/Logger oder wie bisher mit Fotos.

Auf dem dokumentierten Flugweg werden nach dem Flug Abflugpunkt, bis zu drei Wegpunkte und der Endpunkt so positioniert, dass die Punktzahl vom Abflugpunkt um die drei Wegpunkte bis zum Endpunkt möglichst groß wird. Ein Flug kann als Dreiecksflug gewertet werden, wenn die Entfernung zwischen Abflugpunkt und Endpunkt weniger als 20% der durch die drei Wegpunkte definierten Dreieckspunkte beträgt. Als Wertungsstrecke gilt dann die Dreiecksstrecke um die drei Wegpunkte, reduziert um den Abstand zwischen Abflugpunkt und Endpunkt.

Die Strecke vom Abflugpunkt um die drei Wegpunkte werden in jedem Fall mit mindestens 1,5 Punkten pro Kilometer berechnet. Bei FAI-Dreiecken erhöht sich die Bewertung auf 2 Punkte pro Kilometer, bei flachen Dreiecken auf 1,75 Punkte pro Kilometer, andere Aufgaben gibt es nicht mehr.

Dokumentation mittels Photoapparat:

- IN Die Wendepunkte (Wegpunkte) können auch nach dem Start festgelegt oder verändert werden, sie müssen mittels Foto dokumentiert werden.
- > Die bisherigen Start- und Landemeldungen müssen nicht von Zeugen unterschrieben sein, ein Auswertformular wird nach dem Flug ausgefüllt.
Bei der Auswertung des Fluges werden die Wegpunkte vom Piloten herangezogen, welche die größte Strecke und /oder die meisten Punkte ergeben.

Dokumentation online:

- I Nach dem Flug werden die Daten vom Fluginstrument mit einer Auswertesoftware zum PC übertragen. Nach der Auswertung- und Optimierung am PC wird der Flug mit den persönlichen Daten als IGC-Datei per Internet an den »Online Contest Server« geschickt.

Jeder zu wertende Flug ist vom Piloten spätestens bis zu dem auf den Flug folgenden übernächsten Dienstag um 24:00 Uhr im Internet auf der DHV Sportseite zu melden.

Piloten ohne Internetzugang melden ihren Flug bis zum gleichen Termin vorab per Fax beim Auswerter (08032/8134). Das Einreichen der zu überprüfenden Flugunterlagen muss weiterhin, wie bisher, innerhalb von 4 Wochen nach Durchführung des Fluges erfolgen.

zur aktuellen dezentralen Sportveranstaltung. Das wird dem DHV vermutlich am Anfang einige Teilnehmer kosten, ist aber langfristig der richtige Weg!

Bei den Segelfliegern werden ca. 30% der Flüge bereits am Flugtag selbst schon gemeldet, aktueller und spannender geht es nicht.

Offenlegung der geflogenen Strecken

Flug-Analysen sind eine ganz wesentliche Maßnahme zur (persönlichen) Weiterentwicklung. Dabei sind natürlich die Leistungen der Konkurrenten ganz besonders interessant. Alle Dokumentationsdateien kann man sich daher herunterladen und mit einer entsprechenden Software analysieren.

Dieser Ansatz ist auch die Basis eines Partner-Checks, wo man Flugbeanstandungen via e-mail mitteilt und der Auswerter dem nachgehen kann (Sportzeugen benötigen wir nicht mehr).

QLG und »klassische Dokumentation«

Das Hauptproblem ist nun das »Zusammenführen« von OLC und der klassischen dezentralen Streckenflugmeisterschaft.

Es ist völlig klar, dass die Abkehr von Flugmeldungen/Flugansagen auch bei Drachen- und Gleitschirmpiloten sehr kontrovers diskutiert wird. Trotzdem hat sich der DHV für die Einführung des o.a. Systems entschieden, da dies



Foto: Martin Scheel

das Dokumentationssystem der Zukunft ist und das neue Wettbewerbskonzept eher dem »freien Fliegen« entspricht.

Vielleicht sind wir hier einen Schritt zu schnell, denn die technischen Voraussetzungen sind im Drachen- und Gleitschirmbereich noch nicht so verbreitet wie bei den Segelfliegern, aber bereits die vergangenen Jahre haben gezeigt, in welchem technischen Umbruch wir uns hier befinden.

Der Verband möchte auch nicht den Fehler machen, dass private Initiatoren einen für die Piloten interessanten Wettbewerb aus dem Hut zaubern und eine Deutsche Streckenflugmeisterschaft ein von Piloten ignorierter Wettbewerb ist, weil er an alten Zöpfen festhält,

Vom GPS Logger zur OLC-Streckenflugmeldung

Um seine Daten nach dem Streckenflug vom GPS ins Internet laden zu können, braucht der Pilot folgende Dinge:

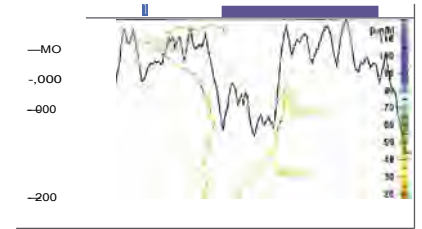
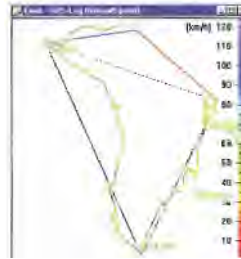
➤ GPS oder Logger, der über genügend Speicherkapazität verfügt, um den gesamten Flug aufzuzeichnen. Hierbei sind bestimmte Einstellungen (z.B. Intervallzeiten) zu beachten, die je nach Hersteller unterschiedlich sind. Die gebräuchlichsten Geräte auf dem Markt derzeit sind: Garmin 12, MLR sowie ab diesem Frühjahr Combigeräte, z.B. der Hersteller Bräuniger und Renschier,

Ein serielles Verbindungskabel zwischen dem GPS/Logger und dem PC (erhältlich bei den meisten Geräteherstellern),

Auslese- und Optimierungssoftware:

Es gibt mehrere Angebote von Auswerte- und Optimierungssoftware auf dem Markt. In der Vorbereitungsphase des Online Contest haben wir gearbeitet mit:

Seeyou (www.seeyou.ws), ein Auswerteprogramm, entwickelt zunächst für die Segelflieger. Mittlerweile stellt es mit das gebräuchlichste Auswertprogramm dar, unterliegt einer ständigen Aktualisierung und besticht mit Unterlegung von Vektorkarten durch eine sehr schöne Optik. Eine Demoversion kann aus dem Internet von o.a. Adresse geladen werden.



➤ GPSVAR (erstlehm-mann@yahoo.com), ein Programm entwickelt vom HG Ligapiloten Ernst Lehmann, das seit Januar 2002 zur Verfügung steht und direkt beim Entwickler per e-mail zum Preis von wo Euro geordert werden kann. Neben der Möglichkeit OLC-Streckenmeldungen zu erzeugen, bietet das Programm z.B. auch Funktionen zur Betrachtung der Flüge anderer Piloten.

➤ Internetanschluss: Über das Internet wird die ausgewertete und optimierte Route über die DHV-Sportseite auf den Server übertragen.

Beispiel einer Flugauswertung anhand GPSVAR:

Der Flug ist mittels GPS (grün) und Vario (schwarz) aufgezeichnet, die Flugdaten sind auf den PC übertragen (Karten können hinterlegt werden).

➤ Die GPS Daten werden optimiert.

Die OLC Streckenmeldung erfolgt über die Eingabemaske und wird online an den Server gesandt.

Schlussbemerkung

Die Streckenflugsaison 2002 bietet den Einstieg in eine neue Wettbewerbsform und -dokumentation. Es wird nicht alles so klappen, wie es sich die Organisatoren in der Theorie vorstellen. Die Technik ist noch nicht auf dem Stand, um einen reibungslosen Ablauf zu garantieren, der Modus ist wahrscheinlich noch nicht bis ins letzte Detail durchdacht und Verfahrensfehler werden während der Saison aufgedeckt werden.

Trotzdem glauben wir, dass es Zeit ist, den Streckenflugmodus zu aktualisieren und eine online-Dokumentation zu wagen, Zusammen



mit den Österreichern initiiert der DHV auch eine internationale Wertung, andere Staaten haben ihr Interesse an einer Teilnahme bekundet, aber wie so oft wollen sie erst beobachten, wie es funktioniert.

Die Ausschreibung sowie die Programme und Ausführungsbestimmungen unterliegen einer ständigen Aktualisierung, um dem Stand der Technik zu entsprechen und den Teilnehmern optimalen Wettbewerbsspaß zu ermöglichen.

Jedoch nur wer ausreichend Erfahrung mit GPS und Computer hat, sollte sich ausschließlich auf die Dokumentation mit Fluginstrumenten verlassen. Mangelnde Speicherkapazität des GPS, falsche Einstellungen (z.B. Intervalle) oder in Kälte funktionsunfähige Batterien treiben manch Einem beim Auslesen des GPS-tracklogs die Tränen in die Augen. Der alte Photoapparat als »back-up system« wird vermutlich manche Streckenflugdokumentation retten müssen.

Details, Formblätter, Ausschreibung, Anleitungen, Aktualisierungen, Flugeingaben auf www.dhv.de unter Sport.

Rudl Bürger

GERMAN CUP

AUSSCHREIBUNG

Veranstalter:

DHV / Deutscher Hängegleiterverband e.V. / DAcC

Organisator:

Stefan Mast

Wettbewerbleiter

Der jeweilige Wettbewerbsleiter wird vom Organisator bestimmt

Tasksettkomitee:

Bestehend aus 3 Personen: Der jeweilige Wettbewerbsleiter, ein vom Organisator bestimmter Pilot der Nationalmannschaft sowie ein gewählter Piloten-Vertreter.

Jury:

Laut Wettbewerbsordnung

Zweck des Wettbewerbs:

Der German-Cup Wettbewerb ist die sportliche Förderung von Nachwuchspiloten und der Liga zur Zielsetzung sowie die gezielte Förderung des B777sports.

Umfeld

Die jeweilige Veranstaltungsorte und Veranstaltungstermine werden, sofern möglich, bis 6.2.2002 vom Organisator festgelegt und bekannt gegeben. In wetter- oder organisationsbedingten Ausnahmefällen können Wettbewerbe an andere Gelände und auf andere Termine gelegt werden. (Info: (Info – siehe offizielle Bekanntgabe)).

Anmeldung & Termine:

1.) bis zu 80 Anmeldungen am 15.03.02 verbindlich eingegangen sind:

German-Cup: 5 Wochenendtermine mit Ausweichterminen und max. 80 Piloten/:

2.) in mehr als 80 Anmeldungen, bis zum 15.4.02 verbindlich eingegangen sind./

Pilots German-Cup: 5 Wochenendtermine mit Ausweichterminen und max. 60

B German-Cup: 3 Wochenendtermine mit Ausweichterminen und min. 21 und max. 60 Piloten.

Plan der Anmeldung:

Anmeldezeitraum: Von 15.02. bis 15.03.02 in schriftlicher Form. Anmeldungen für alle Wettbewerbe werden bevorzugt. Die Anmeldung ist nur gültig mit Bezahlung - Anmeldedatum ist der Zahlungseingang. Anmel-

dungen für Einzelwettbewerbe werden nur berücksichtigt, wenn die max. Pilotenzahl nicht erreicht ist.

Anmeldeschluss:

15.03.02 (24 Uhr)

Aufteilung

Bekanntgabe der Aufteilung in A German-Cup und B German-Cup am 18.03.02 im Internet. Die B German-Cup Piloten werden direkt vom DHV angeschrieben und über die B German-Cup Termine und Austragungsorte informiert. Wenn daraufhin Piloten zurücktreten und das Gesamtfeld von A- und B German-Cup wieder kleiner als 80 Piloten wird, gilt der Modus 1,

Nachmeldungen: Nur online im Internet ab 18.03.02 bis 18 Uhr am Vorabend des Einzelwettbewerbs, bis max. Teilnehmerzahl erreicht ist. Die online Anmeldung ist verbindlich und ohne Rückerstattung.

Pers. Voraussetzungen:

Sportlich ambitionierte Piloten mit gültigem unbeschränktem Luftfahrerschein (B-Schein) oder entsprechender ausländischer Lizenz und einer ausreichenden Halter-Haftpflichtversicherung. Piloten der laufenden Liga sind nicht startberechtigt, können aber außerhalb der Wertung teilnehmen.

Wildcards:

Der jeweilige Ausrichterverein kann max. 5 Wildcards an dessen Mitglieder vergeben, sie unterliegen keinem Meldeschluss.

Teilnehmer u. Qualifikation:

German-Cup: Ohne Qualifikation bis max. 80 Piloten, plus zusätzlich 5 Wildcards.

A German-Cup:

Max. 60 Piloten in folgender Reihenfolge:

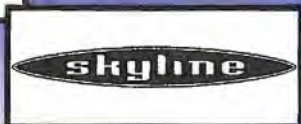
- 1.) Alle Absteiger der Liga 2001,
- 2.) Piloten des German-Cup 2001 nach Platzierung,
- 3.) XC Meisterschaft 2001 nach Platzierung bis max. Teilnehmerzahl (60 Piloten) erreicht ist.

Zusätzlich 5 Wildcards für Piloten des gastgebenden Vereins

B German-Cup: Ohne Qualifikation, mindestens 21 bis max. 60 Piloten, zusätzlich 5 Wildcards. Falls mehr als 60 Anmeldungen eingehen, zählt das Anmeldedatum als Auswahlkriterium.

Wettbewerbsregeln:

Der Wettbewerb wird nach der jeweils aktuellen DHV - Wettbewerbsordnung durchgeführt (erhältlich beim DHV oder www.dhv.de).



2002

15. - 31.

Klassen und Sieger:

Der German-Cup wird nur in der Serienklasse mit Geräten bis max. DHV 2-3 gewertet. Der Teilnehmer mit der höchsten Punktzahl eines Einzelwettbewerbs wird Sieger der Einzelwertung des jeweiligen Wettbewerbs. Der Teilnehmer mit der höchsten Punktzahl aller Durchgänge des German-Cups wird Sieger der Gesamtwertung.

Qualifikation für Liga:

Die besten 5 Piloten der Gesamtwertung, German-Cup bzw. A German-Cup, qualifizieren sich für die Liga im Folgejahr, sofern mindestens 3 gültige Durchgänge durchgeführt wurden. Sollten qualifizierte Piloten nicht teilnehmen wollen, so kann bis einschließlich Rang 10 nachgerückt werden. Zudem qualifizieren sich die zwei bestplatzierten Damen für die Liga.

Qualifikation für A-Cup:

Die besten 10 Piloten der Gesamtwertung B German-Cup, qualifizieren sich für den A German-Cup im Folgejahr, sofern mindestens 2 gültige Durchgänge durchgeführt wurden.

Offizielle Wertung:

Ein offizielles Wettbewerbsergebnis je Einzelwettbewerb kommt zustande, wenn mindestens 1 gültiger Durchgang geflogen worden ist. Ein offizielles Wettbewerbsergebnis für die Gesamtserie kommt zustande, wenn insgesamt mindestens 3 gültige Durchgänge (bzw. 2 Durchgängen für B German-Cup) geflogen worden sind.

Haftung:

Jeder Teilnehmer nimmt auf eigene Gefahr an diesem Wettbewerb teil. Ansprüche gegenüber dem Veranstalter, dem Ausrichter, dem Organisator, dem Wettbewerbsleiter sowie deren Helfern wegen einfacher Fahrlässigkeit sind ausgeschlossen.

Techn. Voraussetzungen:

Gleitschirm, Gurtzeug und Rettung mit einer in der BRD gültigen Musterprüfbescheinigung und gültiger Stückprüfbescheinigung. Ein Wechseln des Gerätemusters während des Wettbewerbs ist nur mit Genehmigung der Wettbewerbsleitung zulässig.

Anmeldung:

1. Das offizielle Anmeldeformular und die Bezahlung eines jeden Piloten, der beabsichtigt an einem oder mehreren Wettbewerben teilzunehmen, muß bis zum Anmeldeschluss (15.03.2002) beim DHV, Postfach

88, 83701 Gmund a. Tegernsee eingegangen, bzw. gutgeschrieben sein.

2. Nachmeldungen:

Nur online im Internet ab 18.03.02 bis 18 Uhr am Vorabend des Einzelwettbewerbs, bis max. Teilnehmerzahl erreicht ist. Die online Anmeldung ist verbindlich und die Nachmeldegebühr sofort fällig.

3. Vor Ort nur wenn die max. Teilnehmerzahl nicht erreicht ist. Das Startgeld kann dann vor Ort bezahlt werden.

Startgeld:

€ 20, für Wildcard € 30, je Einzelwettbewerb (inkl., Wettbewerbskarte).

Überweisung an: Sparkasse Tegernsee, BLZ 711 525 70, Kto, 620 080 655, Kennwort: »German-Cup GS - Name des Teilnehmers«

Nachmeldung € 30 je Einzelwettbewerb

Rückerstattung: Nur für die bis Meldeschluß am 15.03.2002 angemeldeten Piloten bei wetterbedingtem Totalausfall des Einzelwettbewerbs.

Keine Rückerstattung für Nachmelder und Wildcard Piloten

Offizielle Bekanntgaben:

1.) Internet: http://www.dhv.de/deutsch/sport_termine/index.html

2.) Infotelefon Tel. 08022/9675-55

3.) DHV-Sport Tel. 08022/9675-50

4.) DHV INFO

Infotelefon:

Ab 10:00 Uhr am Vortag des Wettbewerbs, können Änderungen der Austragungsorte und Ausweichtermine abgefragt werden Tel. 08022/9675-55

Dokumentation:

ausschließlich GPS - tracklog

Kartenmaterial:

Wird gestellt

Rückholung:

Liegt in der Verantwortung der Teilnehmer.

Quartier:

Liegt in der Verantwortung der Teilnehmer.

Änderungsvorbehalt:

Falls die Durchführung des Wettbewerbs durch Mängel dieser Ausschreibung gefährdet ist, behält der Veranstalter sich die notwendigen Änderungen vor.





Stellungnahme von Manfred Ruhmer über den Akrounfall beim Vertigo-Wettbewerb in der Schweiz Ende August.

Da ich an und für sich gerne Akro fliege, ab und zu ein paar geile Wingover oder Trudler, beschloss ich nach einer sonst überaus erfolgreichen Saison an diesem Akrowettbewerb teilzunehmen. Auch deshalb weil es neben der gewährleistetesten Sicherheit (über Wasser mit Rettungsboot) unter anderem ein Härtestest des von mir verwendeten Materials sein sollte.

Im Training tastete ich mich langsam an die Figuren heran, so dass ich guter Dinge war für den Wettbewerb. Speziell beim Looping (bei mir Loo-Peng) hatte ich nicht das nötige Gefühl für die erforderliche Geschwindigkeit und wie groß der »Ansatzradius« sein sollte. Auf jeden Fall wollte ich durch zu wenig Fahraufnahme ein zu langsam werden »oben herum« vermeiden.

Deshalb auch ist mir dann beim Durchgang folgender Fehler passiert. Nach einer Reihe von Manövern sollten zum Abschluss noch zwei Loopings geflogen werden. Nachdem ich den ersten Loop etwas verhaut habe (oben nicht gerade, sondern leicht schräg) wollte ich den nächsten dafür umso besser machen. Wichtig in diesem Zusammenhang ist auch die Tatsache, dass ich mit meiner Wettkampfausrüstung sehr leicht eine sehr hohe Geschwindigkeit erreichen kann.

Beim Ausleiten aus dem ersten Loop beschleunigte ich nochmals ordentlich und erreichte dabei eine sehr hohe Geschwindigkeit, sehr wahrscheinlich über 150 km/h!! Beim Ansetzen zum zweiten Loop öffnete ich den Anstellwinkel zu viel, so dass es zu einer sehr grossen Lastaufnahme kam. Man kann sich leicht vorstellen, eine sehr hohe Geschwindigkeit plus ein enger Radius ergibt eine grosse G-Beschleunigung.

Nun dies war zuviel für meinen Carbonholm, der nicht der Serie entsprach, sondern ein speziell Leichter war, und er brach etwa einen Meter vor der Holm-Seiten-

rohranlenkung nach vorne und spreizte sich gegen die Anströmkante, Durch diese "Verkürzung" des Holmes geriet der Gleiter in eine starke Steilschleife und es blieb mir nichts anderes übrig als mein Rettungsgerät auszulösen. Mein Metamorphosi Conar öffnete sehr schnell, aber auch der Öffnungsstoß war ziemlich hart. Die anschließende Wasserung war problemlos und auch das Rettungsboot war bald zur Stelle. (nach etwa 90 Sekunden!)

Der von mir verwendete Holm war kein Serienholm, sondern eine leichtere und somit auch schwächere Ausführung, den ich schon in meinem Gerät davor eingebaut hatte. Da ein Serienholm die geforderten 6-G Positivlast bei maximalen Startgewicht leicht aushält habe ich diesen Versuch mit dem leichteren Holm gemacht. Dieser ist auch noch stark genug für normalen Akro, für extreme Manöver ist er jedoch, wie sich zeigte, zu schwach. Dieser leichte Carbonholm wurde nur für mich gebaut und es gibt sonst kein Exemplar davon.

Der erstplatzierte Josef Brandner, der dritte Ignazio Bernardi sowie der fünfte Christian Ciech flogen alle mit Serienlaminars und Serienholmen diesen Akrobewerb. Wer dabei war und zugesehen hat, wird mir beipflichten, wie gut sich der Laminar zum Akrofliegen eignet und wie dynamisch das Umsetzen der Geschwindigkeit in Höhe möglich ist.

Christian Ciech hatte im Training ein Erlebnis besonderer Art. Da auch er vorher kaum Akro trainiert hatte, passierte ihm ein ähnliches Missgeschick wie mir. Beim Ansetzen zum Loop wurde er einmal so großer Belastung ausgesetzt, dass er für einige Sekunden ein »Flimmern« sah.

Zum Akro fliegen bedarf es sehr viel Training sowie geprüftes Material um es sicher betreiben zu können. So einfach drauflos und es wird schon gut gehen ist sicher die falsche Einstellung. Vor allem regelmäßiges Training sowie höchste Konzentration sind besonders wichtig.

Manfred Ruhmer

Icaro Boss Gianni Hotz meint dazu:

Drachen (und Starrflügel) sind nicht für den Kunstflug gebaut. Kunstflug ist VERBOTEN - das ist auch was der DHV und das Luftrecht sagt.

Wer Kunstflug mit dem Drachen fliegen will, sollte zumindest ein speziell dazu geeignetes Gerät kaufen. Für den amerikanischen Kunstflugpiloten Aaron Swepston zum Beispiel bauen wir gerade jetzt ein speziell verstärktes Gerät.

Auch sollte der Kunstflugpilot einen speziellen Schein haben, so ist es wenigstens in der Motor- und Segelflugzeug-Branche schon immer üblich: Kein Motorflieger-Pilot würde je mit einer normalen Cessna einen Looping fliegen. Kein Motor- und Segelflugzeug-Pilot wird je die VNE überschreiten (Roter Strich auf dem Geschwindigkeitsmesser).

ICARO 2000, Gianni Hotz

Foto: Steffen Hertling



Fall Brandner

Beim Unfall von Josef Brandner ein paar Wochen später war ein Konzentrationsfehler die Ursache für den fatalen Ausgang. Beim Ansetzen zu einem tiefen Loop holte er nicht die nötige Geschwindigkeit auf, wurde oben zu langsam und fiel ins Segel. An das kann er sich auch noch erinnern. Wahrscheinlich ist dabei das Kiel gebrochen und der Drachen klappte zusammen. Das dann noch spät ausgelöste Rettungsgerät entfaltete sich nicht mehr, so dass der Aufprall ziemlich heftig war. Gebrochene Füße sowie Wirbelbrüche waren die Folge. Nur schneller erster Hilfeleistung ist es zu verdanken, daß er bereits wieder auf dem Weg der Besserung ist.



man nahm nicht nur den Siegerpokal mit nach Hause sondern konnte auch von Rudi Aumer (Drachenflugschule Kelheim) einen Gutschein über eine Regenhülle für sein Fluggerät in Empfang nehmen. Wolfgang Seuling, ebenfalls Pilot bei den Nordbayerischen Drachenfliegern konnte durch einen beeindruckenden Punktevorsprung vor dem Rest des Feldes auf Platz 3 landen.

Gewohnheitssieger bei den Gleitschirmen der letzten Jahre, Karl Bauer, ging auch dieses Jahr als Gewinner der offenen Klasse aus dem Ostbayerncup hervor und konnte somit den Siegerpokal und einen Gut-

Wertung

Erfolgreiches Streckenfliegen im Flachland - der Ostbayerncup 2001

Streckenfliegen findet nicht nur in den Bergen statt!

Das auch im Flachland anspruchsvolle Flugaufgaben mit ausgeklügelter Planung und strategischem Flugstil zu bewältigen sind, stellten in der Ostbayerncup-Saison 2001 insbesondere Ernst Lehmann mit seinem Starrflügler Karl Bauer in der offenen Gleitschirm-Klasse und Charly Groß in der Sportklasse unter Beweis. Die Saison im Flachland begann bereits am 1. April als Peter Götz (Nordbayerische Drachenflieger) mit seinem Extacyl60 einen Zielflug von 57 Km zum Flugplatz nach Kulmbach vorlegte. Die Gleitschirmflieger hielten mit 49 Km freier Strecke, geflogen von Karl Bauer (DFC Regental) auf seinem Gin Boomerang_ dagegen. Von da an gab es für die Piloten der 19 am Ostbayerncup teilnehmenden Vereine kein Halten mehr. 121 Flüge mit einer Gesamtwerstungsstrecke von 8471,9 KM wurden bei Ottmar Sichert zur Auswertung eingereicht. Ging man bisher davon aus, daß geschlossene Aufgaben im Flachland nahezu unmöglich sind, wurden dieses Jahr aufgrund der immer besser werdenden Geräteleistungen 161 FAI-Dreiecke als abgeschlossen gewertet. Während in Gesamt-Deutschland die Gleitschirmflieger zahlenmässig überrepräsentiert sind, dominiert im Flachland eindeutig der Hängegleiterpilot, der sich mittels F-Schlepp hinter dem UL direkt in die Thermik schleppen lassen kann. Dem Gleitschirmflieger bleibt im bayerischen Flachland abgesehen von ein paar kleinen Hügeln nur der Start aus der stationären- oder der Abroll-Winde.

Zum Ende der Saison lieferten sich bei den Drachenfliegern Ernst Lehmann (Nordbayerische Drachenflieger) und Reinhard Pöpl (DFC Ingolstadt) ein spannendes Kopf-an-Kopf-Rennen. Ernst Lehmann gelangen am 24.08 und 25.08 zwei abgeschlossene FAI-Dreiecke nach dem Start aus der Winde, so daß er dieses Match für sich entscheiden konnte. Ernst Leh-

Hängegleiter

Platz_Pilot

- | | | |
|----|------------------|--------|
| i. | Ernst Lehmann | Extacy |
| 2. | Reinhard Pöpl | Atos |
| 3. | Wolfgang Seuling | Atos |

Verein

Nordbayerische Drachenflieger
DFC Ingolstadt
Nordbayerische Drachenflieger

Gleitschirm - Offene Klasse

Platz_Pilot

- | | | |
|----|-----------------|---------------|
| 1. | Karl Bauer | GIN Boomerang |
| 2. | Ralph Schlöffel | Swing Cirrus |
| 3. | Klaus Werner | UP Escape |

Gerät

Verein

DFC Regental
Bamberger Gleitschirmflieger
XC-Flatlands

Gleitschirm - Sportklasse

Platz_Pilot

- | | |
|----|----------------|
| 1. | Charly Groß |
| 2. | Harry Hecht |
| 3. | Herbert Flierl |

Gerät

Swing Astrat_
UP Blues
P6oS

Verein

XC-Flatlands
XC-Flatlands
XC-Flatlands

TEILNEHMENDE VEREINE

1. Bamberger Gleitschirniclub
- GSC Bayerwald
- Drachenfliegerclub Bayerwald
- GSC Donau-Altmtühtal
- DFC Fensterbachtal
- DFC Ingolstadt
- Jura-Airlines-Albatros
- Nordbayerische Drachenflieger
- DFC Oberpfalz
- GSC Parafly Franken
- GSC Ratisbona
- DFC Regental
- GSC Rennsteig
- DFC Rottal
- DFC Wartenberg
- Schleppgemeinschaft Weiden
- WSG XC-Flatlands

schein der Drachenflugschule Kelheim über einen Hängegleiter-Doppelsitzer-Flug in Empfang nehmen.

Erstmals dabei waren die Bamberger Gleitschirmflieger, repräsentiert durch den »Deutschen Meister in der Wertung Streckenflugmeisterschaft/WINDE« Ralph Schlöffel, der sich Platz zwei sichern konnte. Dicht gefolgt vom Lokalmatador Klaus Werner (XC-Flatlands) auf Platz drei, der unter anderem seinen 100KM-Zielflug vom Vorjahr bestätigen konnte. Abgesehen davon daß Charly Groß (XC-Flatlands) in der Sportklasse bei den Gleitschirmfliegern zum Gesamtsieg punktete, ist er mit Thomas Gietl (XC-Flatlands) der Wegbereiter zur Einführung der Tandemklasse im Wettbewerb der ostbayeri-

schen Piloten im Flachland ab dem Jahr 2002. Beide hatten beeindruckend unter Beweis gestellt, daß man selbst mit einem Passagier interessante Streckenerfolge feiern kann und erhielten dafür einen Sonderpreis.

Einzigartig bei einem Streckenflugwettbewerb ist, daß im Ostbayerncup auch die emsigsten Rückholer/innen für deren zeitraubende Bodenunterstützung, verbunden mit vielen gefahrenen Strassenkilometern mit attraktiven Preisen geehrt und entlohnt werden.

Voller Stolz konnte bei den Drachenfliegern Elisabeth Pennig Ihren Preis in Empfang nehmen. Bei den Gleitschirmfliegern war die stolze Gewinnerin des XC-Rückhol-Cups Christine Steiger.

Selbstverständlich blieb es nicht nur bei den Preisen, Alle Rückholer wurden von den anwesenden Piloten auf der legendären Ostbayern-Cup-Jahresabschlussfeier durch frenetischen Applaus bejubelt.

Nachdem die XC-Piloten bekanntlich nicht nur ausgezeichnet fliegen sondern auch sehr gut feiern können war die Party nach dem offiziellen Teil der Siegerehrung sehr schnell eröffnet.

Gegessen, gefeiert, gefachsimplt und auf die Siege getrunken wurde bis in den nächsten morgen.

Weitere Vereine Bayerns, die auch im Flachland fliegen, sich natürlich beim Ostbayerncup gerne gesehen.

Auch würden wir uns wahnsinnig freuen, wenn sich der ein oder andere Sponsor finden ließe, der die Erfolge unserer Piloten auch durch entsprechende Sachpreise (Gutscheine) unterstützen könnte. Wir, alle XC-Piloten im ostbayerischen Raum, freuen uns auf die nächste Wettbewerbs-Saison im Ostbayerncup, bei der es wieder heißt: »Streckenfliegen findet nicht nur in den Bergen statt!«

Weitere Informationen zum Ostbayerncup findet Ihr auf www.ostbayerncup.de

Thomas A. Gietl
webmaster@xc-flatlands.de

DFC Trier erneut Mannschafts-Sieger im Streckenfliegen in Rheinland-Pfalz

Zum wiederholten Male wollten sich Drachen- und Gleitschirmflieger im gemeinsamen Wettbewerb das Jahr über messen. Die Gesamtleistung des Vorjahres wurde zwar nicht erreicht, aber es gibt neue Entwicklungen. Die Gleitschirmflieger beginnen eine kaum zu brechende Dominanz, sie stellten den Einzelsieger!



Auch in diesem Jahr waren alle rheinland-pfälzischen Drachen- und Gleitschirmflieger/-innen eingeladen. Eine Übersicht zum Vergleich:

Bezeichnung	1999		2000	
Teilnehmer	35		28	
Flüge	98		49	
Belegung Platz 1-5	H H H G H		G H H G H	
Einzelsieger	H		G	
1. Mannschaft	H H H	6	H H H	6
2. Mannschaft	H H H	5	G G G	5
3. Mannschaft	G G G	6	G G	3

H = Drachen, G = Gleitschirm

Es darf nicht übersehen werden, dass die Wetterlage in diesem Jahr fliegerisch gesehen kein großes Erlebnis war, Aber: Für beide Gattungen war es dieselbe Voraussetzung.

Einzelwertung

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1.	Armin Harich	G/Stratus 2	265
2.	Jürgen Bummer	H/Twister	214
3.	Fredi Huber	H/Twister	190
4.	Uli Dajek	G/Adv. Sigma	126
5.	Oliver Schmidt	H/Atos	118

Mannschaftswertung

Platz	Verein, Teilnehmer	Punkte
1.	DFC Trier, F. Huber, J. Bummer, Chr. König	265
2.	Moselfalken, U. Dajek, T. Willems, St. Thieser	214
3.	Rh-M-Lahn, A. Harich, Th. Schmitz	118

Die weibliche Beteiligung war im Vorjahr 1 und in diesem Jahr 0! Insofern enttäuschend, als dass es im Wettbewerbsraum Leistungsträgerinnen wie Silvia Vogt-Junker (und einige weitere mehr) gibt, die die diesjährige Ladies-Challenge für sich entschied.

Peter Paul Rother

FLUGSPHSS?

0.-ONZahlung für die neupylugausrüstung

D-07743 JENA

Telefon (0 36 41) 59 00

www.jenakde

PARAGLIDING & JEN AIR

CLITSC141RMKÜRSEUND-roulegiv FLIEGEAtioP ONLINeMISAND

XC-Cup 2001

Streckenflugpokal Rheinland-Pfalz für Drachen und Gleitschirm

Am 31.08. endete der diesjährige Streckenflugpokal für die Drachen- und Gleitschirmflieger(innen) in Rheinland-Pfalz. Die teilnehmenden Vereine: DFC Trier, Moselfalken, Rhein-Mosel-Lahn, 1. Pfälzer DFC und DFC-Saar meldeten zusammen 588 Mitglieder.

Die Ergebnisse des Vorjahres wurden in fast jeder Hinsicht übertroffen. So wurden dieses Jahr aus 41 Flügen 2.400 km erflogen und 2.860 Punkte erreicht. Das ergibt eine durchschnittliche Flugstrecke von über 58 Kilometern pro eingereichtem Flug - und das im Flachland!

Der weiteste Flug war mit dem Gleitschirm 158 km, mit einem Hängegleiter 174 km und einem Starrflügler 129 km. In diesem Jahr wurde die 200 km Hürde insgesamt 10 Mal genommen.

Besonders zu bemerken sind die Flüge von Claus Vischer, der viermal über 100 Punkte mit seinen Flügen erreichen konnte und damit die Zwischenwertung des Deutschen Streckenflugpokals im Frühjahr anführte.

Auch die Flüge von Jürgen Bummer mit dem Hängegleiter über eine Strecke von 174 km und der Zielflug von Oliver Schmidt über 115 km sind zu erwähnen - und das alles im Flachland!

Leider waren die Landesmeisterschaften in diesem Jahr nicht sehr erfolgreich. Die Gleitschirme konnten keinen einzigen Durchgang fliegen und aus den Drachenmeisterschaften konnten nur 6 Flüge in die XC-Cup Wertung aufgenommen werden.

In die Wertung kommen nur die besten drei Flüge jedes Piloten. In der

Einzelwertung liegt Claus Vischer mit seinen weiten Gleitschirmflügen ganz vorn, gefolgt von Oliver Schmidt, der mit 9 eingereichten Flügen mit seinem Atos auf über 700 Punkte kommt, und Fredi Huber, der mit seinem Hängegleiter zweimal über 200 km flog.

Wertung

	Claus Vischer	RML	317
2	Oliver Schmidt	1. Pfälzer DFC	423
3	Fredi Huber	DFC Trier	305

Neben der Einzelwertung besteht die Möglichkeit, selbstständig ein Team aus drei Piloten zu bilden. Die Piloten, die sich keinem Team zugeordnet haben, werden automatisch in den Vereinsteam gewertet. Die Teamwertung gewonnen haben die Saarlothris Fredi Huber, Jürgen Bummer und Christoph König konnten mit ihren gewerteten Flügen über 700 Punkte sammeln. Claus Vischer, der für den Verein Rhein-Mosel-Lahn startete, liegt an zweiter Stelle als Ein-Mann-Team, gefolgt vom Team des 1. Pfälzer DFC, das nur 10 Punkte Rückstand auf ihn hat. Als kleinen Anreiz zum Mitmachen hat jeder Teilnehmer das XC-Cup 2001 T-Shirt erhalten. Die Preisgelder mit einer Summe von weit über 1.000,- DM werden in naher Zukunft ausgezahlt.

Bedanken möchten wir uns bei den Firmen Bräuniger und Skyline, die als Einzige auf unsere Bitte nach Unterstützung des Breitensports reagiert haben.

Aufgrund der gemeinsamen Wertung von Gleitschirmen und Drachen und der bewusst einfach gehaltenen Dokumentation von Flügen ist es jedem Piloten möglich, am XC-Cup teilzunehmen.

Wir hoffen daher auf eine rege Beteiligung am XC-Cup 2002 in der nächsten Saison. Alle Informationen zum XC-Cup gibts es im Internet unter www.xccup.de

Thomas Willems



Herausgeber:

Deutscher Hängegleiterverband e.V. (DHV)
im DAeC. Fachverband der Drachenflieger und
Gleitsegler in der Bundesrepublik Deutschland,
Postfach 88,
83701 Grnund am Tegernsee

DHV homepage:
<http://www.dhv.de>

e-mail DHV:

dhv@dhv.de

Telefon-Nummern

Mitgliederservice/

Versicherung

08022/9675.0

e-mail: mitgliederservice@dhv.de

Ausbildung

08022/9675-30

e-mail: ausbildung@dhv.de

Sport

08022/9675-50

e-mail: sport@dhv.de

Betrieb/Gelände

08022/9675-10

e-mail: gelaende@dhv.de

Technik

08022/9675-40

e-mail: technik@dhv.de

Öffentlichkeitsarbeit

08022/9675-62

e-mail: pr@dhv.de

Fax 08022/9675-99

Redaktion:

Klaus Tänzler (verantwortlich), Sepp Gschwendtner
Benedikt Liebermeister

Gestaltung und Anzeigen

Renate Miller (renate@budererhof.de)

Erscheinungsweise:

6 Ausgaben pro Jahr

Preis: Im Mitgliedsbeitrag des DHV enthalten.

Anzeigen: Bedingungen und Anzeigenpreise bei der
DHV-Geschäftsstelle erhältlich.

Haftung: Die Redaktion behält sich die Kürzung
von Leserbriefen und Beiträgen sowie die redaktionelle
Überarbeitung vor. Für unverlangt eingesandte
Manuskripte und Bilder übernehmen Redaktion,
DHV und Verlag keine Haftung.

Druck und Repro:

Mayr Miesbach

Am Windfeld 15

83714 Miesbach

Papier: chlorfrei

Auflage: 31.500

Titel: Felix Wölk/Blue Project



Traumstart für Torsten Siegel in Mexiko

Tapalpa/Mexiko Mit einem vierten Platz startet der deutsche Nationalmannschaftspilot Torsten Siegel aussichtsreich in die World Cup Saison 2002. IM

mexikanischen Tapalpa konnte Torsten sich von Beginn an unter den besten 5 Piloten platzieren und in den folgenden sieben(!) Tasks erfolgreich gegen die starke Konkurrenz durchsetzen. Dabei waren die Verhältnisse alles andere als einfach: zerrissene und pulsierende Thermik, schwierige Routen und ständig wechselnde Bedingungen erforderten ein hohes Maß an taktischem Geschick. Mit seinem neuen UP Proto war Torsten hervorragend auf die Verhältnisse eingestellt und konnte am Ende sein bisher bestes World Cup Ergebnis erzielen.

Senioren-Europacup 2001 in Greifenburg/Österreich

Leider spielte das Wetter nicht mit, die 46 Piloten aus acht Nationen - und unsere Pilotin, die aus Belgien kam - konnten nur zwei Durchgänge bestreiten. (Es können alle Pilotinnen ab 45 an dem Wettbewerb teilnehmen. Dani würde sich sehr freuen, nicht nur gegen Piloten zu fliegen, sondern auch mit Kolleginnen zu fachsimpeln).

Der erste Durchgang am Dienstag war ein Gleitwinkelflug nach der Irschen Kirche und zum Landeplatz. Keiner hat das Ziel - den Landeplatz - erreicht. Alle, die den Wendepunkt Irschen Kirche erreichten, waren Atos, ECS, GTR Starrflügler. Hier konnten sie ihr Gleiten zeigen, der Weitesten mit 17,4 km; Günter Reimann war an dem Tag an der Spitze.

Am nächsten Tag wurde die Aufgabe Irschen Kirche - Brücke Klebbach - Lind Landeplatz ausgeschrieben, 46,1 km. Dies war für die Wetterbedingungen eine gute Aufgabe. 17 Piloten erreichten den ersten Wendepunkt, unter denen auch Dani - unsere Pilotin aus Belgien - war. 4 Piloten

erreichten das Ziel und hier war Siegfried Keller der Schnellste. Weitere Durchgänge waren wegen der schlechten Wetterlage nicht mehr möglich.

Aber dem Grillabend am Freitag, der auf Wunsch der Piloten vom Samstag vorverlegt wurde, konnte das Wetter nichts anhaben.

Der nächste Wettbewerb 2002 findet in Ruhpolding vom 27. Juli bis 3. August statt.

Anmeldungen: Uwe Eichhorn, Triftensiek 15, Bad Oeynhausen, Tel: 05731/93473, Fax: 05731/93492, e-mail: u.eichhorn@t-online.de. Oder Informationen über Delta Club Bavaria Ruhpolding, Tel: 08656/7216 oder 08663/9760.

Wertung

Platz	Pilot	Nation	Gerät
1.	Siegfried Keller		ECS
2.	Manfred Giek		ATOS
3.	Emil Dvoroznak	CZ	Laminar
4.	Johann Sulzbacher		Laminar
5.	Ulrich Müller		ATOS



Termine Gleitschirm

Deutsche Gleitschirmliga 2002

Bewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
Ligablock	01.05. - 05.05.02	offen	offen
Berchtesgaden Open'02 CIVL-Kat.2	15.05. - 20.05.02	offen	Berchtesgaden
German Open (Fenster)	19.08. - 01.09.02	offen	offen

Landesmeisterschaften; German Open

wert	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
LM • Bayern & BaWü	15.05. - 20.05.02	kein Ausweichtermin	Berchtesgaden

German Cups und Junior&Ladies Challenge

Bewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
German-Cup	12.04. - 21.04.02	27.04. - 28.04.02	Wallberg
German - Cup 2	11.05. - 12.05.02	25.05. - 26.05.02	Berchtesgaden
German - Cup 3	06.07. - 07.07.02	13.07. - 14.07.02	Ruhpolding
German - Cup 4	0.07. - 21.07.02	27.07. - 28.07.02	Lenggries
Ladies- & Junior Challenge	02.08. - 08.08.02	kein Ausweichtermin	Greifenburg
German • Cup Finale	offen	offen	Garmisch

Wettbewerbe mit Teilnahme • offizielles DHV • Team

Bewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
Europameisterschaft	04.07. - 20.07.02	kein Ausweichtermin	Slovenien/Tolmin
PWC - Italien - CIVL-Kat.2	22.07. - 28.07.02	kein Ausweichtermin	Cornizzolo
PiNC - Frankreich CIVL-Kat.2	17.08.02	kein Ausweichtermin	Moräne
PWC - Türkei - CIVL-Kat.2	08.09. - 14.09.02	kein Ausweichtermin	Erzican
PWC • Finale in Korea - CIVL-Kat.2	29.09. - 05.10.02	kein Ausweichtermin	Mungyeong

Organisatoren GS: Liga: Stefan Mast - Tel. 0171/3543772 SMast@Compuserve.com

Termine Drachen

Deutsche Drachenliga 2002 (A-Liga)

Bewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
A-Liga 1	28.03. - 01.04.02	siehe unten	offen
A-Liga 2	12.04. - 14.04.02	siehe unten	offen
A-Liga 3	17.05. - 20.05.02	siehe unten	offen
A-Liga 1 AWT *	14.06. - 16.06.02	*bei weniger als 5. Dg.	offen
A-Liga 2 AWT *	26.07. - 28.07.02	kein Ausweichtermin	offen
German Open	11.08. - 17.08.02	kein Ausweichtermin	offen

Landesmeisterschaften; Fenster (24.05. - 16.06.02)

LM Hessen	26.05. 01.06.02	kein Ausweichtermin	Greifenburg
-----------	-----------------	---------------------	-------------

Liga-B und Junior&Ladies Challenge

Bewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
B-Liga 1	27.04. - 01.05.02	01.05. - 05.05.02	offen
B-Liga 2	07.07. - 13.07.02	kein Ausweichtermin	offen (Laragne)
Ladies- & Junior Challenge	02.08. - 08.08.02	kein Ausweichtermin	Greifenburg

Wettbewerbe mit Teilnahme • offizielles DHV • Team

Bewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
EM - FAI 1+2	25.06. - 06.07.02	kein Ausweichtermin	Slovenien
WM - FAI 1+2 u. Damen	11.07. - 21.07.02	kein Ausweichtermin	USA

Sonstige Wettbewerbe

Bewerb	Termin	Ausweichtermin	Kontakt
Best of Diedams - speedrun	16.03. - 17.03.02	23.03. - 24.03.02	Ausschreibung / Kontakt
Best of Diedams - XC	15.08. - 18.08.02	kein Ausweichtermin	Ausschreibung / Kontakt

Organisatoren HG: Liga - A: Lukas Etz - tel. 06251/585436 Lukas.Etzel@t-online.de

Liga B: Rudi Bürger/Kai Erenfried tel. 08032/8134 Rudi.Buerger@t-online.de

LM Hessen: Klaus Stauch

Wettbewerbe und Veranstaltungen

veranstaltung:	Termin	Ort Kontakt
Bassano Treffen	30.03. - 02.04.	wym.voloibermontegrappatt
Odenwaldpokalfliegen	14.06. - 16.06.	juewe@hotmail.com
Senioren-Europacup	27.07. - 03.08.	Ruhpolding, Uwe Eichhorn Tel. 05731/93473, u.eichhorn@t-online.de
Hohenlohe Pokalfliegen	09.08. - 11.08.	F.Schmerzer Tel. 07931/41608

Das DHV-Versicherungsprogramm

für Hängegleiter und Gleitsegel

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

Stand: 1.1.2002, Versicherer: Gerling Köln

Halterhaftpflicht

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



Deckungssumme: 1.533.876,00 € pauschal für Personen- und Sachschäden. Okay auch in Österreich.

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

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer

Hängegleiter + Gleitsegel:

23,00 € bei 255,00 € Selbstbeteiligung (SB), 30,60 € ohne SB

Nur Gleitsegel:

20,40 € DM bei 255,00 € SB, 25,50 € ohne SB

Flug-Unfall

Tod und Invalidität

Deckungssumme: 2.557,00 € bei Tod, 5.113,00 € bei Invalidität.

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
17.80 €

Zusätzlich mit 3,00 € Krankenhaus-Tagegeld und 3.00 € Genesungsgeld je Krankenhaustag. Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
25.50 €

Flug-Unfall nur Invalidität

Deckungssumme: 5.113,00 €

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
5,10 €

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
12,70 €

Flug-Unfall Passagier

Deckungssumme: 2.557,00 € bei Tod, 5.113,00 € bei Invalidität. **Umfang:** Verzehnfachung möglich

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
10,20 €

Flug-Unfall Passagier nur in Österreich

Deckungssumme: 39.971,00 € bei Tod und Invalidität.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
36.80 €

Kombinierte Halter-Haftpflicht und Passagier-Haftpflicht (CSL)

Deckungssumme: 3.834.690,00 € pauschal für Personen- und Sachschäden. Okay auch in Österreich.

Umfang Halter-Haftpflicht:

wie oben -Halter-Haftpflicht« ohne Selbstbeteiligung.

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
281,20 €

Für alle Mitgliedsvereine kostenlos

Vereins-Haftpflicht

Deckungssumme: 511.292,00 € pauschal für Personen- und Sachschäden.

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

Veranstalter-Haftpflicht

Deckungssumme: 511.292,00 € pauschal für Personen- und Sachschäden.

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

Boden-Unfall für Startleiter

Deckungssumme: 2.557,00 € bei Tod 5.113,00 € bei Invalidität.

Umfang: Tätigkeit als vom Mitgliedverein beauftragter Startleiter.

Kapital-Lebensversicherung

Versicherungssumme: bis 200.000,00 € Prämie nach Alter, kein Risikozuschlag bei nichtgewerblichem Fliegen, Prämienbefreiung bei 50% Berufsunfähigkeit.

Berufsunfähigkeits-Zusatzversicherung

Jahresrente 24% der Versicherungssumme, maximal 19.000,00 € Jahresrente. Prämie nach Alter, kein Risikozuschlag bei nichtgewerblichem Fliegen.

Direktinformation bei Gerling, Tel. 06131/615180 o. Fax 06131/615193

Deckung: =4» weltweit 13) Europa IM Deutschland Österreich

Für alle Mitglieder kostenlos

Bergungskosten

Deckungssumme: 2.557,00 € **Umfang:** Suche, Rettung, Krankenhaustransport, notwendiger Rücktransport Ohne Mehrkosten für Bergung des Fluggeräts.

Schirmpacker-Haftpflicht

Deckungssumme: 511.292,00 € pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Packer von Rettungsgeräten für Dritte. Fachkunde ist Voraussetzung.

Startleiter-Haftpflicht

Deckungssumme: 511.292,00 € pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Startleiter mit Luftfahrerschein sowie Beauftragte für Luftaufsicht.

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.

a step ahead



eine der "Übersetzungen" von – a step ahead – zeigt hier
Helmut Eichholzer, Gewinner des Stubai-Cup 2002,
auf einem Gipfelkreuz.

– a step ahead – meint aber auch einfach "das Quantum voraus".

GIN ist seit Firmengründung jedes Jahr aufs neue
Sieger der Herstellerwertung im PWC.

Der 13•Doemer-cmg ist schon jetzt legendär.

Nun endlich hat GIN seinen – step ahead – im Intermediate-Bereich platziert: diese Leistung gepaart mit direktem Handling und beruhigender Sicherheit Findet den besten Ausdruck mit – a step ahead – Gin Gliders hat sich viel Zeit gelassen, den Intermediate (DHV 1-2) auf den Markt zu bringen. Ziel war nie den "Schirm Für die Masse", sondern den perfekten Kompromiss zwischen Leistung, Ästhetik und Sicherheit Für den Piloten zu verwirklichen.

Das Resultat Fühlt sich an wie die Oase in der Wüste...

0

111111 Pilliir Intermediate DHV 1-2

Gestalte Deine Zukunft

Folge dem Wind und den Wolken,
Go a step ahead.

eraZar"

/ete

dor' ija

C» CES iIDS

«|»

digi•

4.



GIN

AEROSPORT INT, GmbH - tel +49E 4034-1034 - email info@aerosport.de - www.aerosport.de