

DHV-info

Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmflieger

120





Performance Center

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-erkannten Performance Center.

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

(06654) 75 4e

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



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

Flugschule Sieger

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

GlideZeit Flugschule Tübingen
Bahnhofstraße 1/1
72764 Reutlingen
Tel.: 07121/370400
Fax: 07121/370454
www.glidezeit.de
glidezeit@t-online.de
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt



Flugschule Göppingen
Zeppelinstraße 3
73105 Dürnau
Tel.: 07164/12021
Fax: 07164/12029
www.flugschule-goepingen.de
office@flugschule-goepingen.de

flugschule
30PP in Sen

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

Alroover Gleitschirmschule
Beim Steinernen Kreuz so
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



Paragliding Performance Center Chiemsee
Süddeutsche Gleitschirmschule
Martin Ogger & Richard Gallon
Hauptstraße 53
83246 Unterwössen
Tel.: 08641/7575
Fax: 08641/61826
www.einfachfliegen.de
info@ppc-chiemsee.de



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



Adventure Sports Gleitschi--sci-A
Talstation
Talstation
83661 Lenggries
Tel.: 08042/9486
Fax: 08042/4831
www.adventure-sports.de
info@adventure-sports.de

Ulven Ufre
+5-j 421E.G->

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: 08323/5 1390
www.klewenalp.de
mail@klewenalp.de
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt



Flugschute Martin Mergenthaler
Waltenerstraße 20
87527 Sonthofen
Tel.: 08321/9970
Fax: 08321/22970
www.flugschule-mergenthaler.de
flugmergen@aotcom

Gleitschirmschule
Maniadergenflater

OASE Flugschule Peter Geg
Auwald 1
87538 Obermaiselstein
Tel.: 08326/38036
Fax: 08326/38037
www.oase-paragliding.cuin
oase petergeg@t-online.de

1. DAeC Gleitschirm-Schule
Heinz Fischer GmbH
Brunnenstraße 35
87669 Rieden am
Farggensee
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



Flugschule Achensee
Eki Maute
Buchau 20
A-6212 Maurach
Tel.: 0043/5243/20134
Fax: 0043/5243/20135
office@skyconnection.at
www.skyconnection.at



Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt

Sf v Club Austria Walter Schrempl
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

5k
ptb

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

IMAji

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

engelberg
e ide.nuostHL9

Papillon
Harald Huber
Rue d'aglisse
68470 Felling
Frankreich
hari@papillon-web.de
www.papillon-web.de
Te.: 0033/38982-7187
Fax: 0033/38982-7187



INHALT

120

FEBRUAR/MÄRZ 2003

- 4 WICHTIG – NEU – KURZ** Neuigkeiten und Wissenswertes
- 6 NEU AUF DEM MARKT**
Neuigkeiten von den Anbietern
- 8 FREE FLIGHT** News von der größten Drachen- und Gleitschirmmesse
- 10 WINTER**
Impressionen in Weiss
- 12 JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG**
Startenor verzaubert Goldmädels
- 22 RUND UM MONACO**
Fliegerische Highlights im Umland
- 28 FLIEGEN IN JORDANIEN**
Auf den Spuren von Lawrence of Arabia
- 32 LAVENO**
Das optimale Frühlingsfluggebiet
- 38 SICHERHEITSJOURNAL**
Häufungen bei Tandemunfällen
- 43 NFGH** Offizielle Nachrichten für Drachen- und Gleitschirmflieger
- 44 SICHER LANDEN MIT DEM DRACHEN**
Beitrag von Lehrteam-Chef Peter Cröniger
- 50 RÜCKBLICK**
15 Jahre Gleitsegelprüfungen
- 56 BREGENZERWALD CUP**
Heißer Szenetreff trotz eisiger Temperaturen
- 58 GELÄNDE**
Neues aus den Fluggebieten
- 62 SCHLEPPGELÄNDE IN DEUTSCHLAND**
Mit UL und Winde in die Luft
- 66 ERFAHRUNGEN AUS DEM SICHERHEITSTRAINING**
Walter Schrempf berichtet
TEST Ergebnisse der neuen Musterprüfungen
- 77 SZENE G** Nachdenkliches und Hintergründiges aus der Szene
- 78 VEREINSNACHRICHTEN**
Nachrichten der Vereine
- 83 BRIEFE AN DIE REDAKTION**
Leserbriefe
- 84 GPS IM TEST**
Geeignete Geräte zur XC-Dokumentation
- 90 DHV-PROTOKOLLE**
Regionalversammlungen und Jahrestagung
- 94 GERMAN CUP**
Rückblick
- 96 WETTBEWERBE**
Aktuelle Berichte und Termine

Foto: Michael Weingartner



Foto: Björn Klässen



Foto: Benedikt Liebermeister



-
- (-27** DHV-Shop
 - 72** Gebrauchtmarkt
 - 97** Impressum
 - 99** Versicherungsprogramm
-



Titel: Ignazio Bernardi/Icaro



55 japanische Fluglehrer wollen Performancetrainer werden

Wissensimport aus Germany

Die japanische Flugszene liegt mit ca. 20.000 aktiven Piloten hinter Deutschland und Frankreich weltweit auf Platz 3. Sado Hangai, Leiter der größten japanischen Flugschule und Koordinator der japanischen Fluglehrausbildung, hatte Fluglehrer und DHV-Performance-Trainer Klaus Irschik

zur praktischen und theoretischen Fluglehrerfortbildung eingeladen. Klaus Irschik war vor 4 Jahren an der Entstehung des Performancetrainings im DHV-Lehrteam beteiligt. Nun wurden in Japan 55 hoch interessierte Fluglehrer, unter ihnen auch neun weibliche Teilnehmerinnen, im Rahmen eines 3-Tages-Intensivkurses zum Performancetrainer ausgebildet! Mittels eines vom Englischen ins Japanische übersetzten Powerpoint-Vortrags und zweier Übersetzer konnte dieses Projekt sehr effektiv in die Tat umgesetzt werden. Themenschwerpunkte waren perfektes Starten, Landeinteilung und Landen, aktives Fliegen und die Thematik Rettungsgerät. Größtes Interesse war auch im Fach Pädagogik zu verzeichnen.

Das Performancetraining nach deutschem Stil soll nun in Zukunft in ganz Japan Einzug finden. Am Fluggelände wurden für das Rettungsgeräte-Werfen extra 10 m hohe Wurfanlagen gebaut — der Einfallsreichtum kennt offensichtlich keine Grenzen!



Künstlich angelegter Schulungshang

Gleitsegel ziehen Frachter

Bis zu 50 % der Treibstoffkosten lassen sich nach Berechnungen von Stephan Wrage sparen, wenn sich seine Idee durchsetzt. Ein Gleitsegel, so groß wie ein Fußballfeld, soll Autopilot gesteuert wo — 500 m über dem Tankerdeck die Windenergie zum Vortrieb nutzen. Binnen drei Jahren soll das „Skysail“ so weit sein, unterstützt wird die Idee von der Hamburger Schiffbauversuchsanstalt.



Die Zukunft der Schifffahrt? Skysail
Süddeutsche Zeitung vom 23.7.2002

Arbeitskreis »Drachenfliegen«

Um den schwindenden Zahlen von Interessenten für den Drachenflugsport zu begegnen, wurde in der letzten Jahrestagung der DHV beauftragt, eine Arbeitsgruppe einzusetzen, die nach Problemlösungen suchen soll. Unter der Leitung von DHV-Sportvorstand Rudi Bürger und des Schleppbeauftragten des DHV, Horst Barthelmes, traf sich die Arbeitsgruppe am 18./19. Januar im Schleppzentrum Bad Salzungen zu ihrer ersten Arbeitssitzung. Als Interessenvertreter waren neben dem DHV, Vertreter der Hersteller, Händler, Flugschulen und der Vereine anwesend. In zwei konstruktiven Arbeitstagen wurden die Gründe für die schwindende Attraktivität des Drachenfliegens analysiert und erste Ansätze für ihre Beseitigung erarbeitet.



Schwerpunkte der Themen waren:

- Jugendförderung
- Reform der Ausbildung
- 2- Ausgestaltung im „neuen Luftrecht“
- Zusammenarbeit von Vereinen und Flugschulen
- Fluglehrausbildung
- Flächendeckende Ausbildungsmöglichkeiten
- Neue Ausbildungsmethoden, wie etwa der UL-DS-Schlepp
- Öffentlichkeitsarbeit
- Gerätemarkt und -kosten
- Gesamtbild „Drachenflugsport“

Große Hoffnung wird besonders im mittel- und norddeutschen Flachland auf die aufstrebende Ausbildungsmethode des Doppelsitzerschlepps und die damit verbundene Möglichkeit des „startartbezogenen Befähigungsnachweises“ gelegt. Die Arbeitsgruppe kam hier zu dem Ergebnis, daß diese Ausbildungsmethode gute Chancen hat, wieder viele Interessenten für den Drachenflugsport zu gewinnen. Gerade in Gebieten ohne die Einstiegsmöglichkeiten in den Luftraum per Fußstart werden hier frustrierende Wartezeiten und Anreisestrecken vermieden. Unter dem Motto "DHV verleiht Flügel" plant die Arbeitsgruppe eine Aktion um Gebrauchsgüter dem Nachwuchs zugänglich zu machen.

Freeware für DHV Online Contest

Dank der Auslese- und Optimierungssoftware MaxPunkte 3.x von Dietrich Münchmeyer ist die Teilnahme am DHV Online Contest noch einfacher und kostengünstiger geworden. Der DHV hat die Rechte erworben und stellt sie als kostenloses Download bei www.dhv.de unter Sport und [MaxPunkte 3.x](#) zur Verfügung.



Streit um Versicherung von Hobby-Unfällen

Wieder wurde die Ausgrenzung des Sports aus dem gesetzlichen Krankenversicherungsschutz erwogen. Der DHV hat sich in dieser Angelegenheit erneut an das Bundesgesundheitsministerium und an die SPD gewandt. Wir haben unserer Hoffnung Ausdruck verliehen, dass die jüngsten Nachrichten sich als haltlos erweisen und sich ein koordiniertes Vorgehen der Sportverbände erübrigt. Dabei haben wir an unsere Argumente und die positiven Antworten seitens des Ministeriums und der SPD erinnert. Auch haben wir über die Stellungnahme der anderen Bundestagsparteien informiert. Siehe das damalige Schreiben des DHV, der Antwort-Brief des Bundesministeriums für Gesundheit und die Antworten der CDU, SPD, CSU und FDP. Wir sind der Auffassung dass der gesundheitsfördernde Effekt des Sports bei weitem den Kostenfaktor der Sportunfälle überwiegt. Der gewünschte Einspareffekt lässt sich folglich nicht durch die Ausgrenzung von Sport aus dem gesetzlichen Krankenversicherungsschutz realisieren. Schon gar nicht durch die Ausgrenzung des sogenannten Risikosports, dessen Unfallkosten nicht ins Gewicht fallen, siehe obige Statistik.

Extremsportart Fußball

Der Vorschlag, Sportunfälle privat abzusichern, ist nicht durchdacht

108 Tele/ 52E81,19/81

URI-1K 23. Januar. Riskant oder nicht riskant? Wer de-anie anb. bys betreibe, lie⁹ nundesseleie¹ nistern Uro Schmidt (SPD) knr-lich wissen, solle in Zukunft eine private Unfallversicherung abschließen. Es sei eine berechnete Förderung, dass dafür Mehr mehr die guselliehe lerakenvermiche¹ rung aufkomme, erklärte die Sozialdenlakretn. Was ihrer Meinung noch ein riskantes Hobby, lieferte Sehnd; gleich min Drachennig, gen oder Klinsored lehren.

Sportverletzte in Deutschland

	Gesamt	minnt.	welbl.
Fußball	472 000	89%	11 %
Hare, Vmthly.. neskerbell	179 000	65 %	35 %
lalineskatat. Sherebeere.Mckbeard	111 000	53%	47 %
Reiter	93 000	51 %	119%
Segel	90 000	45%	51%
lenofS. Squash. Sodnime	87 007	63 %	37 %
Jogging	64 000	54 %	40%
Radtahren	60 000	74 %	24%

nen oder 1.5 Knllionen davon senren Sportunfälle. Spleenreiter hej der Einfaim⁹ ingkeic in Deutschland ist der Fußball jeder dri¹ sperr. unall passiert beirre Kicken. Esfolgen Hand-Volley- und Das. ketball, Radfahren, Inlineskatat. Skispan, Joggen, Tennis, Squash und Reiten. Drachenniegen oder anstillerespringe Tr.igen unieder Werkenusenguschsville. Auch ein Blick auf die Unfallone zeigt, dass nicht die klassischen Extremsportarten die gesetzlichen Krankenkassen helesien: Fast zwei Drittel aller Sportunfälle ereignen sich in numhallen oder auf Spertniumm, nur e'in Zehntel M der freienNatur. Dass gerade die Mannschaftssportarten riskant sind, beweist auch die Siasdr¹. Über die Unfallarten. Immerhin 42 Prozent aller Unfälle werden

durch einen Zusammenafuß mir einer anderen Fersen verariacht. Wer durch die Auslagerung von siskenten Hobbys aus der gesetzlichen Krankenversicherung wirklich Geld sparen wahre, initele nkr. konsequenterweise Fuß- oder Handballunfälle aus dem 1.ein tungskatalog dergas mlch. Kniekenversicherung ausschließen. BM erneuter Blick in die Sunistik klärt auf, wer davon vor allem betroffen sein wärdet Fas. ein Drittel alles Sportunfälle entfallen auf Jugendie eire zwischen 15 und 2.1 lahten. U'Vennein Mitglied der negierung mit einem Vorschlag in die Offentlichkeit geht, sollte man voraussetzven Können, dass der Vorstolz zurendend einigermäßen duzehhehl ist. Diesen Eindruck vermittelt Lea SClillitid eher nicht.

Krankenkassen warnen

Nein In Strelehmg von Unfällen ans dem LeisturegAkaralog - Privaverunhatung bei Krankengeld?

1917.14. Grundhefathriäre Ulin Stamis (SA7117).1 die Streinon +1.1. Umfä im dual iitsik-Hohlv ran dem Teur anatra ,em H.nue. rummie elr O'Kai-Ince. 5.6. und Alolona brm Ca lel net Amenge rotrotorhft, sieh Hnachen alle nolens Hebbirm pnt ergelo. Sdr jir solist inermell. nüz Marken (anrufn sollen dauern UPI) irr ran unomem, nuzt erndien Zerex belegt Annore 00. 5111 here Feib; nie herrewalle nuzt am dem ksesseless leg ardluio. 1k die Kern ent reim Mein Nm Leo ende. Erhebuhu Nachrede. Sie Kranklen eben haben ein ire neu Susthuden im, Frmm.en01 In ne im geseukim Lohnspesia relor reell (rs sse messen hm, dem me Mithlobreu einborn ren, yre nomen Spitzennenz die 11,ridelauda in dr-Aule, 70r Irzer Gemdc Ideer Alneun und faxer mit.Nraen11 n⁹ Beeth hiche knAte vilmen, nem de eis liem Urteile erneueher, len span, med ire Seultzrier sen precol real eherm maun.



blich nütuelthen in der Nmwendenen, nee ehret und aisebenrinze Ellimn ru nkr maloe nrhm ann 511110 die braxem de Erzentau mertang,Herpen Hd,kr, Uli w. bine, men te nett. dun, ihr die calo. Adimmetr, ani der Mbeteebee darenkr mirbur

Du nruelminSenlientel demerhof krak rmd, ibr WWeingrid ebb eine widtu ins.1gek ein zudem tr onemexant Emenunere 721. eittr, medimete shKur eche 11 mibuf(Gund inde pent, dem Güler dir UnhSo ent Fögen. Kin die Refetrenkon n nartt re de indämm Neformelsen ru Seif Unin'oll nide reudeme eher 1.,nee nin Inttealbewbrn Seil mim Ent weirate Omnorig du nkr temmebe r. Unideneu beruhen du. 111 - Nme- Innurupcor met 1.11 die Lebalt leite Sittung am Donnersteg Arrmau Ring> ho da e able 72eune 1112, rinnengraal neuen 111011 legielo der Kommdioe rin decalme um 5.111edougel, gebe Yosiehe en Ure p Komalawie lle 111011 legielo der Kommdioe rin decalme um 5.111edougel, gebe rad, rollen Artertheienger unlo 15 and eril Irzer tonalseruniles 5111 ten imre dx lemnenledri in lehr Ofr. nvereseentieniemli) roben kern

Focus: Mannschaftssport riskoträchtiger als Extremsport

Rund fünf Prozent von 23 Millionen Freizeitsportlern haben sich laut Umfragen bei privaten Krankenversicherungen im vergangenen Jahr eine Blessur zugezogen. Besonders gefährlich sind dabei nicht Extrem-, sondern Mannschaftssportarten wie Fußball, Handball und Volleyball. „20 bis 25 Prozent aller Krankenschreibungen nach einem Sportunfall gehen primär auf das Konto von Knieverletzungen“, sagt Thomas Wessinghage, Chefarzt der Reha-Klinik Saarschleife. Quelle: www.focus.de

Reduzierter Beitrag für Jugendliche

Ab 01.01.2003 ist der DHV-Mitgliedsbeitrag für Jugendliche reduziert. Alle DHV-Mitglieder, die bei Rechnungsstellung noch nicht 22 Jahre alt sind, zahlen nur die Hälfte des Mitgliedsbeitrags. Das sind für Einzelmitglieder 30,50 Euro, für Vereinsmitglieder 19 Euro.

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: dhyschleppbuero@t-online.de.

Neuer Verein

wir begrüßen herzlich

Gleitschirmfreunde Bühlertal-Bühl

Guggelflieger Wolfgang Braun, Im Hof 2, 77830 Bühlertal

Paragleiter Geisingen

Dr. Rainer Gojowczyk, Hegistr. 19, 78166 Donaueschingen

Flieger-Treff Roßbach/Wied

Edmund Plag, Poststno, 53547 Roßbach

Rechtsberatung

Für die Rechtsberatung der DHV-Mitglieder steht der Rechtsanwalt Alfred Kreuztberg zur Verfügung. Sprechzeit für DHV-Mitglieder ist montags zwischen 15 bis 19 Uhr. Tel: 02224/6690. Rechtsfragen werden auch im Internet-Forum (www.dhv.de) beantwortet, unter der Rubrik »Fragen an den DHV«.

NRW GS-Landesmeisterschaft am Watzmann

Flachlandflieger aus Nordrhein-Westfalen an den Königsee. Endlich eine eigene Landesmeisterschaft für NRW im Rahmen der 2. Internationalen Berchtesgaden Open (vom 24.05.03 bis 31.05. 03) rund um Jenner, Watzmann und Königsee.

Alle ambitionierten Gleitschirmflieger aus dem Sauerland, Siegerland, Bergischen, Ruhrgebiet, Rheinland und natürlich auch Lochflieger sind aufgerufen im Mai an den eigenen Landesmeisterschaften teilzunehmen. Die Erfahrungen aus dem letztem Jahr versprechen wirklich viele Streckenkilometer, super Steigwerte, und geniale Parties mit Live-Bands am Landeplatz für das Bodenpersonal (und frustrierte Streckencracks). Alleine das für einen Wettbewerb einzigartige Rahmenprogramm sollte Anlass genug sein, eine Woche im Mai mit interessanten Flugaufgaben in einem überschaubaren Fluggebiet mit phantastischem Panorama einzuplanen, denn die perfekte Organisation machte bereits die Berchtesgaden Open 2002 zu einem beispiellosen Event, der auch an den wenigen nicht fliegbaren Tagen immer etwas zu bieten hatte. Herzlich eingeladen sind auch Piloten deren Bundesland keine offizielle LM ausrichtet, um auch diesen eine Möglichkeit zur Qualifikation für die German Open im August 03 und weiterführend in die deutsche Gleitschirmliga 04 zu bieten. Hier werden die »Nordlichter« schon lange nicht mehr belächelt. Besonderer Leckerbissen: Parallel halten auch die Bayern Ihre Landesmeisterschaft ab, das heißt: Flachland contra Alpenland.

Ausschreibung und Anmeldeformular für die 2. Int. Berchtesgaden Open findet Ihr unter www.dhV.de/deutschisport_terminen. Wir hoffen auf eine rege Teilnahme der Piloten und Pilotinnen aus NRW!

Oliver Blonske, Nicole Eisenbach, Andreas Malecki

er, Sie landen!
g,e ePs1("n

Puppen hausen
Luftkurort an der Wasserkuppe
"Peillate"

Gleitschirm im Gemeindelogo

In der Rhön tut sich was! Die Gemeinde Poppenhausen am Fuß der Wasserkuppe hat neben dem Segelflug nun auch die neuen Flugsportarten in ihrem Gemeindelogo inte-

griert. Der Bürgermeister des Luftkurortes, Manfred Helfrich, ist stolz darauf, dass sich der Gleitschirmsport in seiner Gemeinde so erfolgreich entwickeln konnte. Neben der Flugschule Papillon haben auch die beiden Rhöner Vereine, der 1975 gegründete 1. Drachenflugclub Wasserkuppe und der über 700 Mitglieder zählende Rhöner Drachen- und Gleitschirmfliegerverein Poppenhausen e.V. hier ihre Heimat. Infos über die Fliegergemeinde und zu den Fluggebieten gibt es im Internet unter www.poppenhausen-wasserkuppe.de und www.wasserkuppe.com.

DHV-tv

Das DHV-Video-Streaming bietet laufend aktuelle, wissenwerte und unterhaltsame Beiträge zu Themen rund ums Drachen- und Gleitschirmfliegen im Internet. Schaut doch mal rein! www.dhv.de unter News DHV-tv.

7-RAVEL ÜN13 TRAINING



Travel und Training ist ein attraktiver Reise- und Fortbildungskatalog im Internet. Darin aufgenommen sind die Angebote der DHV-anerkannten Flugschulen und DHV-anerkannten Performance-Center, die einem Mindeststandard an Betreuungsqualität genügen.

Das Angebot ist leicht zu finden. Auf der Einstiegsseite des DHV www.dhv.de gibt es den Extra Button »Travel und Training«.

Ab sofort führen wir Travel und Training als Online Datenbank, in der die Einträge über das ganze Jahr aktualisiert werden. Kurzfristige Änderungen oder neue Angebote können jederzeit hinzugefügt werden. Natürlich gibt es auch eine druckbare Version als Download.

Blue Sky Kalender 2003

Die Flugschule Blue Sky in Sillian/Osttirol hat ihren Standort in einem wetterbegünstigten Fluggebiet mit vielen Startmöglichkeiten. Außer den Schulungen dort ist man jedoch auch als Reiseveranstalter sehr aktiv, der Kalender 2003 umfasst einen weiten Bogen von Olüdeniz/Türkei bis Rio de Janeiro/Brasilien. Lukrative Shop-Angebote fehlen ebenso wenig.

Informationen bei Blue Sky Flugschule Hochpustertal GmbH, A-9920 Sillian 82, Tel: 0043/4842/5176, Fax: 0043/4842/20176, Internet: www.bluesky.at, e-mail: blue-sky@magnet.at.



DVD übers Gleitschirmfliegen

Henry Hauck, der erfolgreiche Flugsportfilmer, hat als Erster eine DVD über den Gleitschirmsport auf den Markt gebracht. Ein breites Themenspektrum von der Historie bis zum Akro-fliegen spricht alle Flugbegeisterten an. Die Gesamtlänge der DVD ist 63 Minuten, sie ist auch als VHS-Kassette erhältlich. Nähere Infos im Internet unter www.hhp-film.de oder über [hhp-film](mailto:hhp-film@t-online.de), Sudetendeutschestr. 31 A, 80937 München, Fax: 089/1665833.

Faszination Paragliding



Neues von Galileo

Piloten, die das Topmodell von Bräuniger - das GALILEO - benutzen, haben die Möglichkeit, sich über das Internet von unserer Homepage www.brauniger.com immer das neueste Update kostenlos herunterzuladen und mit einem ebenfalls herunterladbarem kleinem Softwaretool = Uploaderprogramm das Update auf das Galileo zu übertragen. Wer sich in die Newsliste (ebenfalls auf unserer Homepage) für Galileo einträgt, wird automatisch über ein neues Update informiert!

Ab Version 2.10 sind folgende neue Funktionen hinzugekommen: Flugdarstellung nach Beendigung des Fluges als kompletter Track mit Wegepunkten, Autosizing-Funktion auf vollem Bildschirm, aber auch manuelles Zoom - in/out, Real-Time Track mit Center - Darstellung der Pilotenposition auf der 2. Displayseite im Flug darstellbar. Steigen und Sinken im Track unterschiedlich dargestellt mit Erkennung von Thermikzentren. Go-To Linie bei aktivierter Go-To Funktion zum ausgewählten Wegepunkt. FAI Radius Darstellung (möglicher Radius von 20 m bis 50 km). UTM und Swiss-Grid Koordinaten wählbar.

Einfache Umschaltung (über die Pfeiltasten) der frei wählbaren 6 Benutzerfelder auf weitere 6 Felder, somit sind insgesamt 12 benutzerdefinierte Felder verfügbar. Zusätzlich manueller Stop der Barographenaufzeichnung einstellbar. Der im Display dargestellte FAI-Dreieckflug (199 km) wurde von Max Altmannshofer am 17.05.2002 geflogen. Die Flugzeit betrug 7 Stunden, 42 Minuten und 22 Sek. Geflogen mit Laminar 13 MRX.

Nähere Informationen unter BRAUNIGER Flugelectronic GmbH, e-mail: info@brauniger.com, Tel: 0049/0881/64750, Fax: 0049/0881/4561, www.brauniger.com. We are located at N47.49.765 Eo11.07.669.



DHV — WETTERNETZ auf Seite 59

Wetterinfos und Fluggebietsinfos von der Costa del Sol

Völlig überarbeitet und neu gestaltet wurde die Homepage des Fly Parks Almunecars. Ein breites Angebot von Unterkünften in der südspanischen „Fliegerstadt“ wird ebenso geboten wie Wetter- und Windinfos oder Beschreibungen der einzelnen Fluggebiete. Der Fly Park hat eine neue Festnetznummer: 0034/9586/34259, Mobil: 0034/666/816381, e-mail: info@fly-park-almunecar.com, Internet: www.fly-park-almunecar.com.

Zusätzlicher Brustgurt

Für alle von Woody-Valley hergestellten Gurtzeuge gibt es jetzt eine zusätzliche Gurtverstrebung auf Brusthöhe. Damit wird vermieden, dass die Schultergurte über die Schultern rutschen können. Diese Verstrebung kann von jedem Piloten selbstständig angebracht werden. Bei Interesse senden wir euch diese für eine Versandkostenpauschale von 9,90 Euro zu. Auch die neuen Woody-Valley Speedarms in Lycra mit Kapuze sind in den Farben weiß, rot, gelb, blau und schwarz für jeweils 49,00 Euro ab sofort bei uns erhältlich. Nähere Informationen bei den Flugschulen oder www.turnpoint.de.



Die weltweit größte internationale Produkt- ausstellung und Flug- veranstaltung im Bereich Gleitschirm- und Drachenfliegen, Kiten sowie Ultraleichtflugzeuge.

Vom 21. bis 23. März im Olympia Eissport Zentrum in Garmisch-Partenkirchen Mit mehr als 90 internationalen Ausstellern, die sich auf 7.000m Ausstellungsfläche präsentieren, informiert die Free Flight 2003 über die Innovationen rund ums Fliegen. Dazu gibt es neben atemberaubenden Flugvorführungen sowie informativen Vorträgen und Diskussionsrunden ein Abendprogramm, welches nicht nur Flieger abheben lässt!

Programm

Die Free Flight 2003, vom 21. bis 23. März in Garmisch-Partenkirchen, eine explosive Mischung aus Produktschau, überwältigenden Flugdarbietungen, informativen Vorträgen und einem Abendprogramm mit vielen Höhepunkten.

Informieren, amüsieren, unterhalten, staunen, tanzen, schwitzen, feiern – das alles und noch mehr zum sechsten Mal in Folge in Garmisch-Partenkirchen.

Und auch 2003 sind wieder alle Bereiche des Freien Fliegens vertreten: Gleitschirm- und Drachenbau, Kites, Motorsysteme, UL's, Schulungen, Reisen, Fachzeitschriften, Zubehör und Ausstattung.

Eine große Flugschau mit Gleitschirmen, Drachen, Segelfliegern, Basejumpen, UL-Trikes und Motorfliegern wird für spektakuläre Unterhaltung sorgen. In den Hallen sind neben der Ausstellung zahlreiche Unterhaltungsmöglichkeiten geboten. So werden im Free Flight Kino nonstop spannende Filme und Dia-Shows vorgeführt und auf der Free Flight Bühne interessante Vorträge präsentiert.

Flugveranstaltungen

Die eindrucksvolle Kulisse rund um das Garmisch-Partenkirchener Tal ist wie geschaffen für Gleitschirm-Demos, Akrobatik am Drachen und Ultra-Leicht-Flugshows. Hier stellen Welt- und Europameister, Akropiloten, Starrflügler und Segelkunstflieger u.v.m. in attraktiven Flugvorführungen ihr Können unter Beweis.

Wer selbst einmal abheben möchte, der sollte einen Tandemflug mit Gleitschirm bzw. Drachen wagen oder einen Rundflug durch das Alpenpanorama per Ultra-Leichtflugzeug buchen.

Film Award

Nunmehr zum fünften Mal in Folge werden die faszinierendsten Filmbeiträge aus der Flugszene prämiert (Ausschreibung siehe unter www.free-flight.de). Die eingereichten Videos sind täglich in den Hallen des Ausstellungsgeländes in einem hierfür eingerichteten Kino und auch auf der Bühne in Halle i zu sehen. Die Preisvergabe wird am Sonntag, 23. März auf der Bühne in Halle 1 vorgenommen.

je ENUNGSZEITEN

Freitag – Samstag: 10:00 – 19:00 Uhr
Sonntag: 10:00 – 18:00 Uhr

Kartenverkauf:

An den Kassen der Free Flight 2003
1-Tageskarte: € 8 / € 6 ermäßigt
2-Tageskarte: € 13 / 11 ermäßigt
3-Tageskarte: € 17/ € 14 ermäßigt

Ermäßigungen erhalten:

Schiller, Studenten, Wehr- u. Zivildienstleistende und Behinderte
Kinder bis 12 Jahre sind frei.

Ausstellungsorganisation:

mcn communicate
Ludwigstr. 90
D-82467 Garmisch-Partenkirchen
Tel +49 8821 18853
Fax +49 8821 18844
e-mail: info@free-flight.de

Mehr Infos zur Free Flight 2003 unter: www.free-flight.de

Web Award

Das große Interesse am Web Award 2002 ist Grund genug, einen solchen Preis auch 2003 zu verleihen. Dieses Mal unterscheiden und ehren wir die eingereichten Seiten in den Kategorien „Amateur“ und „Profi“. Prämiert werden die besten Internetseiten aus der Flugbranche, welche durch kreative Gestaltung, Benutzerfreundlichkeit

und technisches Verständnis überzeugen. Im Free Flight Internetcafe kann sich Jeder gern selbst vom Können und Auftritt der Award-Teilnehmer überzeugen. Die Prämierung erfolgt am Samstag, 22. März auf der Bühne in Halle

Free Flight 2003 Kinder

Für unsere Keinen Besucher haben wir wieder in Halle 3 eine Kinderspielzone eingerichtet. In direkter Nachbarschaft zu unserer Cateringstation können so die „Kleinen“ ausgiebig spielen, während sich die „Großen“ eine Stärkung gönnen. Vom Kinderschminken bis hin zum Bobbycar-Parcour ist alles geboten, was Kinderherzen höher schlagen lässt.

Free Flight 2003 Abendprogramm

PARTYTIME - Freitag ab 20.00 Uhr in der Partyounge des Olympia Eissport Zentrums! THE SKYDIVE CLINIC präsentiert:

DJ Paul Lomax – schwingt die Teller im Sommer in namhaften Clubs auf Ibiza und im Winter im Schweizer „Kitchen-Club“. DJ DEEP DAVE und DJ NooB bekannt, vor allem in Zürich, für groovigen und progressiven House sowie den POISON LADYS–zwei Damen, welche Jedem ein unvergessenen Abend bescheren.

Und damit nicht genug! HANK DAVISON BAND - live auf der Free Flight 2003 - Samstag ab 19:30 Uhr im Partyzelt im Olympia Eissport Zentrum Rock'n Roll der härteren Gangart! Man mische echte Männer, straighten Gitarrenrock und die derbe Röhre von HANK DAVISON mit einem kräftigen Schuss Adrenalin und man bekommt einen Cocktail mit ungeahnter Wirkung. Tiefrote Sonnenuntergänge, endlose Weite, ein Stück des Himmels, den Geschmack der trockenen Luft auf den Lippen und die Gewissheit, etwas wirkliches Echtes und Unverfälschtes zu erleben.

Free Flight 2003 Kunst

Die Münchner Schattenjäger präsentieren recht eindrucksvoll die Bildhauerin Nicole Rauguth. Sie lösen eine Kunstgegenstand aus dem festen Raumgefüge der Dimensionen und zeugen somit durch verschiedene Lichteinsätze und dreidimensionale Projektionen eine neue Wahrnehmungsebene, in der sich der Besucher bewegen kann.

Wer also ein speziell für die Free Flight geschaffenes Kunstwerk auf eine ganz besondere Weise kennen lernen möchte, sollte diese Ausstellung im Foyer (hinter den Kassen/ Informationsstand) unbedingt besuchen.

Weitere Programminformationen Top aktuell unter: www.free-flight.de.

**F R E E
FLIGHT 2003**



Garmisch-Partenkirchen
OLYMPIA EISSPORT ZENTRUM
21.-23. März 2003



FREE FLIGHT
POOL EV.

PARTENKIRCHEN
MO01.Y.wen.ate.nicic

m1.1-111
communicate

GLEITSCHIR **DRACHE** **KITEE**
produktschau, flugschau, parties, IhreAilusi de spil film-award 2003



Foto: Barbara Schrott



WINTER

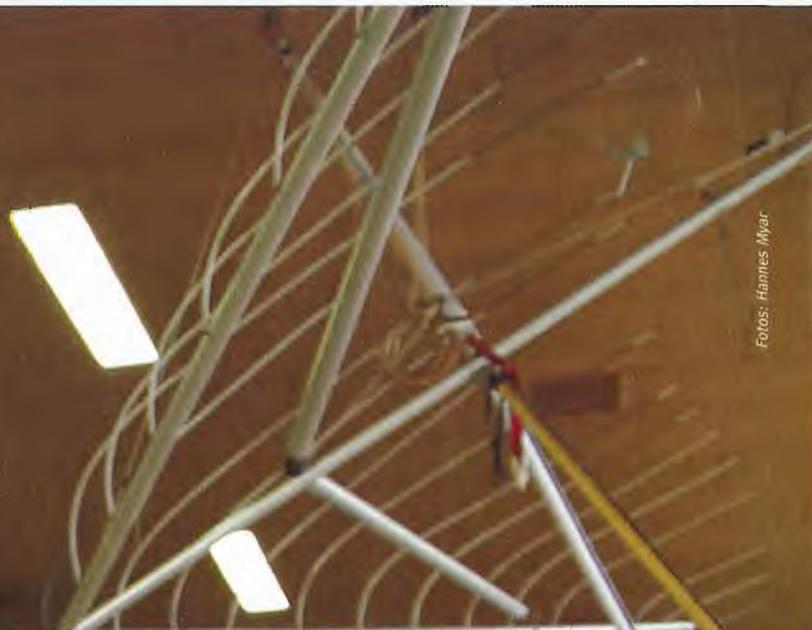


Foto: Steffen Hertling

Vorsitzender Charlie Jöst stellt
Schwarzwaldmädel vor.



Fotos: Hannes Myer



2.Vorsitzender Bodo Genz erläutert
Jugendförderung



Gesthäftsführer Klaus Tänzler berich-
teti über gutes Jahresergebnis



Die Jahrestagung 2002

Videoclips zum Text bei www.dhv.de unter News **Efrivi**

Nicht leicht zu finden war die Jahrestagung des DHV in Berghaupten/Nordschwarzwald für die Delegierten aus ganz Deutschland. Doch die detaillierten Anfahrtskizzen auf der DHV-homepage brachten Licht ins Dunkel. Vorbildlich auch die Arbeit der Ortenauer Drachen- und Gleitschirmflieger, die bereits am Ortsanfang ein mann-großes Hinweisschild platzierten.

Eröffnet wurde die Tagung mit der Siegerehrung der erfolgreichen Sportler 2002. Zum dritten Mal in Folge hatte die Drachen-Damen-Nationalmannschaft ihren Weltmeister-Titel verteidigt und in Chelan/USA Gold in der Mannschaftswertung errungen. Auch einen Europameister haben wir wieder in unseren Reihen, Thomas Schulz holte den Titel in der Klasse der Starrflügler. Knapp am Sieg vorbei schrammte die Gleitschirm-Nationalmannschaft bei der EM in Slowenien und sicherte sich die Silbermedaille in der Teamwertung. Deutscher Meister im Gleitschirmfliegen ist Oliver Rössel, die Damenwertung gewann Chiara Gucker. Bei den Drachen holten sich Bob Baier und Corinna Schwiegershausen die Titel. In der Klasse der Starren hatte erneut Thomas Schulz die Nase vorn. Die Spitzenplätze beim Streckenfliegen belegten Stefan Traut, Barbara Lacrouts (GS), Tom Becher und Corinna Schwiegershausen (HG) sowie Gerd Langwald bei den Starren. Die weiteren Platzierungen findet ihr auf www.dhv.de unter Sport. Absolutes Highlight der Ehrungen waren die Gesangseinlagen des italienischen Startenors Claudio Valentino Versage. Vor allem unsere Gold-Damen kamen gehörig ins Schwärmen.

rHv Nach kurzer Mittagspause ging's an die Arbeit. Der Vorsitzende der Ortenauer Drachen- und Gleitschirmflieger Peter Klimsch, Jürgen Schäfer, Bürgermeister von Berghaupten und der DHV-Vorsitzende Charlie Jöst begrüßten die 152 Delegierten. Zuerst die Feststellung der Regularien-Wahl der Protokollführers, Festlegung der Beschlussfähigkeit und der Tagesordnung, Genehmigung des Protokolls 2001 - zu allen Punkten einstimmige Zustimmung!

1.000 Gütesiegel hat die DHV-Technik bis heute erteilt und hatte nicht einen schweren Unfall zu beklagen. Leider ist diese Glückssträhne gerissen, im Sommer verunglückte Harry Buntz beim Testflug über dem Achensee. Umso erfreulicher ist, dass er heute wieder völlig genesen mit seiner tapferen Familie bei dieser Jahrestagung vor uns steht. Seine Tätigkeit im DHV-Technikreferat hat er wieder aufgenommen und wird auch in Zukunft mit seinen Kollegen für den hohen Standard des DHV-Gütesiegels sorgen.



Startenor bezaubert Goldmädels

Die Vorstände gaben ihren Bericht. Der Vorsitzende Charlie Jöst erläuterte vor allem die Gründung der European Hang Gliding and Paragliding Union (EPHU). Ein starker Europaverband ist wichtig, um die Interessen der Drachen- und Gleitschirmflieger gegenüber dem Europäischen Luftamt (EASA) zu vertreten. Trotz allgemein angespannter Wirtschaftslage hatte Klaus Tänzler, Geschäftsführer des DHV, sehr positive Zahlen zu vermelden. Er führte den Erfolg auf die richtige Weichenstellung der Delegierten bei der Jahrestagung, die strategischen Vorgaben des Vorstandes und deren gute Umsetzung durch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des DHV zurück. Vor allem habe die einzigartige Faszination des freien Fliegens an Anziehungskraft nicht nachgelassen. Große Heiterkeit löste ein Filmbeitrag über Start- und Landetechniken der Albatrosse aus. Da waren verblüffende Parallelen zu unserem Flugsport zu beobachten. **iHvgi**

Der stellvertretende Vorsitzende Bodo Genz stellte mit dem Leiter des DHV-Jugendarbeitskreises Tobias Schreiner die erfolgreiche Jugendarbeit 2002 und die künftige Konzeption vor. www.dhv-jugend.de ist online, eine Reihe von Projekten für 2003 ist geplant.



Harry Buntz vom Testunfall wieder genesen



Sportvorstand Rudl Bürger



Vorstandstisch von links: Christian Btum (Technik), Klaus Tänzler, Charlie Jöst, Helmut Achatz (Sicherheit), Lothar Schweizer



Finanzvorstand Lothar Schweizer (links) und Ausbildungsvorstand Waldemar Obergfell

DHVE-Jahrestagung 2002



Deutsche GS-Meister von 2. Rüdiger Gördes, i. Oliver Rössel, i. Dame Chiara Gucker, 3. Dame Nicole Elsenbach



Deutsche HG-Meisterin und Streckenflugmeisterin Corinna Schwiegerhausen. Die Siegerehrung der HG-Meisterschaft erfolgte bereits in Frankreich



Vize-Europameister im Gleitschirmfliegen



Charlie Jöst ehrt Starrflügel Europameister Thomas Schulz (re) mit Teamchef Lukas Etz

DHV-Online Contest



Deutsche GS-Streckenflugmeisterschaft offene Klasse von li.: 2. Sepp Gschwendner, 1. Stefan Traut, 3. Stefan Bocks



Deutsche GS-Streckenflugmeisterschaft Sportklasse von li.: i. Christoph Kirsch, 2. Stefan Riedl



Deutsche HG-Streckenflugmeisterschaft von (l.: i. Tom Becher, 2. Karl Schumann



Deutsche Meisterschaft im Streckenfliegen Starrflügler von li: 2. Adi Meierkord, i. Gerd Langwald, 3. Jürgen Bummer



GS-Damen- und Juniorensieger Barbara Lacrouts und Tobias Schreiner

Ausbildungsvorstand Waldemar Obergfell zeichnete zusammen mit dem Sicherheitsreferenten Karl Slezak die bei der Pilotenumfrage besonders gut bewerteten Flugschulen aus. Die drei Besten sind: 1. DAeC-Gleitschirmschule, Flugschule Garmisch-Partenkirchen und die Flugschule Papillon Harald Huber. Christian Blum zieht positive Bilanz seiner dreijährigen Arbeit als Technikvorstand und dankt seinen Vorstandskollegen für die Kooperation. Aus privaten Gründen wird er nicht mehr für eine weitere Amtszeit kandidieren.

Sicherheitsvorstand Helmut Achatz ging auf das Unfalljahr 2002 ein. Leider sind in der Ausbildung die Unfallzahlen gestiegen. Gerade in diesem Bereich muss Sicherheit größte Priorität besitzen. Grundsätzlich ist eine positive Bilanz zu verzeichnen, die Zahl der tödlichen Unfälle ist im Vergleich zu 2001 deutlich gefallen.

Sportvorstand Rudi Bürger würdigte die Vielzahl der internationalen Erfolge 2002. Die Basis dazu liefert vor allem die seit Jahren effektive Durchführung der Juniorchallenge. Äußerst erfolgreich hat sich der DHV Online Contest (OLC) etabliert. Dank gebührt unter anderem Andreas Rieck für die Betreuung im IT-Bereich. Außerdem gab er einen Ausblick über Ziele und Perspektiven des OLCs in der Zukunft.

Die anschließende Aussprache konzentrierte sich auf die Themen Jugendarbeit, Online Contest, Einführung des neuen Luftrechts und die angestrebte Anerkennung des DHVs als Naturschutzverband.

Eine willkommene Abwechslung brachte ein Zusammenschritt der Preisträger des Coupe Icare 2002 in Saint Hilaire. Neben spektakulären und zugleich harmonischen Flugaufnahmen der Brüder Rodriguez entführ-

uns die professionellen Beiträge auf eine poetische Reise quer durch die Facetten des »Vol Libre«.

Doch zurück zur Arbeit. Der Finanzvorstand Lothar Schweizer gab den Finanzbericht. 2001 wurde ein deutlicher Überschuss (106.015 Euro) erwirtschaftet. Die Rücklagen betragen derzeit 1,421 Millionen Euro. Insgesamt steht der DHV auf einer soliden finanziellen Basis.

Die Kassenprüfer Engelbert Kohler und Axel Stuckenberger erläuterten ihren Kassenprüfbericht. Die Schwerpunkte der Prüfung bildeten in diesem Jahr der Sport- und EDV-Etat. Fazit der beiden Finanzprofis: »Die Kassenprüfung ergab keine Mängel in der Geschäfts- bzw. Verbandsführung. Die Interessen der Mitglieder werden vom Verband und der Geschäftsstelle einwandfrei wahrgenommen. Wir empfehlen, den Vorstand und die Geschäftsführung für das Geschäftsjahr 2001 uneingeschränkt zu entlasten.« Diesem Antrag stimmen die Delegierten einstimmig zu.

Der Free Flight Pool leistet in Zusammenarbeit mit dem DHV einen großen Teil der Öffentlichkeitsarbeit für den Drachen- und Gleitschirmsport. Der Vorsitzende Thomas Neff gibt



Die Goldmädel Team-Weltmeister im Drachenfliegen

Vorstand

Rudi Bürger
Sportvorstand, 50,
HG-Sportmanager,
Teninchef-Drachen-
Damen-National-
mannschaft
Drachen- und Gleit-
segellehrer



Lothar Schweizer
Finanzvorstand, 45,
Software-Experte,
Drachen- und Gleit-
schirmflieger.

Helmut Achatz
Sicherheitsvorstand, 40,
Betriebswirt,
Outdoortrainer,
GS-Fluglehrer seit 1988



Charlie löst
Vorsitzender, 51.
Filmemacher,
Modellflug, Segelflug und
Motorsegler b. Is 1989,
Drachenfluglehrer und
Gleitschirmplot,
DHV-Lehrteam.

Waldemar Obergfell
Ausbildungsvorstand, 57,
Lehrer. Fluglehrer und Prü-
fer für Drachen und Gleit-
schirmflieger.



Bodo Genz
stv. Vorsitzender, 29,
Diplom-Ingenieur.
Mitglied der GS-Na-
tionalmannschaft.

Jürgen Rüdinger
Technvorstand, 36,
Projektleiter,
Drachepilot seit 14 und
Gleitschirmpilot seit 9 Jahren.



Neu im Vorstand

Jürgen ist flexibel, was das Fliegen betrifft. Seit 87 fliegt er Drachen, ab 94 auch Gleitschirm und 96 hat er die UL-Lizenz erworben. Außerdem ist der 36-jährige Lehrer für Drachen und Gleitschirm. Am liebsten ist er mit dem Starrflieger im Flachland unterwegs. Den Gleitschirm bevorzugt der Projektleiter einer großen Computerfirma in ruhiger Luft. Geht es mal richtig zur Sache tobt er sich auch mit dem Modellflugzeug aus. Da macht es bei Bedingungen noch Spaß, bei denen man selbst besser nicht mehr in der Luft ist. Jürgen hat das Erprobungsprogramm für den 3-Achser F-Schlepp initiiert und die Zulassung des Dragonflys durchgeführt.

Regionalbeiräte



Gerhard
Olbinsky
Regionalbeirat
Nord

Roland
Herchen
Regional-
beirat Mitte

Siegfried
Priez
Regionalbeirat
Ost

Luise
Christmann
Regional-
beirat
Südwest

Noldi
Schmidt
Regionalbeirat
Südost

einen kurzen Bericht über die Pool-Aktivitäten 2002. Höhepunkt 2003 ist die Veranstaltung der Free Flight - der größten Flugsportmesse der Welt - zum sechsten Mal in Folge in Garmisch-Partenkirchen.

Nun zu den Wahlen, diesmal im Rekordtempo: Bodo Genz wurde erneut zum stellvertretenden Vorsitzenden gewählt, einstimmig. Neuer Technikvorstand ist Jürgen Rüdinger, wieder einstimmig. Die neuen Kassenprüfer sind die alten, Axel Stuckenberger und Engelbert Kohler setzen auch 2003 ihre wichtige Arbeit fort.

Dann wurde es interessant, der Finanzvorstand stellte den Wirtschaftsplan 2003 vor. Die Hochrechnung geht 2003 von einem Fehlbetrag aus. Dieser Betrag wird durch einen geringen Teil der in den Vorjahren gebildeten Rücklagen ausgeglichen. Hervorgerufen wird dieser Fehlbetrag durch die vollumfängliche Erhaltung des Leistungsspektrums des DHVs inklusive wichtiger Investitionen in die Zukunft. Eine rege Aussprache schloss sich an. Unter anderem wurde eine Erhöhung der Investitionen im Geländebereich gewünscht. Schließlich wurde der Wirtschaftsplan mit einer Gegenstimme angenommen.

Es folgten die Diskussion und Abstimmung der Anträge.

(Einzelheiten siehe Protokoll Seite 90).

Antrag Haves: »Der DHV soll prüfen, ob das **Akrofliegen** legalisiert werden kann und dafür im ersten Quartal 2003 eine Arbeitsgruppe einrichten.« Dieser Antrag wurde heiß diskutiert. Die Forderung nach einer schnelleren Legalisierung wurde laut. Durch harte Überzeugungsarbeit gelang es dem Vorstand, die Delegierten von einer sorgfältigeren Vorgangsweise zu über-

zeugen. So wurde der Antrag in dieser Form angenommen.

Antrag Schreiner: »Ressort **Jugendarbeit** wird dem 2. Vorsitzenden zugewiesen.« - angenommen

Weitere Beschlüsse:

»Der Vorstand beantragt die Annahme des bei der vorjährigen Jahrestagung vorbehandelten Leitbild-Entwurfes.« - angenommen

»Der Vorstand beantragt die Einführung eines reduzierten **Beitrages für Jugendliche** ab 01.01.2003 wie folgt: Alle DHV-Mitglieder, die bei Rechnungsstellung noch nicht 22 Jahre alt sind, zahlen nur die Hälfte des DHV-Mitgliedsbeitrages. - angenommen

Rudi Aumer: »Schaffung eines **Arbeitskreises zur Förderung des Drachensportes** im ersten Quartal 2003.« - angenommen

Anke Strucel: »Die DHV-Technik soll die Hersteller verstärkt auf die Möglichkeit hinweisen, **Gleitschirme als Doppelsitzer zuzulassen.**« - angenommen.

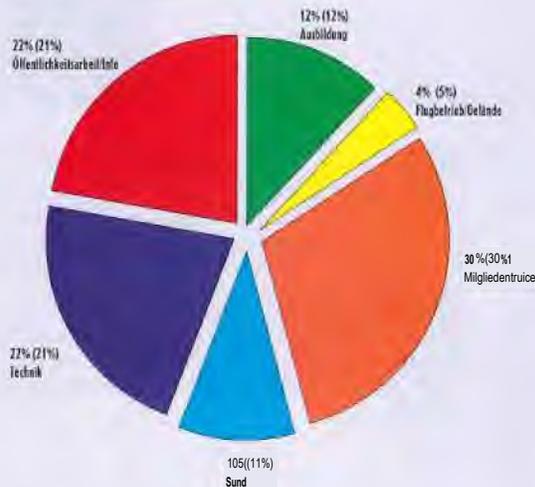
Nun war es geschafft, nur noch der Ort der nächsten Jahrestagung war festzulegen. Thomas Gietl bewarb sich mit seinen XC-Flatlanders für die Ausrichtung im Raum Nürnberg, die Jahrestagung stimmte zu. Der Run aufs wohlverdiente Buffet war eröffnet. Wer arbeitet, kann auch feiern, das ließen sich die Delegierten nicht zweimal sagen. Highlight war die Vorführung der Girlies, ohne Zugabe wollte sie niemand von der Bühne lassen.

Noch ein letztes Wort. Herzlichen Dank an die Ortenauer Drachen- und Gleitschirmflieger für die perfekte Organisation und die hervorragende Bewirtung. Wir haben uns bei euch sehr wohl gefühlt.

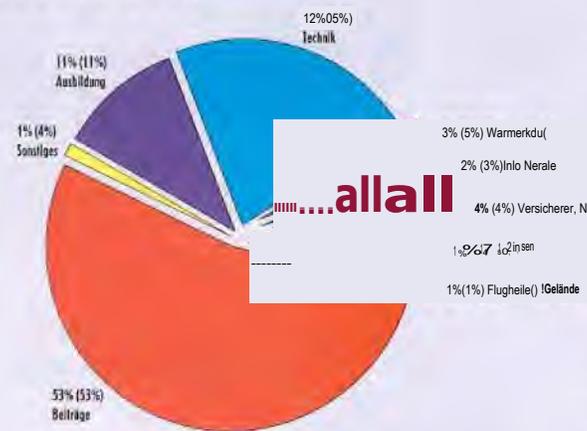
De-Jahrestagung 2002

Aufwandsstruktur 2001

Aufwandsanteile der Referate in %
(Aufwand 2000: Klammerwerte)



Ertragsstruktur 2001



Ergebnisstruktur 2001 nach Fachreferaten

in Tausend
(Erträge 2000: Klammerwerte)



WIRTSCHAFTSPLAN 2003 (in Euro)

(Vorschau für 2003 im Vergleich mit dem Jahresergebnis 2001 und der Hochrechnung 2002)

Erträge	2001	2002	2003
Beiträge	1.580.223,44	1.594.540,07	1.590.000,00
Uneinbringliche Forderungen Beiträge	-14.147,33	-5.000,00	-5.000,00
DHV-Shop	102.968,12	71.476,25	70.000,00
Info-Inserate und Abos	71.667,03	103.586,09	100.000,00
Kostenerstattung Versicherung	129.083,81	131.556,40	130.000,00
Zinsen und ähnliche Erträge	106.871,59	75.004,63	75.000,00
Referat Wettkampfsport	25.902,05	30.847,99	33.500,00
Referat Ausbildung	314.642,24	299.326,44	315.000,00
Referat Technik	623.516,39	590.000,00	530.000,00
Uneinbringliche Forderungen Technik	-106,35	-15.000,00	-10.000,00
Referat Flugbetrieb/Gelände	10.778,22	7.950,00	8.000,00
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	26.075,89	28.000,00	0,00
Anlagenverk., Auflösung Wertberichtigungen	10.992,78	2.864,44	1.500,00
Gerling Gewinnbeteiligung	0,00	8.299,20	0,00

Summe 2.988.467,88 2.923.450,51 **2.838.000,00**

Aufwendungen 2001 2002 2003

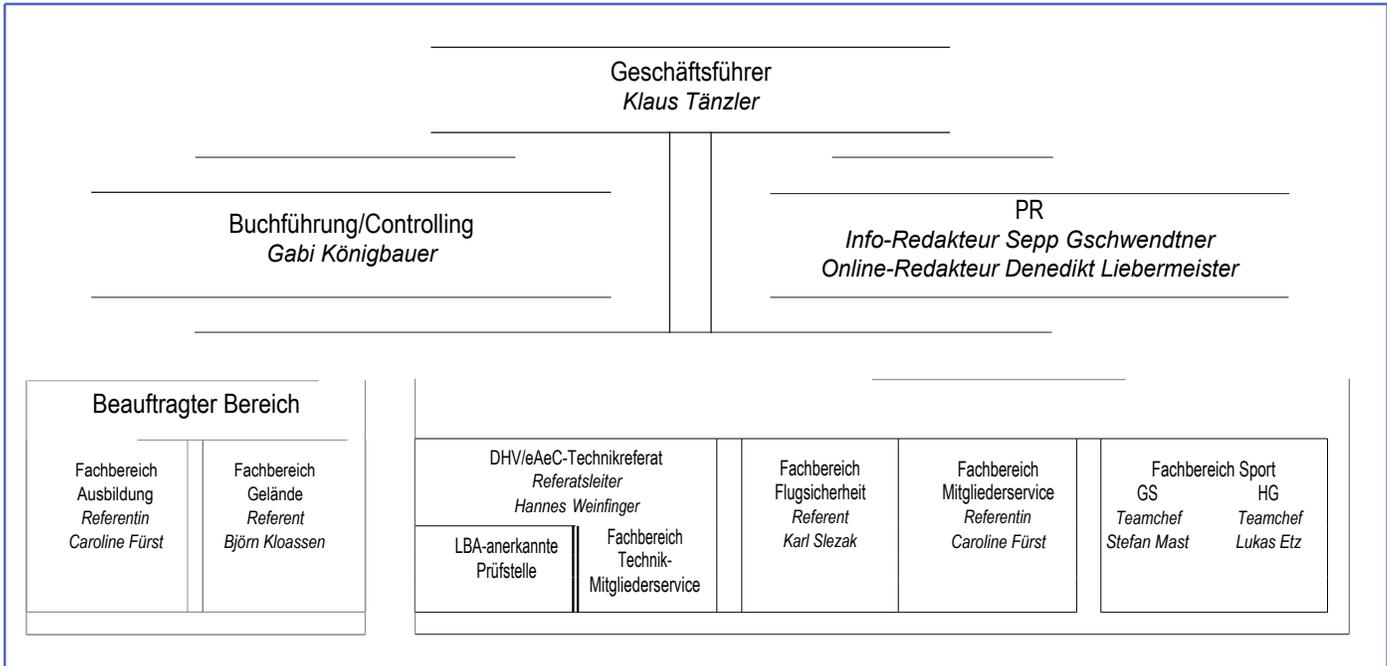
Wareneinsatz	61.110,18	33.037,27	30.000,00
Jugendförderung	0,00	0,00	13.000,00
Vereinszuschüsse, Packerlehrgänge	47.191,52	42.397,43	45.000,00
DHV-Versammlungen + Sitzungen (incl. Europatagung)	46.794,03	60.000,00	46.000,00
Nicht abzugsfähige Vorsteuer	76.757,39	66.467,94	60.000,00
Sport	198.697,63	219.912,62	175.000,00
Ausbildung	170.498,01	168.520,00	175.000,00
Technik	329.577,80	194.000,00	186.000,00
Flugbetrieb, Gelände	5.435,53	16.500,00	16.500,00
Angestelltes Personal	791.229,26	990.351,37	1.016.000,00
Fachübergreifende freie Mitarbeiter	122.417,17	101.531,67	117.000,00
DHV-Info (incl. Travel und Training)	332.823,87	356.000,00	365.000,00
Kommission	18.929,70	15.960,16	16.000,00
Porto, Telefon etc.	82217,86	90.540,52	90.000,00
Büromaterial, Fachliteratur, EDV, etc.	87.726,53	86.693,33	86.000,00
Raumkosten	77.479,55	61.000,00	62.000,00
Gebühren und Beiträge	10.421,30	11.720,85	12.000,00
Prüfungs- und Beratungskosten	33.415,98	28.333,29	30.000,00
Versicherungen	55.844,63	58.715,02	59.000,00
DAeC-Beiträge	65.764,06	67.509,00	68.500,00
Messen, Öffentlichkeitsarbeit	76.984,77	70.804,64	70.000,00
Beitrag Förderpool	56.668,18	46.000,00	46.000,00
Abschreibungen	87.163,26	108.000,00	110.000,00
Einstellung in die Pauschalwertberichtigung	12.854,83	0,00	0,00
Gesetzliche und freie Rücklagen	30.677,51	25.000,00	0,00
Projekt Wetternetz	3.772,31	3.000,00	4.000,00
Steuernachzahlungen für Vorjahre	0,00	0,00	0,00
Rückstellung Naturschutzgutachten und Technik	0,00	0,00	15.000,00

Summe 2.882.452,86 2.921.995,11 2.913.000,00

Gewinn/Verlust 106.015,02 1.455,40 **-75.000,00**

↑ Erfrage
Aufwand
Ergebnis

Jahresbericht 2002 dernie-Geschäftsstelle



Geschäftsführung

Das Controlling System mit 7 Profitcentern und 250 Kostenstellen trug dazu bei, dass die Vorgaben des Wirtschaftsplanes im Wesentlichen eingehalten werden konnten.

Der Ausbau des DHV zum modernen Dienstleistungsunternehmen wurde fortgeführt. Zum Serviceangebot neu hinzu kam die Rechtsberatung der Mitglieder und eine weitere Ausgabe des DHV-Infos. Das DHV-Internetangebot wurde umfangreicher und aktueller.

Die Zusammenarbeit des Beauftragtenbereiches mit Piloten, Vereinen, Flugschulen, dem Luftfahrtbundesamt und dem Bundesverkehrsministerium verlief für alle Seiten zufriedenstellend. Eine Überprüfung der Technik-Prüfstelle durch das Luftfahrtbundesamt bescheinigte dem DHV eine beispielhafte Organisation und Abwicklung.

Durch Mitarbeit beim Weltverband FAI hat der DHV auf die Erhöhung der Flugsicherheit im Wettkampfsport eingewirkt. Innerhalb des Dachverbandes der europäischen Aeroclubs »Europe Airsports« haben wir uns intensiv für unsere fliegerische Freiheit innerhalb der EU eingesetzt. Die Satzung der mit Unterstützung des DHV gegründeten Europäischen Hanggliding and Paragliding Union (EHPU) ist im Vereinsregister München eingetragen worden.

Bei der Novellierung des Bundesnaturschutzgesetzes wurde die Position des natur- und landschaftsverträglichen Sports erheblich gestärkt.

➤ Grundsatzfragen

- Personal: 19 Angestellte, 12 freie Mitarbeiter
- 3- Büroorganisation
- Rechtsangelegenheiten
- Verhandlungen mit BMV, LBA und Luftfahrtbehörden
- Vorstandsarbeit im Kuratorium Sport und Natur
- le Verhandlungen mit den Umweltministern des Bundes und der Länder
- Kontakt zu Ausschüssen des Deutschen Bundestages
- Abstimmung mit anderen vom BMV beauftragten Verbänden
- > Gespräche mit ausländischen Verbänden
- Mitarbeit bei Europe Airsports und der European Hanggliding and Paragliding Union (EHPU)
- Mitarbeit bei FAI/CIVL



Klaus Tänzler
Geschäftsführer



Simone Leykauff
Assistentin



Gabi Königbauer
Buchhaltung



Barbara Lacrouts
Buchhaltung

Mitgliederservice

Mehrere Tausend Neuaufnahmen, Wohnortwechsel, Versicherungsumstellungen und Kündigungen waren zu bearbeiten. Fragen der Mitglieder wurden auch mit Unterstützung der Mitarbeiter aus den anderen Fachbereichen beantwortet, per Telefon, Post, e-mail und im Internet-Forum »Fragen an den DHV«:

- > Mitgliederverwaltung: 2.210 Austritte,
2.432 Neuaufnahmen
(2001: 2.051 Austritte, 2.015 Neuaufnahmen)
- > Auskünfte und Beratung für Mitglieder (Sommer: ca. 450 Anrufe + 200 e-mails / Tag, Winter: ca. 135 Anrufe + 150 e-mails / Tag plus schriftliche Anfragen)
- > Abwicklung der Gruppenversicherungen mit 242 Schadensfällen (2001: 200)
- > Wareneinkauf, Warenverkauf



Caroline Füst
Referentin



Margit Wohrab
Sachbearbeitung



Horst Barthelmes
Informationsbüro
Schlepp



Iris Mayer
Sachbearbeitung



Christina
Leidgswendner
Sachbearbeitung

Organisation von 8 Rettungsschirm-Seminaren für Rettungsgeräte (2001: 6)
Erstmalige Durchführung von 2 Groundhandling-Seminaren für Vereinstrainer
Durchführung von 9 Windschlepp-Informationsveranstaltungen (2001: 4)
Durchführung von 1 UL-Schlepp-Informationsveranstaltung (2001: 0)



Wettbewerbssport

Optimierung des DHV-Sportkonzepts, Konzeption und Umsetzung der Nachwuchsförderung, erfolgreiche Einführung des Online-Contests. Imageförderung und Berichterstattung in den Bereichen Print Medien, Pressemitteilungen, TV sowie Internet mit der Zielsetzung einer Verbesserung der positiven Darstellung und Akzeptanz unseres Sports in der Öffentlichkeit, Sponsor Aquirierung 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. 2.600 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 Musteraus-schreibungen und Formulare
Ausbau der Internet-Sport-Berichterstattung
Aktualisierung der Termine, Ausschreibungen und Ergebnislisten im Internet
Ansprechpartner für Auswertungsprogramm RACE und Wettbewerbsorganisation sowie
GPS-Auswertungsprogramm CHECKIN
Durchführung der GPS-Dokumentation bei allen zentralen Wettbewerben
Aktualisierung der nationalen Wettbewerbsordnung
Planung und Verwaltung des Sporttetas
Vorstandsarbeit im PWC Komitee
Auswertung von deutschen Rekorden und Weltrekorden
Mitarbeit bei der CIVL



Stefan Mast
TeamchellSportmanagement
Gleitschirmfliegen, Organi-sation German Cup, Internet Sportredakteur



Rudl Bürger
Teamchef Nationalmann-schaft Drachen, Damen Sportmanagement Drachen



Lukas Elz
Teamchef Nationalmann-schaft HG



Margit Wohrab
Sachbearbeiterin

Öffentlichkeitsarbeit

Imagebildung und -verbesserung des Drachen- und Gleitschirmfliegens in der Öffentlichkeit - nicht nur als Extremsport, sondern auch als Fun- und Breitensport mit der Betonung des intensiven Naturerlebnisses - Fliegen als Ausdruck eines Lebensgefühls, einer Lebenseinstellung. Intensive Zusammenarbeit mit dem Free Flight Förderpool. Umfassende Information der Pilotinnen und Piloten unter dem besonderen Gesichtspunkt der Erhöhung der Flugsicherheit und Transparenz der Verbandsarbeit, Gewinnung neuer Piloten und Mitglieder, Bindung der aktiven Piloten an den Verband, Stärkung unserer Lobby.

- Internet: Pflege und Wartung der DHV-homepage, Steigerung der Aktualität der DHV-News (mehrmals wöchentlich neue Beiträge, Einrichtung von DHV-TV mit aktueller Sportschau z.B. Drachenweltmeisterschaft der Damen in den USA, EM im Gleitschirmfliegen, German Open usw.) Erweiterung des Informations- und Serviceangebotes (neuer Bereich Ausbildung und Fortbildung, Mailinglisten für Sicherheitsmitteilungen, für Nachrichten über neue Musterprüfungen und für Vereine und Flugschulen, Online-Anmeldung für German Cup). Vermittlung der Faszination des lautlosen Fliegens (z.B. Fotogallery, Video-Streaming)
- Erhöhung des Datenvolumens (Traffic) um 244 % auf bis zu 62 Gigabyte im Monat (2001: 18 Gigabyte), Steigerung der Besucherzahlen um 61 % auf 21.000 Visits (2001: 13.000) und der Hits um 51 % auf 362.000 (2001: 240.000) pro Woche
- Unterstützung der Vereine bei der Öffentlichkeitsarbeit und bei Veranstaltungen
- Redaktion und Gestaltung des DHV-Infos, bisher 119 Ausgaben (Erweiterung auf 6 Ausgaben pro Jahr) und der Travel & Training Broschüre
- Erweiterung und ständige Pflege der Pressekontakte zu Printmedien, TV und Hörfunk
- Betreuung der Journalisten bei Schnupperkursen, Tandemflügen
- Betreuung und 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
- Ansprechpartner für alle Fragen zum Drachen- und Gleitschirmfliegen
- Neuauflage der DHV CD-ROM über das Drachen- und Gleitschirmfliegen



Flugbetrieb/Gelände

Nach wie vor sind Schwierigkeiten mit dem Naturschutz das Hauptproblem bei der Geländezulassung. Ortstermine und Besprechungen mit den Beteiligten sind daher notwendig und zielführend. Verstärkt werden von Seiten des Naturschutzes konkrete Untersuchungen (insbesondere Auswirkungen auf Vögel) gefordert, weshalb eine Studie in diesem Jahr in Auftrag gegeben wurde und 2003 abgeschlossen werden soll. In verschiedenen Regionen wurden Geländekonzepte erarbeitet und teilweise umgesetzt. Das Projekt »Fußstart Schwäbische Alb« wurde mit einem Gutachten und Verhandlungen im Jahr 2002 fortgeführt.

- Erteilung von 29 neuen Erlaubnissen (2001: 36)
- 37 Kurzzeiterlaubnisse (z.B. für Veranstaltungen) (2001: 46)
- 15 Erweiterungen und Änderungen von Erlaubnissen (2001: 25)
- 26 Verlängerungen von Erlaubnissen (2001: 15)
- Stellungnahmen zu Naturschutzproblematiken
- Fachtagungen und Vorträge
- Datenverwaltung
- Luftaufsicht auf den Geländen
- Ortstermine bei Zulassungen
- Information der Mitglieder



Klaus Tannier
verantwortlicher
Redakteur



Sepp Gschwendner
Info-Redakteur



Benedikt Liebermeister
PR-Referent, online-Redakteur,
Webmaster



Renate Miller
Grafikerin



Björn Kloassen
Referent Fluggelände, Naturschutz



Christina
Leidgswendner
Sachbearbeiterin/
Datenverwaltung



Karsten Kildholt
Freier Mitarbeiter



Ausbildung

•
Z
•

In Lehrteam- und Fachausschuss-Sitzungen wurden die Lehrinhalte weiterentwickelt. Ein Schwerpunkt war die Pflichtfortbildung der Fluglehrer mit flugpraktischer Überprüfung, 4 Performance Center (2001: 1) haben sich erfolgreich einem DHV Qualitäts-Audit unterzogen. Die Ausbildung neuer Fluglehrer, die Betreuung der 349 Fluglehrer (2001: 483) sowie die Zulassung und Anleitung der 120 Flugschulen (2001: 129) waren zu bewältigen. Bei 384 (2001: 397) Pilotenprüfterminen wurden insgesamt 3.616 Erlaubnisse und Berechtigungen (2001: 3.268) ausgestellt:

- > 169 HG-A (2001: 166)
- > 1.873 GS-A (2001: 1.688)
- > 84 HG-B (2001: 59)
- > 573 GS-B (2001: 519)
- > 165 GS-Passagier (2001: 180)
- > 8 HG-Passagier (2001: 6)
- > 68 HG-Schlepp (2001: 46)
- > 354 GS-Schlepp (2001: 354)
- > 47 UL-Schlepp (2001: 22)
- > 117 Windenführer (Hot 80)
- > 158 Flugfunk (2001: 148)
- > 1 gemeinsamer DHV/ÖAeC-Fluglehrerlehrgang (2001: 2)
- > 2 Pflichtfortbildungslehrgänge für Fluglehrer (2001: 2)
- > 2 Groundhandling-Seminare (2001: 0)
- > 3 Fachlehrer-Lehrgänge (2001: 0)



Caroline Fürst
Referentin



Regina Glas
Sachbearbeiterin

Flugsicherheit

Der Sicherheitsreferent arbeitet fachübergreifend in den Bereichen Ausbildung, Technik und Mitgliederservice. Schwerpunkt ist die Erfassung und Analyse der Flugunfälle. Die Erkenntnisse wurden unmittelbar über das Internet, über das DHV-Info und in Informationsveranstaltungen veröffentlicht,

Die Jahres-Unfallstatistik wurde erstellt, Die DHV-Unfalldatenbank wurde aktualisiert und hinsichtlich der Unfallschwerpunkte mit den Daten des ÖAeC und des SHV abgeglichen. An sechs Terminen wurden Fachvorträge zur Sicherheitsthematik bei Vereinen und Flugschulen abgehalten. Acht Flugschulüberprüfungen nach § 36 LuftVZO wurden durchgeführt. An zwei Terminen wurde das DHV-Groundhandling-Seminar für Vereinstrainer und Fluglehrer veranstaltet.

- > Erfassung von 128 Gleitschirmunfällen (2001: 126) und 24 Hängegleiterunfällen (2001: 39)
- > Analyse der Unfalldaten
- > Erstellung der jährlichen Unfallstatistik
- > Audit bei Flugschulen und Performance-Center
- > Fortbildungen
- > Lehrteam
- > Sicherheits-Mailingliste



Karl Sienak
Sicherheitsreferent



Hannes Weinger
Referatsleiter



Kerstin Lieber,
Verwaltungsleiterin



Bernd Schmalzer
Prüfer f16, GS,
Organisation Prüfung
Außenstelle Neubiberg



Reiner Brunn
Prüfer für 65, GS-Gurte und
65-Rettungssysteme



Christof Kratzner
Prüfer für HG, HG-Gurte
und HG-Rettungssysteme



Harry Bunte
Prüfer für 65, GS-Gurte



Mike Küng
Prüfer für GS



Horst Barthelmes
Informationsbüro Schlepp,
Prüfer für Schleppgeräte

Technik

Die Prüftätigkeit im Bereich Gleitsegel ist auf gleich hohem Niveau geblieben, die internationale Akzeptanz erneut gestiegen. Der Bereich Hängegleiter ist erfreulicherweise wieder leicht angestiegen, ebenso der Bereich Gurtzeuge und Rettungsgeräte.

In diesem Geschäftsjahr wurde das Prüfstellenhandbuch (Qualitätsmanagement) fertiggestellt und im Januar erfolgte die offizielle Anerkennung durch das Luftfahrt-Bundesamt.

In Zusammenarbeit mit Hersteller- und Flugschulvertretern wurden die Lufttüchtigkeitsanforderungen überarbeitet, Ziel war eine Reduzierung der Dynamik bei 1 und 1-2 Gleitsegeln sowie eine allgemeine Anpassung. Der Abschluss dieser Arbeiten und die Veröffentlichung durch das LBA stehen kurz bevor.

Der Informationsservice wurde durch die Mailing-Listen zu neu geprüften Geräten sowie durch aktuelle Mitteilungen des Technikreferates ergänzt.

- 3 DHV/ÖAeC anerkannte Herstellerbetriebe (2001: 4)
- 10 Musterprüfbestätigungen für Hängegleiter (2001: 6)
- 107 Musterprüfbestätigungen für Gleitsegel (2001: 113)
- 3 Musterprüfbestätigungen für Hängegleiter-Rettungsgeräte (2001: 0)
- 5 Musterprüfbestätigungen für Gleitsegel-Rettungsgeräte (2001: 0)
- 2 Musterprüfbestätigungen für Hängegleiter-Gurtzeuge (2001: 2)
- 17 Musterprüfbestätigungen für Gleitsegel-Gurtzeuge (2001: 13)
- 3 Musterprüfbestätigungen für Gleitsegelgurtzeug-Protetoren (2001: 0)
- 0 Musterprüfbestätigungen für Gleitsegelschlepphilfen (2001: 0)
- 0 Musterprüfbestätigungen für Schleppklinken (2001: 0)
- 0 Musterprüfbestätigungen für Schleppwinden (2001: 1)
- 22.141 Musterprüfplaketten (2001: 19.236)
- 34 Änderungsverfahren (2001: 34)
- 67 Breitenerprobungsfreigaben (Geräte) (2001: 64)
- 65 Erprobungsausweise (Piloten) (2001: 53)
- 19 Erteilungen von Kennzeichen (2001: 26)
- 1 Lufttüchtigkeitsanweisungen (2001: 7)
- 10 Sicherheitsmitteilungen (2001: 3)
- 3 Warnungen (2001: 0)



Highlights rund um Monaco

Text und Fotos: Hans G. Isenberg

n nichts mehr hierzulande geht, steuern die Profiflieger zielsicher Monaco an. Die wahren Perlen der Region befinden sich jedoch mehr im Hinterland, nur eine Fahrstunde von Monaco entfernt. Wir stellen vier Fluggebiete in den französischen Seealpen vor, die um diese Jahreszeit einsteigertauglich sind und auch für Streckenflieger immer noch interessante Perspektiven bieten.

Es ist Samstag, der 26. Oktober 02. Mit über 150 km/h fegt der Orkan Jeanette über weite Teile Deutschlands hinweg. Bäume werden entwurzelt, Dächer und Plakatwände fliegen durch die Luft, zahlreiche Menschen werden verletzt. Nach weiteren drei stürmischen Tagen setzt ein siebentägiger Dauerregen ein, der auch bei optimistisch veranlagten Fliegern depressive Züge aufkommen lässt. Null Chance auf eine Wetterbesserung. Zur exakt gleichen Zeit herrschen über den Wolkenkratzern von Monaco und im Hinterland beste Flugbedingungen mit angenehmen Steigwerten von zwei bis maximal fünf Metern. Deutlich spürt man die sanfte warme Seebrise in der Luft. Bei 22 Grad Wärme am Strand von Roquebrune, dem Landeplatz, planschen kleine Kinder noch im Meer und auch in den Seealpen sitzen wir bis zum Einbruch der Dunkelheit im Freien. Als ob sie diese göttliche Wetterlage geplant hätten, sind die fast vollzählig aufmarschierten Testpiloten von Nova, Ozone, Swing und Skywalk jeden Tag an der Arbeit. Monaco ist als Fluggebiet fast jedem bekannt - darum stellt uns Hans G. Isenberg drei Fluggebiete in der näheren Umgebung vor.



Sospel: Tête de la Lavine/11/Iont L'Agaisen

Dem Trubel von Monaco entronnen, steuern wir nach zwei Tagen auf der D 2566 in Richtung Norden von der Autoroute A8 aus das 43 Kilometer entfernte Städtchen Sospel an. Ein herrlich verschlafenes Nest in den französischen Seealpen mit einem riesigen Landeplatz am Talausgang, der auch für Drachenflieger bestens geeignet ist. Der Landeplatz mit Windsack liegt nur ein paar Schritte vom Bahnhof entfernt. Schaut man von dort in die Berge hoch, erkennt jeder Flieger sofort den 1.100 m hohen Tête de la Lavine auf der linken Seite. Rechts gegenüber erblickt man erfreut den 750 m hohen Mont Agaisen. Der Wind passt also fast immer. Sospel verfügt über ein Mikroklima, das ähnlich wie im Stubaital bei ringsum sich verschlechternder Wetterlage immer noch schöne Flüge zulässt. Überlaufen ist es auch nicht. Hier sind die einheimischen Drachen- und Gleitschirmpiloten, und neuerdings auch eine UL-Schule, weitgehend unter sich. Gastpiloten fühlen sich in Sospel sofort pudelwohl, weil alles im Gegensatz zu Monaco ganz relax abgeht, und die Landschaft Frankreich-Liebhaber begeistern wird.

Auffahrt zum Startplatz des Tête de la Lavine

Von Sospel aus auf der D 2204 zum Col de Braus 11,5 km den Pass hinauf. (Originalstrecke der Rallye Monte Carlo). Oben angelangt links ab für

2 km auf einer gut befahrbaren Natur-/Sandpiste zum ausgeschilderten Lavine-Gipfel. Dort am Ende der Piste ist der weiträumige Panorama-Startplatz, groß genug für mindestens 20 Drachen und Gleitschirme, und gleichzeitig ein idealer Toplandeplatz für Gleitschirme und mit etwas Geschick auch für Drachen geeignet. Der Transport unserer Drachen ist kein Problem, man fährt direkt an den Startplatz zum Abladen. Startrichtung Ost, Ost/Süd/Ost und Süd/Ost. Alles schön gekennzeichnet mit Gebietsbeschreibung und Windsäcken. Unter uns erkennen wir einige massive Betonbunker aus den Kriegszeitern, den großzügigen Landeplatz am Bahnhof und den gegenüberliegenden Startplatz des Mont L'Agaisen. Der Lavine ist bei passender überregionaler Windrichtung auch für Flugschüler geeignet. Von hier aus wurden schon 140-km-Dreiecke mit dem Gleitschirm und Streckenflüge von über 195 km mit dem Delta geflogen.

Auffahrt zum Startplatz Mont L'Agaisen

Am Ortsausgang von Sospel aus dem Straßenschild Mont Gros folgend noch fünf Kilometer den Berg hinauf. Der Mont Gros in Sospel hat zufälligerweise den gleichen Namen wie der Mont Gros oberhalb von Monaco. Beim Gipfel steht das Schild Parapente-Decollage (Gleitschirm-Startplatz). Vom geräumigen Parkplatz aus

sind es knapp fünf Minuten zu Fuß zum ideal geneigten Startplatz, der auch Drachepiloten und GS-Neulinge erfreuen wird. Startrichtung Süd, SSO, SSW. Der offizielle Landeplatz liegt wieder am Bahnhof von Sospel oder auf einigen Wiesen direkt am Fuß des Berges.

Unterbringung

Ganzjährig geöffneter gepflegter Campingplatz „Le Mas Fleuri“ am Ortsrand von Sospel. Hier werden auch kleine Bungalows vermietet. Der Platz ist ausgeschildert. Drei Hotels gibt es in Sospel. Bei Fliegern beliebt ist das Hotel „Des Etrangers“, Tel: 0493040009. Der Hotelier Jean Pierre Domerego ist selbst GS-Flieger und versorgt die Piloten gerne mit den nötigen Infos über die Wetterlage in Sospel. Aktuelle Wetterdaten: www.ifrance.com/sospel.



Strecke Rallye Monte Carlo

Greolieres

egen Startüberhöhen von über 2.000 m und einem Streckenrekord von 187 Kilometern mit dem Gleitschirm gilt Greolieres als ein von besonders üppiger Thermik gesegnetes Fluggebiet in den französischen Seealpen, Nur 16 Kilometer von Gourdon entfernt liegt der hübsche Ort Greolieres auf 800 m Höhe direkt an der Regionalstraße D2. Im Gegensatz zum touristisch aktiven Gourdon schlummert Greolieres in seiner



ganzen Schönheit um die Mittagszeit so ruhig dahin, dass man jedes Hühnergackern oder Hundegebell 1.000 m höher vernimmt. Nur gelegentlich kommt ein Auto vorbei. Mit vier einfachen Startplätzen zwischen 300 und 1.150 m Höhenunterschied, die alle nach Süden ausgerichtet sind, wird je nach Geschmack und Wolkenbildung ab 10 Uhr morgens gestartet. Oben bleibt jeder, sofern die Bedingungen stimmen, denn auch hier wird die Thermik durch die Seebrise unterstützt. Es sind nur 25 km Luftlinie bis zum Meer. Der besonders weiträumige offizielle Landeplatz für Drachen und Gleitschirme liegt direkt an der D2 am Ortseingang von Greolieres. Hier steht das Außenbüro der Flugschule Cumulus von Pierre Verrier in Form einer Holzhütte und dem obligatorischen Windsack. Tel: 0493382592 abends nach 19 h. Wetterinfos über 2m Band, Frequenz 143.987,5. Windmessung am Startplatz Cheiron auf 1.760 m Höhe.

Auffahrt zu den Startplätzen von Greolieres

An fliegbaren Wochenenden fährt der Schulbus für ein paar Euro die besten vier Startplätze an, unter der Woche muss man improvisieren. Drachenflieger erhalten von der Flugschule in der Regel die Erlaubnis, mit dem eigenen Wagen die recht steile Schotterpiste hochzufahren. Gleitschirmflieger sollten die sportliche Variante in Betracht ziehen. Der unterste Startplatz mit 300 Höhenmeter zum Landeplatz reicht nach einem halbstündigen Fußmarsch meist schon für den Anschluss nach oben. Robbie Whitall: "150 Meter würden locker reichen, wenn dort ein vernünftiger Startplatz wäre."

Nicht jeder fliegt so gut wie Robbie und deshalb war für uns der oberste Startplatz Jerusalem auf 1.770 m Höhe die leichtere Übung.

Unterbringung

In Greolieres gibt es nach unseren Recherchen kein Hotel. Sonst in Gourdon in der L Äberge de Gourdon oder auf dem ganzjährig geöffneten Campingplatz von Tourettes sur Loop mit den Bungalows, s.o., übernachten. Kostenlose Stellplätze für Campmobile gibt es in jedem dieser besprochenen Fluggebiete ausserhalb der Hochsaison.

Schon aus Platzgründen kann hier nicht jeder Flugberg an der französischen Cote d'Azur beschrieben werden. Als da wären: Lachens, Moustiers, Mont Bastide-Eze, Le Cagnouriner-Tende, La Colmiane, Berchia-Auron, Col de Bleine und noch weitere Flugberge auf italienischer Seite wie der Monte Nero und Col de Bandito bei Ospedaletti. Unsere achttägige, spontan geplante Rundreise lässt sich auch vom Standquartier Westminster Hotel in Roquebrune/Monaco leicht durchführen, wie es der 1. PCS Schwaben und einige Flugschulen seit Jahren zweimal im Jahr praktizieren. Wir kamen jeden Tag zum Fliegen. Thermisch ging es in den Seealpen deutlich besser als in Monaco. Über www.meteo.fr erhält man fortlaufend aktualisierte Wetterinfos und Satellitenfotos, die unsere 900 Kilometer lange Autofahrt nach Monaco im Herbst oder Winter nicht zum Glückspiel werden ließ. Im Februar zieht es uns wieder in die französischen Seealpen, denn Frühlingsgefühle soll es ja auch beim Fliegen geben.

APCO
www.apcoaviation.com



Fiesta ^{1(DHV)}
Presta ^{1-2(DHV)}
Keara ^{2(DHV)}

Top - Modelle für jede Zielgruppe

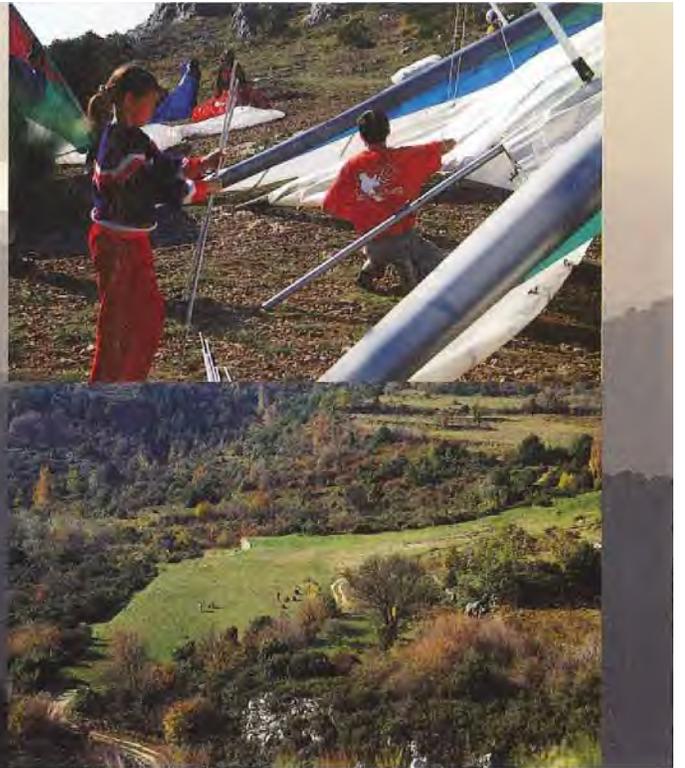
Germang Austria



Kufsteiner Str. 44
□-83□64 Rauhing
Tel +4g-□□8□35-5189
Fax 11481
vwww.fig-mure.com
e-mail ofrite@flg-more.com



Gourdon



Is nächstes Ziel unserer Rundreise wählen wir Gourdon aus. Sagenhafte Fliegergeschichten ranken sich um dieses Bergnest in den französischen Seealpen. Eric Bardon flog von hier aus am 20. April 1996 170 Kilometer weit mit seinem Schirm bis nach Grenoble. Nicht zuletzt ist Ozone mit dem ehemaligen Drachen- und Gleitschirm-Weltmeister Robbie Whittall und Kompagnon Bruce Goldsmith dort fast jeden Tag am Testen, denn Gourdon liegt weitgehendst vor den Mistralwinden geschützt. Ihr Konstruktionsbüro ist nur ein paar Autominuten entfernt in Bar-sur-Loup. Gourdon erreicht man nach einer guten Fahrstunde von Monaco aus über die Autoroute A8 mit Ausfahrt Villeneuve-Loubet in Richtung Grasse auf der D 2085 und dann weiter auf der D12 nach Gourdon. Gourdon liegt wie ein Adlernest 1.180 m hoch auf dem Berg und schaut über Schluchten und Täler bis zum Mittelmeer hinab. Jedem Flieger geht hier das Herz auf. An guten Tagen im Juni/Juli/August liefert die über zehn Kilometer lange, fast weiße Kante Steigwerte, die um die Mittagszeit grenzwertig für Gleitschirme sind. Mehr als zehn Meter Steigen wurden dort schon gemessen. Jetzt, Anfang November, werden wir mit zwei bis fünf Meter Steigen in angenehmer Form verwöhnt. An sechs verschiedenen Startplätzen verteilen sich die rund 40 Piloten gleichmäßig übers Relief. Mit dabei sind fünf Drachenfieger und natürlich Robbie und Bruce, die ihren neuen 2er Vulcan gegen den bisherigen 2er Octane »zu einem kurzen Streckenflug über 40 Kilometer«, Originalton von Robbie, hernehmen. Am Gourdon wird fleißig geschult. Unter der Woche waren 18 Flugschüler in der Luft, neun hübsche Damen jün-

geren Alters und neun Männer gemischten Alters. Es passt eben alles in Gourdon.

Auffahrt zum Startplatz Gourdon

Aus dem Kreisverkehr im Dorf Gourdon links auf der D 12 für 4,8 Kilometer den Berg hinauf. Dann beim Schriftzug PARAPENTE auf der Straße nach links ab auf die Naturpiste. Von hier aus sind es noch 600 m bis zum ersten, untersten Startplatz, der für Drachen an sich reserviert ist. Inzwischen bevölkern allerdings auch zahlreiche Gleitschirmflieger diesen Punkt. Das Nebeneinander funktioniert, wie man es von den Franzosen gewöhnt ist, ganz locker und ohne Stress. An diesem nach Süd-Ost ausgerichteten Startplatz lässt es sich mit dem Schirm auch ordentlich top-landen. Der offizielle, L-förmig angelegte, leicht abfallende Landeplatz ist vom Startplatz aus einsehbar. Wer auf dem nebenan liegenden größeren Platz landet, drückt wo Euro Strafe an den Besitzer der Wiese ab. Ob die Mär vom rabiaten Grundbesitzer tatsächlich stimmt, kann ich zu meinem Glück nicht mit einem »Strafzettel« dokumentieren. Wie dem auch sei, die Außenlandeplätze sollte man sich bei der Auffahrt zum ersten Startplatz genauer ansehen. Nicht jede Wiese ist dort wegen thermischer Ablösungen und Lee-Situationen zum Landen geeignet. Vom L-förmigen, offiziellen Landeplatz aus fährt am Wochenende ein Kleinbus zum ersten Startplatz hinauf. Die weiteren drei höher gelegenen Startplätze liegen alle entlang der Naturpiste, nur wird der Weg kontinuierlich holpriger. Nicht ohne Grund steht hier das Schild 44, Allrad-Antrieb erforderlich. Der Schulbus, ein

Fiat Ducato, schafft die Steigung mit Frontantrieb nur mühsam. Nach dem Start hängt man sich vom unteren Startplatz aus in das breite Aufwindband und dann geht's flugs zu den höher liegenden Startplätzen hinauf, auf denen die Flugschüler(!) starten. Dem Weiterflug sind hier keine Grenzen gesetzt, denn die Thermik ist gut gewürzt durch den Seewind, der vom Mittelmeer her bläst. Die meisten Piloten bleiben an der Bergkette, die weiter reicht, als das Auge vom Startplatz aus sieht. Für uns war Gourdon klar der beste Flugberg dieser Rundfahrt durch die französischen Seealpen trotz der mitunter schnell heranziehenden Wolken, die schon gegen Mittag am Startplatz anliegen können. Mit dem gleichen Problem wird man öfters auch in Monaco konfrontiert. Örtliche Flugschule Ascendance, Tel.:0493094409•

Unterbringung

Nettes, preiswertes Hotel mit Restaurant am Kreisverkehr am Ortseingang von Gourdon »L' Auberge de Gourdon«, 35 Euro das Zimmer, Tel: 0612235317. Hier ist der Treffpunkt der Flieger. Der ganzjährig geöffnete, idyllisch in einem lichten Wald gelegene Campingplatz im 13 km entfernten Tourettes sur Loup gefiel uns besonders gut, weil dort alles weitgehendst naturbelassen ist. Diese Gegend rund um Grasse ist für ihre besonders feinen Parfüme berühmt und entsprechend duftet es dort auf den violetten Lavendelfeldern. Die näher liegenden Campingplätze sind ab Ende September bis 1. April geschlossen.

(ind)ered.

3% Wert

Outdoor Jacke

Multifunktionsjacke aus 100% PFI, mit Beschichtung, wasserabweisend, atmungsaktiv und winddicht. Futter: Pontetorto Qualitätsfleece, 10a% FL, legidm
 Farben: schwarz und blau
 Größen: L Preis: **71,20€**

Polo Shirt

Deknopfeiste aus Piquet Polo-Shirt aus 100% gekämmter Baumwolle, 190g/qm.
 Farben: schwarz und blau
 Größen: L Preis: **14,60 €**

T-Shirt

Jersey T-Shirt aus 100% gekämmter Baumwolle, 190g/qm.
 Farben: schwarz und blau, Größen: schwarz M, blau M
 Preis: **10,00 €**

V-Neck

Piquet S-Shirt mit 100% gekämmter Baumwolle, 260g/qm.
 Farben: schwarz und blau, Größen: M - L Preis: **21,54 €**

Woolcap

Strickmütze aus 100% Polyacryl erhabener Stickerei, Preis: **6,80 €**

Woolkolllektion

V-Neck-Sweatshirt, Preis: **15,99 €**
 Polo-Shirt, Preis: **8,95 €**
 T-Shirt, Preis: **11,25 €**
 OLMOORCE blau, Preis: **5,99 €**
 Falben und Qualität wie oben beschrieben

Deutsche

Deutsche Fluggelände Karte

400 Fluggelände für Gleitschirme und Drachen sind in dieser Karte mit den wichtigsten Informationen beschrieben. Der Clou: Die Karte ist als normale Straßenkarte mit praktischer Faltung und als Fluggebietsführer zu verwenden.
 Preis: 9,20 €

Kalender 2003

Format 54x42 cm, 13 Blätter, Hochglanz
 Preis: 25,00 €

Versand eideigi Drei den Theme-Weg, die Versandkanter wanden unabhängig von eher 0h1V-Sho-Ekestellung berechnen.

Aktiv Gleitschirm fliegen

Der Lehrfilm stellt sämtliche Inhalte des Performance-Trainings vor und zeigt die entsprechenden Übungen. Das Video ist in erster Linie für die engagierte Fort- und Weiterbildung in Schulen und Vereinen geeignet, es soll aber auch der interessierten Piloten, dem interessierten Piloten am heimischen Fernseher Lust auf Training und Weiterbildung machen.

Herstellung: Charlie Jirst zusammen mit dem DHV-Lehrteam. Filmdauer: 42 Minuten.
 Zum Verkauf als VHS-Video.
 Preis: 20,45 €

Gleitschirmfliegen

Gleitschirmfliegen

Das klassische Buch des Gleitschirmsports jetzt grundlegend überarbeitet, erweitert und aktualisiert von Peter Janssen, Karl Slezak und Klaus Tänzler nach offiziellem Lehrplan. Mit einer beiliegenden CD-Rom mit Videos zum Buch und über 100 brillanten Farbfotos. Sowohl für Flugschüler zur Unterrichtsbegleitung als auch für erfahrene Gleitschirmpiloten durch die ausführliche Gefahrenreineinweisung ein wertvoller Sicherheitsgewinn.
 Preis 35,74 €

DHV Performance Training



Lehrfilm des DHV-Lehrteam
 Filmdauer: 42 Minuten

NEU!

AM SEIL NACH OBEN



AM SEIL NACH OBEN -

Windschlegel für Drachen- und Gleitschirmflieger
 Der neue Lehr- und Informationsfilm des Deutschen Hängegleiterverbandes zeigt alles Wissenswerte zum Thema Windschlepp, Gleitschirm- und Drachenschlepp werden getrennt vorgestellt, aber beide Filme werden gemeinsam auf einer einzigen Kassette (60 Min.) ausgeliefert. Das Video ist nicht nur für die Schleppausbildung interessant, sondern bietet auch den erfahrenen Windenfliegern einige neue Tipps und Tricks zum Thema Schlepp.
 Preis: 20,45 €

LANDUNG FREI FÜR ALBATROSSE



Landung frei für Albatrosse

Der Film zum Videoclip der Jahrestagung 2002, siehe DHV-TV auf www.dhv.de.
 Filmdauer: 45 Minuten.
 Zum Verkauf als VHS-Video.
 Preis: 28,00 €

NEU!



CDs

AeroGlider 1.0

Die Version des AeroGlider 1,01s1 ein virtueller 3D-Fluggebietsführer und Flugsimulator, der sich auch als Thermik-, Hangsoaring- und Streckenflugtrainer eignet. Ausführliche Infos, Systemanforderungen und kostenlose aktuelle Updates gibt es im Meinnet unter: www.aeroglider.de. Preis: 35,53 €

CD-ROM

25 Video-Hiss, 97 Fotos von den besten Firmenernähern und Fotografen der Szene und eine exzellente Grafik machen die CD-ROM ein umfassendes Informationswerk über Drachenfliegen und Gleitschirmfliegen zum multimedialen Erlebnis. Hardware-Mindestvoraussetzung: 486er mit Soundkarte und CD-ROM-Laufwerk und Mouse, läuft auf allen Windows und Mac-Versionen. Preis: 17,79 €

flerit21151A

Filme

Starten, Steuern, Landen mit dem Gleitschirm

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

Starten, Steuern, Landen mit dem Drachen

DHV-Lehne für Drachenfliegen. Darstellung der richtigen Flugtechnik für den Start, den Flug und die Landung. Herstellung: Raff 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 Anfangslagen des Drachenfliegens. Herstellung: 1985, zusammengestellt von Chemie döst aus zahlreichen Amateurstreifen. Filmdauer: 25 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video. Preis: 20,45 €

FREE FLIGHT Film Award

Die besten Filme der Jahre 2000 und 2001
 Laufzeit 37 min.
 Preis: 20,45 €

Bücher

Flugbuch für Drachenflieger und Gleitschler

Rubriken: Flug Nr., Gerätetyp, Datum, CP, Höhendifferenz, Flugdauer, Weher, Wind, Bemerkungen und Vorkommissie, Fluglehrerbestätigung, Erste-NEM-Anweisungen.
 Preis: 4,09 €

Drachenfliegen für Meister

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

Drachenfliegen

Lehrbuch für Anfänger und Fortgeschrittene von Peter Janssen und Klaus Tänzler, weitere Autoren Peter Breiiger und Knut v. Henlig.
 Preis: 24,54 €

Windsysteme und Thermik im Gebirge

Das Buch richtet sich an Alle, die ihr meteorologisches Wissen über themische Windsysteme verbessern wollen. Von Martin Dinges.
 62 Seiten, 48 Skizzen, afw.
 Preis: 15,24 €

Abgehoben - in Tuchfühlung mit den Alpen

Ein Bildband von Andreas Busslinger
 Traumhafte Farbbilder übers Gleitschirmfliegen auf 120 Seiten.
 Preis: 50,11 €

Verschiedenes

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 (biegbarer Metallstreifen, der sowohl als Schiene für Arme und Beine wie auch als Halskrause verwendet werden kann), Verbandsmaterial, Peltungsdecke, Trillerperife, 1 Paar Schutzhandschuhe.
 Made: 20' 14' 5 cm
 Preis: 35,79 € Incl. SAM-Splint
 15,41 €, ohne SAM-Splint (sonst gleicher Inhalt)

Rettungsschnur-Set

Bestehend aus 30in Nylon-Flechschnur und 39g Bleigewicht.
 Preis: 4,09 €

Prüfungsfragen

- Für Befähigungsnachweise A Hängegleitern, A Gleitsiegeln, Preis: 12,27 €
- Für B Hängegleitern, 3 Gleitsiegeln, 05-Windenschlepp, HG-Windenschlepp, Windfahner Preis: 10,23 €
- Für Flugfunk, Preis: 3,58

Icao-Karten

Stuttgart
 Preis: 3,00 € ie Blatt

Info - Sammelordner

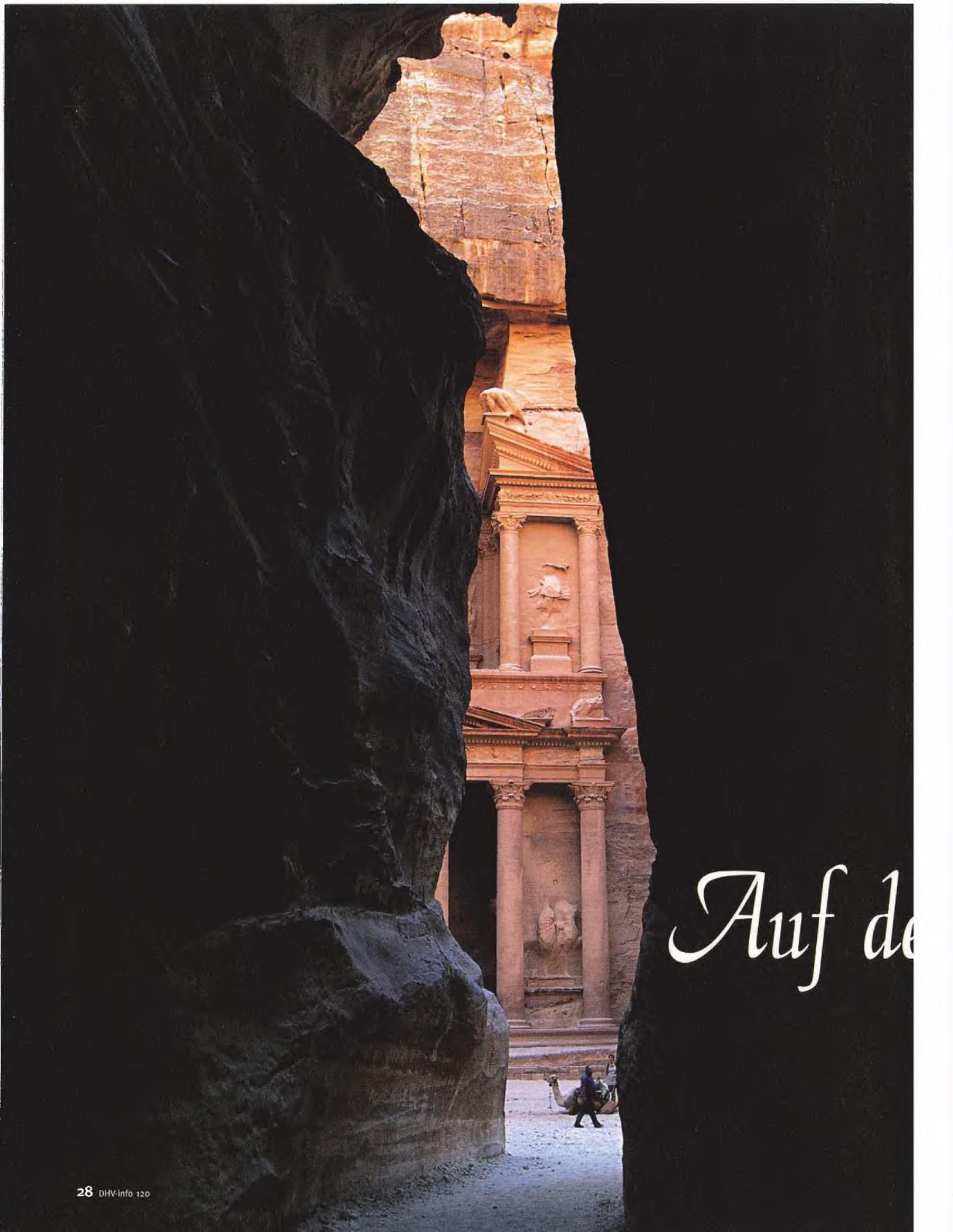
Preis: 0,26€

Produkte ohne Abbildung

DHV-SHOP

Zu bestellen

75 38, e-mail: shop@dhv.de www.dhv.de Alle Preise verstehen sich zuzüglich Porto und



Auf de



Fast 40 ° Hitze. Die Füße versinken im roten Sand, zwei Schritte nach oben, einen wieder zurück. Mühsam quält sich Emanuelle auf den Gipfel der roten Sanddüne. Endlich ist es geschafft. Ein überwältigendes Panorama entschädigt ihn und den Rest der Gruppe. Der Himmel strahlt in tiefem Blau, die rotweißen verwitterten Sandsteinberge erinnern an die Felsmassive der Sellagruppe in den Dolomiten. Schnell die Leinen sortiert und abheben zum Jungfernflug im Wadi Rum. Björn erwischt eine perfekte Phase, langsam dreht er über dem Gipfel. Neidisch blicken die anderen zu ihm auf. Trotzdem sind alle glücklich über den Flug in dieser einzigartigen Landschaft, die zu Recht als Inbegriff der „Wüstenromantik“ bezeichnet wird. Piloten aus der Schweiz, Deutschland, Italien und Frankreich nahmen am Erkundungstripp hü die Möglichkeiten des Gleitschirmfliegens in Jordanien teil. Organisiert wurde die Reise von den Botschaften der Alpenländer in Amman im Rahmen des UN-Projekts „Jahr der Berge“. Ein jordanisches Fernseheteam und Journalisten begleiteten die Gruppe.



Einige Kilometer weiter ragt ein markanter Felsen aus dem Sand. Der Wind müsste genau draufstehen. Im Gegensatz zur Düne ist der Gipfel schnell erreicht, Optimale Bedingungen. Sanft erheben sich die Gleitschirme in den laminaren Aufwind. Stundenlanges Soaren ist angesagt. Das Sonnenlicht am frühen Abend lässt die Konturen deutlich hervortreten. Perfekt harmonieren die lautlosen

n Spuren

van Lawrence o Arabict

Gleitschirm fliegen in Jordanien

Text: Benedikt Liebermeister



Schirme mit ihrer grandiosen Umgebung. Wer hat das bildgewaltige Epos David Leans „Lawrence of Arabia“ nicht gesehen? Die markantesten Szenen wurden im Wadi Rum gedreht.

Wer *Che_flüch* gratuliert

Vor mehr als zwei Jahren erschufen die Nabatäer - ein arabisches Nomadenvolk - die Königsstadt Petra inmitten der bizarren Felskulisse des Edo. miter Gebirges. Tempel, ein römisches Amphitheater, Königsgräber, Wohnhäuser und ein ausgeklügeltes Kanalsystem meißelten die fleißigen nabatäischen Steinmetze in die Felsen. Der „rosarote Traum in Stein“ wird Petra auch genannt.

Langsam versinkt die Sonne hinter den Bergen. Zwei Piloten bereiten sich direkt vor der Terrasse des Nabatean Castle Hotels auf den Start vor. Keine Zeit ist zu verlieren, wenn sie noch vor Einbruch der Dunkelheit den Pfad zurück nach oben finden wollen. Kurz hintereinander heben sie ab. Ziehen ein paar Kreise vor dieser Traumkulisse und landen unterhalb des Hotels. Schnell werden die Schirme eingepackt. Pünktlich zum Abendessen erscheinen die Beiden im Restaurant. Der Chefkoch gratuliert ihnen begeistert, er war extra aus der Küche gestürzt, um diesen Flug mitzuerleben.

Foto: Björn Klaassen (6), Andreas Büssinger (2)



Wo Moses das gelobte Land erblickte

Presse und Prominenz versammeln sich heute an der Mosesquelle am Mt. Nebo. Hier erblickte Moses im 13. Jh. v. Ch. das gelobte Land – das Westjordanland, in das er das Volk Israel aus Ägypten geführt hatte. Auch die Gleitschirmpiloten blicken jetzt auf das gelobte Land, nur aus einer ganz anderen Perspektive. Gestartet sind die Piloten unter der griechisch-orthodoxen St. Georg-Kirche, gelandet wird auf einer freien Fläche direkt über der Mosesquelle. Sie können sich mühelos halten und landen zur Begeisterung der Journalisten und des jordanischen Fernseherteams wiederholt am Startplatz ein. Da die Flüge an der Grenze zu Israel stattfinden, sagt der deutsche Botschafter im Scherz: „Ich frage mich, welche Luftwaffe zuerst auftaucht, die israelische oder die jordanische?“ Wenn auch im Scherz gesagt, spricht er damit ein heikles Thema an. Gleitschirmfliegen ist in Jordanien noch nicht gesetzlich geregelt. Es gibt keinen Verband, keine Schutten und bisher auch keine einheimischen Piloten.

wicht ruur zum geitschirollliegen

Das jordanische Touristenministerium ist jedoch sehr an der Etablierung des Flugsports und an weiteren naturverträglichen Sportarten interessiert. So sollen noch in diesem Jahr verschiedene Fluggelände erschlossen werden, damit Reiseveranstalter Jordanien ins Programm aufnehmen können. Die Zielgruppe ist definiert: abenteuerlustige Piloten mit Flugerfahrung und Interesse an Kultur in einmaliger Landschaft. Gefragt ist der Alternativtourismus im Gegensatz zu Massenabfertigungen an manchen Küsten Europas. Da man sich größtenteils in einer extremen Landschaft weit entfernt von der Zivilisation befindet, steht sicheres Fliegen im Vordergrund. Dies setzt entsprechendes Können voraus. Das Gleitschirmfliegen in der Wüste ist das Sahnehäubchen für



-Mt ten, sollte aber bei einer Reise nicht im Vordergrund stehen. Gerade Jordanien bietet außergewöhnliche Alternativen und Ergänzungen zum Fliegen. Wanderungen durch unerschlossene Canyons sowie Exkursionen auch für ökologisch Interessierte in die Welt der Beduinen zwischen Jordangraben und Saudi Arabien sind nur Beispiele für viele Möglichkeiten. Wer einmal da war, kommt immer wieder.

Gerade Jordanien bietet außergewöhnliche Alternativen und Ergänzungen zum Fliegen. Wanderungen durch unerschlossene Canyons sowie Exkursionen auch für ökologisch Interessierte in die Welt der Beduinen zwischen Jordangraben und Saudi Arabien sind nur Beispiele für viele Möglichkeiten. Wer einmal da war, kommt immer wieder.

FiteMvorde geflogen

Amman/Mt. Nebo

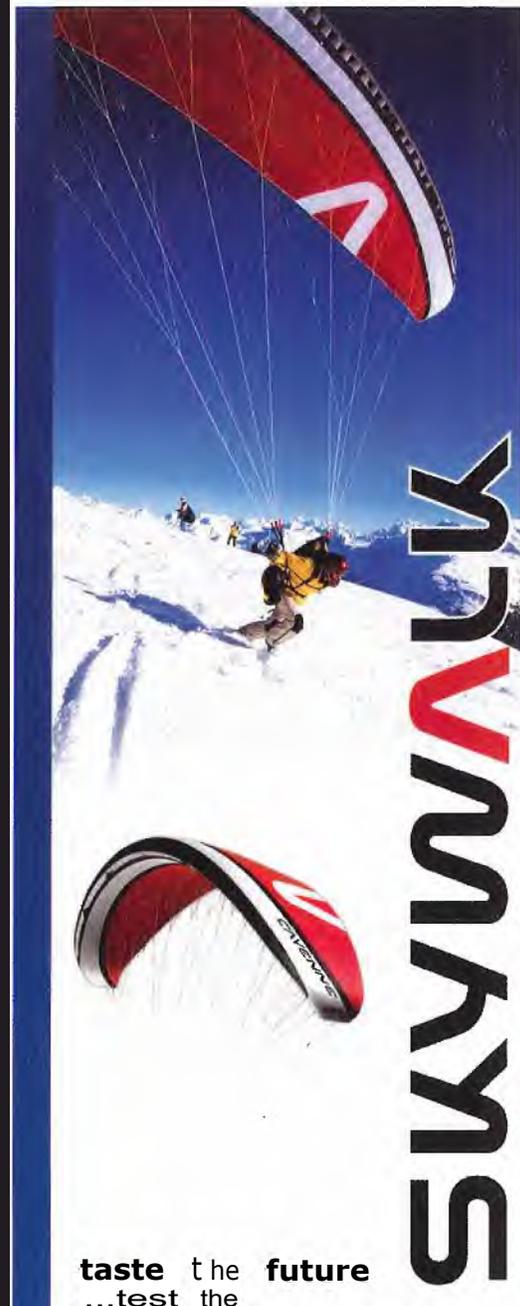
Start: unterhalb der griechisch-orthodoxen St. Georg-Kirche
Landeplatz: freie Fläche oberhalb der Moses-Quelle

Tetra

Start: entweder von der Terrasse des Nabatean Castle Hotels oder an der Passhöhe über Little Petra.
Landeplatz: genügend freie Flächen in der Ebene

Wadi Rum

Unzählige Möglichkeiten, Sanddünen und Felsformationen, nach Windrichtung



.WENNÉ.

igh performance - intermediate

DHV 2 xs-s-rtn-L

Windkanalforschungen bei Daimler-Chrysler und Videoaufnahmen am fliegenden CAYENNE mit high-tech Minikameras, ausgesuchte Materialien sowie leidenschaftliche Testarbeit haben einen Schirm möglich gemacht, der ein Maximum an Leistung, Stabilität, Handling und Flugspaß bei gleichzeitig hohem Sicherheitspotential in sich vereint.

SV.VVVALIA GMBH & CO.KG
www.skywalk.org

Birkenweg 3
D-83224 Grassau Germany
Fon: +49 (0) 8641- 695 755
Fax: +49 (0) 8641 - 695 760

gBig & Ls.* IFeZ'
info@skywalk.info

LAVENO

AVENO

nrINTEREWANTES GEBIET FÜR DIE GANZE FAMILIE

Wo liegt Laveno eigentlich?

In Italien - genauer gesagt in der Lombardei und zwar am Ostufer in der Süd-Hälfte des Lago Maggiore, ca. 65 km Luftlinie nordwestlich Mailand. Direkt gegenüber liegt am Westufer Verbania in der italienischen Region Piemont. Übrigens: Das obere Fünftel des Sees gehört zum schweizerischen Tessin.

Was erwartet mich dort?

Ein herrliches Ambiente und freundliche Menschen! In Laveno sind Gleitschirm- und Drachenflieger gleichermaßen willkommen.

Der weitläufige Landeplatz auf 220 m NN bietet großzügige Ausgleitstrecken in jede Himmelsrichtung und wird vom Club ICARO, einem privaten Verein ohne wirtschaftliche Interessen unterhalten und gesponsert vom Drachenhersteller »ICARO 2000«. Die Landeregeln hängen in der Hütte auf dem Weg vom Parkplatz zum Clubhaus aus. Ein offizieller Ausweichlandeplatz liegt in der »Valcuvia«, direkt unter dem Startplatz »Monte Nudo« neben der Fabrik »Mascioni«.

Not- und Außenlandeplätze gibt es ausreichend im Talverlauf nach Luino, Vorsicht jedoch vor der Düsenwirkung am Talknick und den zahlreichen Stromleitungen. Ansonsten dürfen alle Wiesen als Notlandeplätze benutzt werden. Vom Parkplatz des Geländes fahren täglich bei fliegbarem Wetter Shuttles zum Startplatz »Monte Nudo«.

Der Platz umfasst neben dem eigenen Club-Haus und kleinem Spielplatz auch ein Areal zum Wild-Campen in idyllischer Lage mit Grillplatz und Seerosenteich. Ein kleiner Bach trennt den Camp-Bereich vom Landeplatz-Areal. Beste Bedingungen also auch für den Besuch mit Familie und perfekt zum Relaxen. Der Ort Laveno selbst kann von hier aus auch gut über Feldwege mit dem Fahrrad erreicht werden.

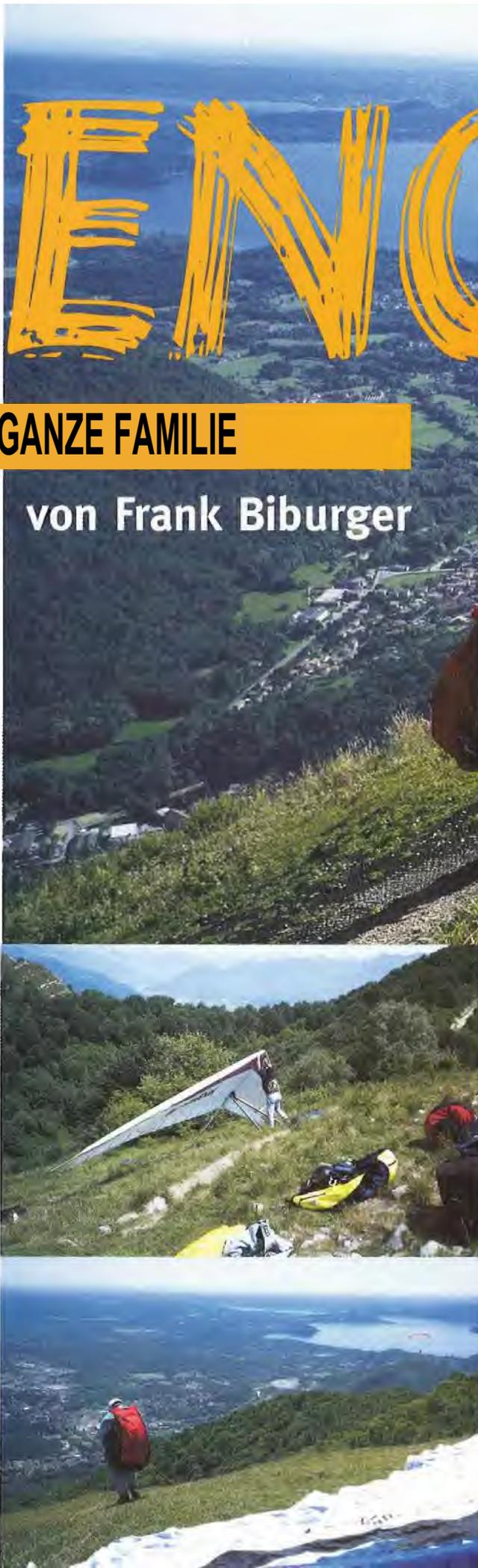
Informationen zu Drachen-Hersteller und Flugschule »ICARO 2000« und auch dem Club finden sich unter www.icaro2000.com. Für Gäste, die die Infrastruktur des Clubs nutzen möchten, ist eine geringe Gebühr für die Jahresmitgliedschaft in Höhe von 10,- Euro zu entrichten. Die Mitgliedskarte gilt für den Inhaber inklusive der Familienmitglieder und wird in der Club-Bar ausgestellt. Dort dürfen nur Clubmitglieder bewirtet werden. Das Clubhaus ist Dienstag bis Sonntag geöffnet, nur Montags ist grundsätzlich geschlossen. Tel. (+39) 03 32/62 62 12, Barbara spricht Englisch.

Bei Nutzung des Camps ist von den Clubmitgliedern zusätzlich pro Tag und Person eine Gebühr von 4,- Euro zu bezahlen. Kinder sind dabei gratis! Dafür stehen Abfallbehälter, der Grillplatz, zwei Freiluftduschen mit Warmwasser und Außen-Toiletten am Clubhaus zur Verfügung. Bitte Gebühr bei Abreise im Clubhaus entrichten, sie dient ausschließlich zur Erhaltung des Geländes.

Extra Landegebühen darüber hinaus gibt es keine!

Der Delta Club Laveno betreibt den Startplatz am Monte Nudo. Auf der Web-

von Frank Biburger





Startplatz Gleitschirm am Sasso del Ferro, sehr steil geht es meist direkt in den Bart, links die legendäre Drachenrampe an der Bergstation Sasso del Ferro

Site <http://dclaveno.com> finden sich Informationen wie die dokumentierten Streckenflüge der Clubmitglieder zum Nachplanen oder Nachfliegen, die Koordinaten der Wendepunkte in der Region und auch zahlreiche Links zu Wetterinformationen etc.

Hier noch ein paar hilfreiche Koordinaten

(Kartendatum WGS 84):

Landeplatz/Camp: 45° 53' 48.7" N/08° 38' 21.3" E

Startplatz Monte Nudo: 45° 55' 20.1" N/08° 40' 26.6" E

Startplatz Deltarampe Sasso del Ferro: 45° 54' 39.6" N/08° 38' 17.0" E

Startplatz Gleitschirm Sasso del Ferro: 45° 54' 40.8" N/08° 38' 36.8" E

Wie komme ich am besten hin?

Mit dem Auto von Norden: Durch die Tunnel St. Bernardino oder St. Gotthard auf der Schweizer Autobahn am geschicktesten bis Lugano Nord zum Grenzübergang Ponte Tresa. Schnellster Weg von dort: Weiter nach SW bis Ghirla, dort abbiegen nach Grantola. Weiter nach Cittiglio Richtung Laveno. Kurz nach dem Ortsausgang von Cittiglio links über den



Oben Karte von Laveno, rechts das Gelände von Icaro mit eingezeichneten Landeplatz.

Bahnübergang ins Industriegebiet. Wenige Meter vor Erreichen der Verbindungsstrasse zwischen Laveno und Mombello rechts auf den nicht asphaltierten Vorplatz des Geländes. Die Einfahrt wird durch zwei ICARO 2000-Fahnen markiert, man fährt leicht vorbei!

Alternativ kann man Laveno auch über die östliche Seestrasse von Bellinzona Süd aus erreichen. Der Grenzübergang am See ist jedoch in der Nacht geschlossen. Im Zweifelsfall vorher erkundigen. Diese Strecke bietet aber eh nur am Tage den Genuss des Panoramas auf das Westufer und die gegenüberliegenden Bergmassive. Die Route ist beschaulich, benötigt aber wesentlich mehr Zeit.

Vom Seeufer Lavenos aus sucht und findet man mit ein bisschen Glück die Straße zum Ortsteil Mombello und biegt vor Mombello in das Industriegebiet Richtung Cittiglio ab. Das hat schon manchen Nerven gekostet, der sich bei seinem ersten Besuch auf den Weg vom See her



Fotos: Icaro

4Y Sa11

zum Landeplatz wagte (glaubt es mir!). In diesem Fall besser gleich von Laveno aus Richtung Cittiglio und vorher über den Bahnübergang wie oben beschrieben.

Von Westen über den See: Mit der Auto-Fähre von Verbania (Fährhafen: Intra) direkt in den kleinen Hafen von Laveno.

Von Süden: A8/A26 Ausfahrt Vergiate-Sesto C. über die N 394 nach Norden direkt nach Cittiglio.

Entfernungen (in Fahrkilometer):

Von München Zentrum ca. 450 km über A96 Memmingen / A7 Bregenz / A13 Chur, St. Bernardino Tunnel / A2 Lugano

Von Stuttgart Zentrum ca. 470 km über A81 Winterthur, Zürich / A3 / A2 St. Gotthard Tunnel, Lugano

Von Milano (Mailand) Zentrum ca. 80 km, vom Flughafen Milano-Malpensa: ca. 40 km

Weg- und Lagebeschreibungen mit Skizzen und Karte auch auf der Web-Site von ICARO 2000: www.icaro2000.com.

Wo erhalte ich Informationen über die Region?

Vielfältige Informationen zu allen Fragen rund um den See, insbesondere auch Unterkünfte und Fahrpläne sind auf der Web-Site www.lake-maggiore.net zu finden. Die Seite ist zur Zeit allerdings nur in italienischer und englischer Sprache verfügbar.

Tourist Office Lavno:

Tel. (+39) 03 32/66 66 66

Tourist Office Varese:

Tel. (+39) 03 32/28 36 04

Touristenbüro für die gesamte Region des Lago Maggiore in Stresa:

Tel. (+39) 03 23/30 416

Wo kann ich sonst übernachten?

Das Ostufer des Lago Maggiore ist touristisch wesentlich ruhiger wie das Westufer. Dennoch gibt es in und rund um Laveno eine Vielzahl an Übernachtungsmöglichkeiten in Pensionen, Hotels oder auf Campingplätzen.

Auf der Homepage des Clubs unter www.icaro2000.com/Club/Home%20Club.htm findet man unter »suggested accomodation« eine gute Auswahl an Unterkünften.

Direkt am Seeufer in Reno gelegen und empfehlenswert ist beispielsweise die Pension »Albergo Riva« Tel. und Fax (+39) 03 32/64 71 70.

Einige Campingplätze befinden sich wenige Kilometer südlich von Laveno in Richtung Ispra. Die nächstgelegenen und vom Landeplatz direkt über Mombello und Leggiuno zu erreichenden Plätze sind in Arolo »Camping Al Moro« Tel. (+39) 03 32/64 75 01 und etwas weiter südlich der Platz »Lido« Tel. (+39) 03 32/79 93 59 Fax (+39) 03 32 / 79 93 59 direkt am Lido de Monvalle gelegen. In Richtung Norden gibt es wohl aufgrund der Steilküste erst in Maccagno Campingplätze.

Gibt es brauchbare Detail-Karten?

Im Club-Haus gibt es die optimierte Laveno-Fliegerkarte, in der auch die naheliegende Kontrollzone von Lugano eingezeichnet ist. Sehr empfehlenswert.

Ansonsten gut für kleinere »Ausflüge« am Boden und in der Luft bis nach Locarno, ausreichend detailliert, mit Relief-Schattierungen, aber ohne Höhenlinien:

EUROCARD: Carte delle Zone turistiche Lago Maggiore/Lago d'Orta, 1:100.000, ISBN 88-7775-459-1

Wer es noch genauer möchte, mit Höhenlinien und Wanderwegen:

KOMPASS: Wanderkarte Lago Maggiore/Lago di Varese, 1:50.000, ISBN 3-87051-097-8

Streckenjäger bevorzugen die übliche Generalkarte 1:200.000.

Wie komme ich zu den Startplätzen am Sasso del Ferro?

Der Funivie del Lago Maggiore fährt täglich das ganze Jahr. Fahrzeiten sind Montag bis Samstag von 11 bis 18 Uhr und Sonntag bis 19 Uhr. Natürlich gibt es auch hier eine Web-Site mit netter deutscher Übersetzung: www.funiviedellago-maggiore.it ! Tel. (+39) 03 32/66 80 12. Die Auffahrt kostet für Flieger 8,- €, für Clubmitglieder ist die Auffahrt mit 5,- € deutlich ermäßigt, Clubkarte vorlegen!

Die Bahn ist mit dem Auto vom Landeplatz aus ist in ca. 10 Minuten zu erreichen. Das besondere ist, dass man in regelrechten Tonnen maximal zu zweit, also mit menschlicher Begleitung oder mit Gleitschirm bzw. geschultertem Drachen den Weg nach oben antritt. Dabei gibt es einen kleinen Wermutstropfen für die Deltas: Die Rückfahrt mit dem Drachen ist nicht gestattet, bei ungünstigen Bedingungen muss der Drachen an der Bergstation verweilen und

nur der Pilot kann die Abfahrt mit der Hoffnung auf startbares Wetter am nächsten Tag antreten...

Die Drachenrampe befindet sich auf 970 m NN direkt neben der Bergstation und ist für ihre Konstruktion berühmt-berüchtigt: Ein paar Stufen führen über das normale Besuchergelände auf die nahezu horizontal gebaute »Absprungrampe«. Das Gelände selbst fällt hier fast senkrecht nach unten. Am Ende der Plattform stehen zwei Windfähnchen ab dem frühen Nachmittag senkrecht nach oben, die Rampe steht nämlich in dem zuverlässigsten Bart des Hügels. Also: Zwei, drei mutige Schritte - und Bügelziehen nicht vergessen!

Grundsätzlich ist die beste Startzeit am SSW gerichteten Sasso del Ferro in der Regel später am Nachmittag als am Monte Nudo. Erst wenn die Sonne im Süden steht und den steil aufragenden Hügel aufheizt, stehen die Bärte gerade im Frühjahr und Herbst zuverlässig. Dafür kann man meist bis zum Sonnenuntergang den dann sanften Aufwind nutzen. Ein Genuss also für Spät-Nachmittags- und Genussflieger - oder die »Second Chance« für Absauffer vom Monte Nudo...

Den Gleitschirmstartplatz neben der Drachenrampe sollte man lieber meiden, der eigentliche Start am Gipfel des Sasso del Ferro ist in ca. 15 Minuten lockerem Aufstieg zu erreichen. Die mit Matten ausgelegte Fläche ist ebenfalls sehr steil, man startet auch direkt in den thermischen Aufwind.

Wie komme ich zum Startplatz am Monte Nudo?

Vom Landeplatz aus fahren die Startplatz-Shuttles zum Monte Nudo. Der Weg führt von Cittiglio hinauf nach Vararo und weiter Richtung 5. Michele. In der Kehre am Pass geht es rechts in den Feldweg zum Startplatz. Der Weg ist mit einer Schranke verschlossen und darf nicht mit eigenem PKW befahren werden. An der Schranke gibt es auch praktisch keine Parkmöglichkeiten. Der Fußmarsch dauert ca. 15 Minuten. Es lohnt eigentlich kaum, selbst die Auffahrt zu organisieren. Und die Navettes fahren zuverlässig für 6,- € bei fliegbarem Wetter täglich mindestens einmal Mittags zwischen 12 und 12:30 Uhr vom Parkplatz vor dem Clubgelände ab. Und am Wochenende natürlich öfters und auch früher.

Der Startplatz auf ca. 1.100 m NN befindet

LAVENO

sich eigentlich nicht direkt am Monte Nudo, sondern etwas westlich bei »La Crochetta« und ca. 100 m tiefer als der Gipfel, der markant durch flache Richtantenne gekennzeichnet ist. Die Thermik setzt an dem SSO-Startplatz normalerweise früher ein als am Sasso del Ferro, dafür liegt dieser Startplatz oft am späteren Nachmittag im thermischen Lee.

Sowohl Drachen als auch Gleitschirme starten auf der mattierten Fläche in Richtung des vorgelagerten kleinen Hügels. Keine Sorge, die Thermik hebt einen sicher drüber - sonst ein wenig nach der Seite, bevorzugt rechts ausweichen. Leider kann nur ein Schirm auslegt werden.

Der steile Platz links davon lockt zwar zum Auslegen und Starten, besonders wenn die Piloten schon Schlange stehen, liegt aber schon am frühen Nachmittag tendenziell im leichten Lee der vorgelagerten Bärte und ist daher nicht zu empfehlen. Schon viele haben sich unterhalb in den Büschen wiedergefunden und stundenlang die Leinen aus dem Gestrüpp entfernt.

Wann fährt man am besten hin?

Laveno ist eigentlich ein Ganzjahresfluggebiet. Fliegerisch interessant ist es jedoch besonders im Frühjahr von März bis Mai. Dann ist die Luft noch meist klar, der Sommerdunst aus der Poebene drückt noch nicht rein und es hat noch hohe Basen.

Aber auch im Sommer ist Laveno besonders bei leichten Nordlagen begünstigt. Es sind dann zwar oft nur kleinere Strecken an der unmittelbaren Bergkette möglich und die Basis reicht oft nicht über 1500 m NN. Wenn nördlich des Hauptkammes aber der Sommer-Monsun zuschlägt, dann kann man bei West- bis Nordlagen in Laveno trotzdem mit brauchbaren Flugbedingungen rechnen, Unbedingt aber die Gefahrenhinweise hinsichtlich durchgreifendem Nordwind beachten und im Zweifel besser am Boden bleiben. In der Gewissheit, dass es an anderen Orten dauerregnet, kann man getrost eines der vielen Alternativprogramme starten.

Die langen Wochenenden im Frühjahr sollte man eher meiden, es ist dann im Camp und an den Startplätzen sehr voll. Und die Navettes sind begehrte...



Foto: Frank Bilburger

Per Schiff oder Rad lässt sich die Gegend gut erkunden

Auf was muss ich aufpassen und woher bekomme ich Wetter-Informationen?

Wie überall im Süden gilt auch hier: Vorsicht vor durchgreifendem Nordwind! Kein Start! Am Startplatz Sasso del Ferro drückt der Nordwind früher durch, zumal liegen beide Startplätze praktisch am Grat. Nordwindtendenz ist deshalb leicht zu erkennen, auch wenn der Wind thermisch überlagert wird. Der Startplatz am Monte Nudo liegt etwas geschützter und verleitet deshalb leicht zu optimistischer Einschätzung der Situation. Es lohnt, im Zweifelsfall den Grat hinaufzusteigen. Ein Flug bei deutlicher Nord-Tendenz ist eh kein Genuss, auch wenn man einigermaßen gut in die Lee-Thermik gestartet ist.

Ist man schon in der Luft, sagen einem der Dunst und der See, wie es um den Nordwind bestellt ist: An der Dunstgrenze in der Höhe kann man erkennen, wie tief der Nordwind reicht. Bilden sich auf dem See Schaumkronen, dann ist es höchste Zeit, zum Landen zu gehen.

Wetter-Informationen vor und während des Aufenthaltes bieten:

www.meteoschweiz.ch: Auch in Deutsch, Vorhersage für Locarno abrufen. Man kann auch die automatische Wetteransage für die Gesamtregion Schweiz anrufen. Sprache, Vorhersagegebiet

etc. werden mit Tastenbefehlen gesteuert. Also unbedingt vorher die Anleitung unter der Web-Site im Pfad Portrait -) Angebote -> Telefon 162 ausdrucken. Anrufe aus dem Ausland Tel. +41 848 800 162. Es fallen dann die normalen Gebühren für Anrufe in die Schweiz an.

www.ilmeteo.it: Zwar nur Italienisch, aber selbsterklärende Vorhersagekarten für ganz Italien.

Kann man von Laveno aus überhaupt auf Strecke gehen?

Das Fluggebiet liegt direkt am südlichen Alpenrand und bildet die erste nennenswerte Kette. Bei Südlagen ist es deshalb gerade im Sommer oft sehr diesig und stabil, der Dunst drückt dann aus der Po-Ebene herein. Trotzdem hebt sich am Nachmittag meist die Basis und die Sonneneinstrahlung lässt noch stundenlange lokale Flüge zu. Im Frühjahr in frischen Luftmassen ist das anders, dann sind anspruchsvolle Strecken drin. Natürlich ist es nie einfach, sich vom Quasi-Flachland ins Gebirge hinaufzukämpfen, aber in Laveno funktioniert das recht gut.

Aber: Durch den Lago Maggiore direkt im Westen und die Kontrollzone von Lugano im Osten sind die Abflugmöglichkeiten begrenzt. Bitte vor Ort über die genaue Lage informieren, z. B. durch die im Clubhaus erhältliche Karte und Einflug unbedingt unterlassen. Insbesondere im Bereich der von Süd nach Lugano führenden Anflugstrecken besteht Kollisionsgefahr.

Es führen deshalb zwei Standard Routen von den Startplätzen, eine nach Nordosten und die andere nach Südosten.

Route nach Norden:

Entlang der Bergkette bis »S. Martino in Culmine« fliegen. Dort muss man sich vor dem nordwestlichen, oft bis zum Grat hochreichenden Talwind in Acht nehmen. Die Südseite lässt einen meist im Stich, wenn man unter Grat fliegt. Dann der Talsprung über Grantola zum Hügelrücken vor der Schweizer Grenze. Empfohlene Abflughöhe mindestens 1500 m NN. Beim »Refugio Sette Termini« und auch westlich davon stehen oft zuverlässige Bärte, die einem die nötige Höhe zum Sprung an die Südflanke des Monte Lema verschaffen. Damit sind die eigentlichen Hürden genommen bis zum Standard-Umkehrpunkt Monte Tamaro geht es dann

recht einfach. Und zurück aus den Bergen ins Flache ist es sowieso kein Problem. Brauchbare Außenlandemöglichkeiten gibt es eigentlich überall, mit etwas Umsicht ist ein Landeplatz immer in erreichbarer Nähe. Säuft man in der Schweiz in einem Seitental ab, ist der Rückholer natürlich schon eine Weile unterwegs, mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist das Zurückkommen in angemessener Zeit schier unmöglich.

Route nach Osten:

Die Kontrollzone von Lugano verläuft im Süden fast bis zum Campo dei Fiori, das Grande Albergo liegt außerhalb und kann angefliegen werden. Weiter östlich ab Arcisate ist man wieder fast frei in der Richtungswahl. Nachdem diese Abflugstrecke am Alpenrand der Hügellandschaft entlang führt, ist dies die schwierigere Route und eher für Flachlandfuchse geeignet.

In der Kombination dieser beiden Routen kann man von Laveno aus durchaus beachtliche Strecken fliegen. So flog der Österreicher Josef Zweckmayr im Rahmen des Laveno Free Flight Wettbewerbs mit seinem Seedwings am 1. April 2002 das stattliche 228 Km FAI Dreieck (kein Aprilscherz). In sechs Stunden hat er die Strecke zunächst auf dem üblichen Abflugschenkel nach Norden weit ins Tessin bis kurz vor den St. Gotthard, dann nach Südwesten um den Comer See und zurück nach Laveno bewältigt. Auf den gleichen Weg machte sich am gleichen Tag auch Manfred Ruhmer mit seinem Laminar auf und erreichte annähernd die gleiche Punktzahl. Wer kann da noch sagen, Laveno hätte kein XC-Potential?

Auf der ICARO-Web-Site gibt es auch den Link zum Free Flight Wettbewerb für Gleitschirme und Drachen, der schon zweimal an Ostern ausgetragen wurde und dieses Jahr vom 1.-4. Mai stattfinden soll, um nicht weiterhin mit dem Event in Bassano zu kollidieren. Die direkte Adresse zur Wettbewerbsseite heisst: <http://fly.to/x-max>. Man kann dort alle geflogenen Tracks des Wettbewerbs im CompeGPS-Format downloaden und so am PC »nachfliegen«.

Wo kann ich sonst noch hin zum Fliegen?

Monte Tamaro: Günstig an der Autobahn nach Bellinzona gelegen.

Cimetta/Locarno (CH, Tessin): Neue Bahn nach Überholung wieder in Betrieb.

Monte Carasso/Bellinzona (CH, Tessin): Bahn fährt nur selten.

Montarone/Stresa: Am Westufer gegenüber, aber nur umständlich von Laveno aus zu erreichen.

Santa Maria Maggiore/Domodossola, auf dem Weg nach Fiesch.

Eggishorn/Fiesch (CH, Goms): In ca. 2,5 Std inklusive Fährüberfahrt nach Intra über Domodossola und den Simplonpaß zu erreichen. Ok, ist ein bisschen aufwendig, der Blick auf den Aletsch ist es aber Wert.

Was mache ich mit der Familie oder wenn es mal zum Fliegen nicht geht?

Na, zum Beispiel:

Baden im See: Wegen der Steilküste am Ostufer des Sees rund um Laveno gibt es nur wenige flache Strände. Ein schmaler, öffentlicher Sandstrand mit Parkplatz, Promenade und kleinem Fischerhafen liegt in der kleinen Bucht von Cerro nur ein paar Kilometer südlich von Laveno.

Windsurfen in Maccagno kurz vor der Schweizer Grenze. Großzügiges, öffentliches Strandbad lädt zum Picknick, Baden und Wassersport ein. Der See bildet hier eine natürliche Düse und ist bei begünstigenden Wetterlagen entsprechend ausgeprägt. Deshalb ist der Spot genauso wie Cannobio auf der anderen Seeseite bei den Surfern sehr beliebt.

Mountainbiken in den Hügeln rund um das Camp.

Wochenmarkt in Luino: Jeden Mittwoch (vormittags), einer der grössten Wochenmärkte Europas. Genügend Parkplätze am Seeufer gegen geringe Gebühr verfügbar.

Tagesausflug mit dem Zug nach Varese oder weiter nach Milano. Zumindest nach Milano ist die Bahn die bessere Alternative zum Auto.

Ausflug mit den Fährbooten nach Intra oder auf die Borromäischen Inseln, voran die »Isola Bella« www.isolaborromee.it

Informationen und aktuelle Fahrpläne unter www.navigazionealghi.it, kostenfreie Nummer (nur von Italien aus): 800 551 801

Apres-Fly bei einem Drink in den gemütlichen Bars im Ort oder dem unvergleichbaren Eis in der Eisdiele schräg gegenüber dem Bahnhof.

Viel Spaß in Laveno und Happy Landings!

Frank Biburger

DHV 1/1-2 Arcus 3



SWING XCiting
Technology

5May Flugsportgeräte GmbH
An der Letten 4
1112230 Landsberled
Germany
WL: +49 (0) 8141 3277 888
fax.: +49 (0) 8141 3277 870
info@swing.de



[vieuviv.swing.de](http://www.vieuviv.swing.de)

Unfälle beim Gleitschirm-Tandemfliegen

Analyse von Sicherheitsreferent Karl Slezak

Letztes Jahr mussten alle Anbieter von Passagier- Haftpflichtversicherungen ihre Versicherungsprämien drastisch erhöhen. Grund war eine massive Ausweitung der Haftungsansprüche von geschädigten Passagieren durch den Gesetzgeber. Bei der vom DHV angebotenen kombinierten Halter- und Passagierhaftpflichtversicherung fiel die Prämienenerhöhung besonders deutlich aus. Neben den gesetzlichen Änderungen in LuftVG (Haftungsgrenzen) und BGB (Anspruch auf Schmerzensgeld) war hierfür die stark angestiegene Zahl von Tandemunfällen mit geschädigten Passagieren verantwortlich. Eine, im Vergleich zu den Vorjahren, deutlich größere Anzahl von Passagieren wurde bei Unfällen schwer verletzt, wie aus der Tabelle auf dieser Seite hervorgeht. Die Kosten eines einzigen schweren Schadensfalles können ohne weiteres die Prämien Erlöse aus allen bestehenden Passagierhaftpflichtversicherungen eines Jahres übersteigen.

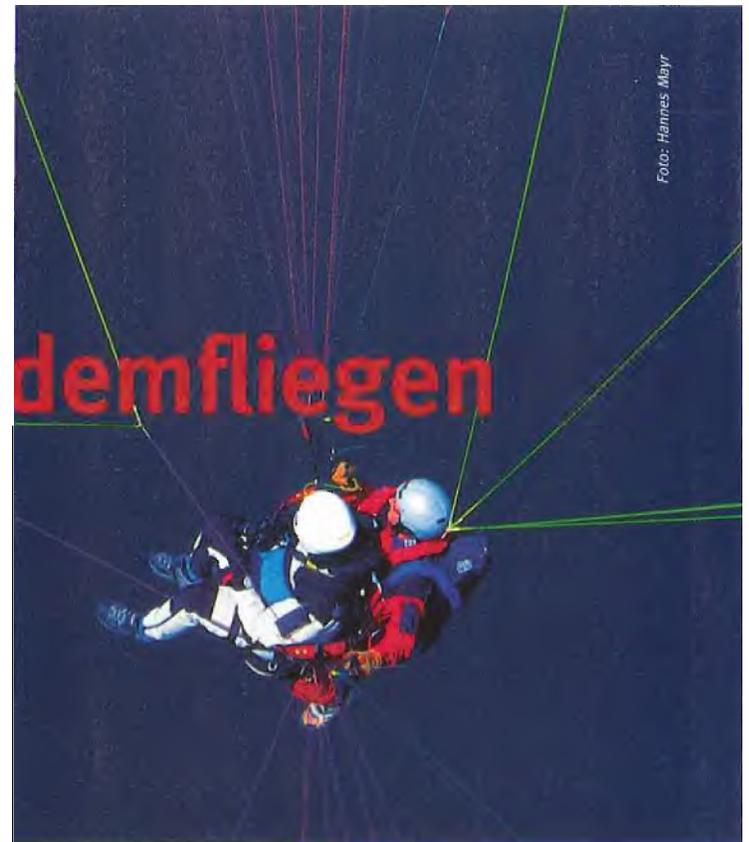
Hier zunächst einmal die Entwicklung der Unfallzahlen beim Tandemfliegen seit 1997 und der Vergleich mit der jeweiligen Anzahl gültiger Passagierflugberechtigungen. Die Tabelle zeigt, dass insgesamt ein Rückgang der relativen Unfallzahlen (Unfallquote = Verhältnis der Zahl der Unfälle zur Zahl der Piloten) seit 1997 zu verzeichnen ist.

Gemeldete Gleitschirm-Tandemunfälle seit 1997

Jahr	1998	1999	2000	2001	2002
Gemeldete Unfälle	4	5	6	6	8
Gültige Passagierflugberechtigungen	365	491	618	757	870
Unfallquote in %	1,10	1,02	0,97	0,79	0,92

Was führte nun zu diesem „negativen Schadensverlauf“? Die zweite Tabelle zeigt, dass nicht die Anzahl der Unfälle stark angestiegen ist, sondern dass die Verletzungen der Passagiere schwerwiegender waren. Dabei hal-

	2001	2002
Passagier schwerverletzt	3 insgesamt	4 insgesamt
1. Unfall	UN Fraktur stabil	schwerste Wirbel- Kopf- und Beckenverletzungen
2. Unfall	Unterschenkelfraktur	Lendenwirbel- Trümmerbruch
3. Unfall	Beckenbruch	Bruch beider Arme, Becken, Nasenbein
4. Unfall		schwere Halswirbel- Verletzungen
5. Unfall		Unterschenkelfraktur
6. Unfall		Unterschenkelfraktur



ten sich die erfahrenen bis professionellen Doppelsitzerpiloten zu den Tandemeinsteigern - und Gelegenheitsfliegern mit jeweils 4 Unfällen genau die Waage. Ein Muster ist jedoch erkennbar; während Routiniers (und ihre Passagiere) häufiger aufgrund erhöhter Risikobereitschaft verunglücken, trifft es wenig Erfahrene oft in Standardsituationen, aufgrund von Flugfehlern oder wegen (teilweise sträflicher) Unwissenheit.

Auf vielfachen Wunsch habe ich nachfolgend, mehr oder wenig ausführlich, (je nach Erkenntnislage und Auskunftsfreudigkeit von Piloten und Zeugen) die „interessantesten“ Tandemunfälle 2002 aufgeführt. Vielleicht helfen diese Schilderungen sowie die entsprechenden Sicherheitshinweise, manchen Unfall in Zukunft zu vermeiden.

Unfälle bei Start und Abflug

Unfall

Im Sommer 02 kam es an der Küste von Dänemark zu einem schweren Tandemunfall eines deutschen Piloten. Der Pilot führte eine Tandemflug mit seiner 6-jährigen Tochter durch. In ca. 15 Meter Höhe riss plötzlich einer der beiden Aufhängekarabiner des Pilotengurtzeuges aus der Tandemspreize heraus. Der Pilot kippte, nur noch an der zweiten Tandemspreize mit dem Schirm verbunden, nach hinten weg, der Schirm ging in eine Drehbewegung über. Der Aufprall auf dem Boden erfolgte mit hoher Sinkgeschwindigkeit. Dabei wurde das mittfliegende Kind schwer verletzt (Bein-, Arm-, Beckenbrüche).

Unfallanalyse

Der Pilot benutzte eine veraltete, nicht vom DHV geprüfte, starre Tandemspreize mit einer Einhängeschlaufen für den Passagier und einer für den Piloten. Neuere Spreizen sind mit mindestens zwei Passagierschlaufen, die in unterschiedlichen Höhen angebracht sind ausgerüstet, um eine Anpassung der Aufhängehöhe an die Größe des Passagiers zu ermöglichen. Wegen des Größen- und Gewichtsunterschiedes Pilot – Passagierin erschien dem Piloten die Passagieraufhängung an der Tandemspreize nicht ausreichend tief. Er befürchtete, dass sein wesentlich höheres Gewicht das Kind im Flug über den Hebelarm der Tandemspreize weit nach oben ziehen und ihm das Gesichtsfeld versperrern würde,

Er suchte nach einer Möglichkeit, die es ihm erlauben würde, seinen Aufhängepunkt möglichst hoch zu wählen. Da keine weiteren Schlaufen an der Tandemspreize vorhanden waren, wählte er als Einhängepunkt für sich als Piloten den inneren Winkel im Dreieck der Tandemspreize (siehe Bild), Das Gurtzeug seiner Tochter wurde korrekt in der Passagieraufhängung fixiert. Kurz nach dem Abheben rissen die durch den Aufhängekarabiner auf Scherung nach unten belasteten Nähte komplett aus und der Pilot trennte sich einseitig von der Tandemspreize.

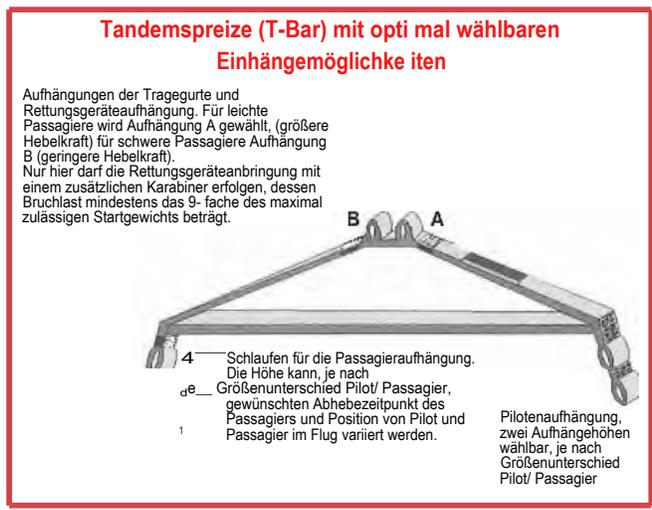
Sicherheitshinweise

Es ist wichtig, sich mit den verschiedenen Einhängemöglichkeiten seiner Tandemspreize vertraut zu machen (siehe Zeichnung). Also unbedingt die Betriebsanleitung lesen.

Ein verantwortungsbewusster Tandempilot wird vor dem ersten Flug mit einer unbekanntem Tandemspreize, alle Einhängemöglichkeiten an einer Gurtzeugaufhängung testen (möglichst mit unterschiedlich großen und schweren „Passagieren“).

Er wird dann auch die Feststellung machen, dass selbst sehr leichte Passagiere - korrekt in die entsprechend tiefe Schlaufe eingehängt - die Tandemspreize nicht in so starke Schräglage bringen können, dass eine Sichtbehinderung des Piloten zu befürchten ist. Selbst wenn die Passagieraufhängung völlig unbelastet ist, verschiebt sich die Pilotenaufhängung maximal um die Hälfte der Gesamtlänge der Spreize nach unten also ca. 20 cm. Die tiefere Aufhängung (ca. 10 cm) sowie die in der Regel sehr viel geringere Körpergröße leichter Passagiere kompensieren die leichte Schrägstellung der Spreize bei weitem.

Viele Tandempiloten benutzen beim Fliegen mit Kindern eine flexible Aufhängung ohne starre Waage. Den Vorteilen der gewichts-unabhängigen Aufhängeposition von Pilot und Passagier, sowie der weichen Konstruktion, ohne starre, möglicherweise verletzungs-trächtige Bauteile, stehen jedoch auch einige Nachteile gegenüber. Der Startlauf, besonders bei wenig Wind, ist wegen der fehlenden Distanz Pilot - Passagier schwieriger, das Kind muss länger laufen und hebt später ab, im Flug ist es für den Piloten schwieriger die Sitzposition einzunehmen. Deshalb empfiehlt sich auch für das Fliegen mit (älteren) Kindern eine Tandemspreize.



Unfall 2

Im Sommer 2002 kam es zu einem schweren Tandemunfall in einem oberbayerischen Fluggebiet. Dabei erlitt der Passagier schwere Halswirbelerletzungen. Der Pilot, ein Fluglehrer mit langjähriger, regelmäßiger Tandemerfahrung, hatte einen Freund zu einem Tandemflug eingeladen. Am Startplatz herrschte zunächst leichter Aufwind, der aber während der Startvorbereitungen ganz einschlof. Aufgrund der o-Wind-Bedingungen wurde der bereits ausgelegte Schirm vom Piloten in einen höheren Bereich des Startplatzes gebracht um eine längere Anlaufstrecke zur Verfügung zu haben. Beim Startlauf musste das Gespann wegen des fehlenden Windes auf die volle Abhebegeschwindigkeit beschleunigen. Kurz vor Erreichen derselben zog der Passagier die Beine an und setzte sich ins Gurtzeug. Dem versierten Piloten gelang es, den Schirm unter Kontrolle zu halten, den Passagier wieder aufzurichten und zum Weiterlaufen zu bewegen. Der Schirm hatte aber nun ca. 30° Grad zur Seite gedreht, die weitere Anlaufstrecke führte direkt auf eine Reihe abgesägter Baumstümpfe zu. Mit hoher Geschwindigkeit kam es zur Kollision der Körper mit den Hindernissen. Der Pilot und Passagier überholende Schirm verstärkte die Wucht des Aufpralles zusätzlich und zog beide noch mehrere Meter durch ein Gewirr abgesägter Bäume. Dabei kam es zu den schweren Verletzungen des Passagiers, während der Pilot nur harmlose Blessuren erlitt.

Unfallanalyse

Es kann davon ausgegangen werden, dass der erfahrene Pilot keine vermeidbaren Anfängerfehler gemacht hat. Er selbst bezeichnete den Unfall als „nicht vorhersehbar“ und als „bei aller Sorgfalt nicht auszuschließendes Restrisiko“. Tatsächlich war ein Fehlstart in der geschilderten Unfallsituation wahrscheinlich unvermeidlich. Die Problematik, dass sich ein Passagier zu früh ins Gurtzeug setzt, muss als das unfallträchtigste „Restrisiko“ beim Passagierflug angesehen werden. Diesem Problem sollte deshalb besondere Aufmerksamkeit gelten.

o-Wind- Starts mit dem Doppelsitzer sind in jedem Fall riskant. Alle den Start beeinflussende Faktoren verschlechtern sich. Die Startstrecke verlängert sich, die Startgeschwindigkeit erhöht sich bis an die Grenze des Erlaub-

baren, die Wahrscheinlichkeit eines zu frühen Hinsetzens des Passagiers steigt und damit die Gefahr eines Fehlstarts. Kommt es dazu, ist die Verletzungswahrscheinlichkeit, wegen der hohen Laufgeschwindigkeit sehr hoch.

Sicherheitshinweise

Bei Doppelsitzerstarts ohne Wind von vorne muss der Pilot mit erheblich größeren Sicherheitsmargen einkalkulieren, als bei optimalen Windbedingungen.

Das Startgelände muss einen Startabbruch auch nach der eigentlichen Startentscheidung, während der Beschleunigungsphase zulassen. Vor dem Start muss der Pilot abschätzen können, wie lange die Startstrecke bis zum Abheben auch im schlechtesten Fall sein wird und sicher sein, dass auch noch über diesen Punkt hinaus ein Startabbruch ohne offensichtliche

Verletzungsgefahr möglich ist. Das muss auch dann gelten, wenn das Gespann im Startlauf von der geplanten Startrichtung abweicht.

Bei Windstille ist eine andere Starttechnik erforderlich als bei Wind. Der Schirm muss rasch steigen, damit nicht ein großer Teil der verfügbaren An-

laufstrecke für die Aufziehphase benötigt wird. Dazu sollte die Kappe eher „spitz“ ausgelegt werden und das Aufziehen nicht mit gestrafften, sondern deutlich durchhängenden Leinen erfolgen. Der Schirm steigt schneller hoch und die ersten Anlaufschritte ohne Zug auf der Aufhängung verleiten den Passagier nicht zum Verlangsamten oder Hinsetzen.

Generell, aber ganz besonders in dieser Situation, muss der Pilot sicherstellen, dass der Passagier zuerst abhebt. Umgekehrt ist die Katastrophe vorhersehbar. Ist der Pilot bereits in der Luft und der Passagier verweigert die Lauffarbeite bei hoher Geschwindigkeit, gibt es nur mit Glück keinen granatenmäßigen Fehlstart. Der Passagier wird also besser in die höhere Einhängeschleife der Tandemspreize eingehängt, auch wenn das für den Piloten eine Einschränkung des Blickfeldes nach vorne bedeutet. In diesem Fall wird der Pilot dem Passagier „über die Schulter schauen“ und so die Lauffarbeite kontrollieren.

Ist der Passagier schwerer als der Pilot, sollte bei Windstille kein Start mit dem Doppelsitzer erfolgen. Dasselbe gilt für Startplätze die offensichtlich zu flach sind, um mit dem Tandem die Abhebegeschwindigkeit zu erreichen.

Unfall 3

Beim Windschlepp ereignete sich ein folgenschwerer Tandemunfall. In 20 Meter war die Sollbruchstelle gerissen. Der Schirm geriet daraufhin außer Kontrolle. Es kam, vermutlich durch eine Überreaktion des Piloten (Überbremsen), zu einem Strömungsabriss. Beim Aufprall zog sich der schwere Passagier (Gewichtsunterschied zum Piloten mehr als 20 kg) mehrere Frakturen zu (Becken, Arme, Nasenbein). Der Pilot wurde nur leicht verletzt. Seine Flugpraxis gab er mit insgesamt 20 — 25 Flügen im Jahr an, seine Tandemfährung mit insgesamt 15 Flügen und einer Flugerfährung von einem Jahr.

Unfall 4

Glimpflich verlief ein Unfall, der sich mit einem doppelsitzig geflogenen Soloschirm zutrug. Die Pilotin wollte mit einem Kind einen Tandemflug mit einem Einsitzer der Größe L durchführen. Dabei übersah sie, (neben der Tatsache, dass doppelsitziges Fliegen mit Soloschirmen verboten ist) dass die Bremsleineneinstellung eines Einsitzers nicht für die Kombination mit einer Tandemaufhängung ausgelegt ist. Der tiefer hängende Pilot bremst hierbei den Schirm kontinuierlich stark an. Bei optimalen Startbedingungen gelang der Start bedauerlicherweise, im Abflug, ca. 5 Meter hoch, kam es jedoch zu einem Strömungsabriss. Im Sackflug erfolgte der Aufschlag, glücklicherweise genau auf den sehr guten Protektor der Pilotin. Eine stark blutende Zungenverletzung (die Pilotin hatte sich daraufgebissen) sowie ein paar Prellungen waren die Folgen für die Pilotin, dem Kind geschah nichts.

Unfälle im Flug

Unfall 1

Mit lebensgefährlichen Verletzungen des Piloten und einer schwerverletzten Passagierin endete ein Tandemflug in Österreich. Nach Augenzeugenberichten war bereits der Start des Tandems problematisch gewesen. Es wäre beinahe zu einem Fehlstart gekommen.

Nach längerem Geradeausflug begann der Pilot ca. 200 Meter über Grund den Schirm seitlich aufzuschaukeln. Es war jedoch kein harmonisches Rollen, sondern kurze, abgehackte Steilkurvenansätze, offensichtlich verur-

sacht durch ein wechselseitiges ruckartiges und weites Herunterziehen der jeweiligen Steuerleine. Ein am Landeplatz befindlicher Fluglehrer beschrieb es so:

" Der Pilot ließ dem Schirm keine Zeit in die Kurve zu tauchen, schon im Kurvenansatz zog er ziemlich abrupt die Bremse der Gegenseite herunter".

Unvermittelt kam es dann zu einem einseitigen Strömungsabriss und zum sofortigem Trudeln des Schirmes. Der Schirm blieb bis zum Aufschlag in der Trudelrotation.

Der Aufprall erfolgte auf dem Gleiskörper einer vielbefahrenen Eisenbahnstrecke. Der Rettungsschirm lag, noch im Innencontainer mit teilweise gestreckten Fangleinen, neben den Verunglückten,

Ein Spaziergänger erkannte sofort die Gefahr und brachte die Verletzten aus dem Gefahrenbereich der Gleise. Der Rettungshubschrauber war keine 10 Minuten später am Unfallort und flog die Verletzten ins Krankenhaus.

Unfallanalyse

Der Pilot ist im Besitz einer gültigen Passagierflugberechtigung, flog allerdings sehr unregelmäßig mit dem Tandem. Der Schirm hatte eine gültige Nachprüfung.

Ausgangspunkt des Absturzes war vermutlich ein Pilotenfehler beim Wingovern (Rollen), harte, kurz gesetzte Bremsimpulse in zu raschem Wechsel, verbunden mit ungenügender Gewichtsverlagerung zur Kurvenseite (beim Doppelsitzer aufhängungsbedingt) erhöhen die Wahrscheinlichkeit eines einseitigen Strömungsabrisse deutlich.

Die Wirkung ist ähnlich wie bei einer Kurveneinleitung über eine Bremse und gleichzeitiger starker Gewichtsverlagerung zur Gegenseite (Kurvenaußenseite).

Es entsteht ein aufrichtendes Moment, die Folge ist eine deutlich steigende Tendenz zum Strömungsabriss auf der angebremsen Seite. Möglicherweise wollte der Pilot eine Steilschleife aus der Rollbewegung einleiten und provozierte dabei unabsichtlich den einseitigen Strömungsabriss.

Warum der Schirm nun über 400 Höhenmeter bis zum Aufschlag im Negativdrehen blieb ist unklar. DHV-geprüfte Gleitschirme leiten nach Freigeben der Bremse dieses Flugmanöver umgehend selbständig aus, es sei denn:

Der Pilot hat den Strömungsabriss und das anschließende Trudeln nicht bzw. zu spät als Gefahrensituation registriert und aktiv die Bremse einseitig über dem Stallpunkt gehalten.

Der Pilot flog mit gewickelten Bremsen und konnte diese deshalb nicht vollständig freigeben. Einmal im Trudeln reicht bei manchen Schirmen ein leichter Bremsimpuls, um eine selbständige Ausleitung zu verhindern oder stark zu verzögern.

Der Pilot hatte sich vertwistet, die Bremsen waren blockiert

Die Bremsen des Schirmes waren zu kurz eingestellt.

Die heruntergezogene Bremse hatte sich am Gurtzeug verhängt. (z.B. Reißverschluss)

Der Schirm war stark vertrimmt und trudelte stabil.

Sicherheitshinweise

Manöver, die der Pilot nicht wirklich sicher beherrscht, sind beim Tandemfliegen tabu.

Ohnehin sind gerade „Fußgänger“ bei ihrem ersten Tandemflug in der Regel besonders dankbar, wenn der Pilot mit dynamischen Manövern zurückhaltend umgeht. Gelegentlich beobachtet man Tandempiloten, die es sich scheinbar buchstäblich zur Aufgabe gemacht haben, ihre Passagier „zum Kotzen“ zu bringen.

Wingovers oder Steilschleife; es ist ein Riesenunterschied ob diese

Manöver mit wendigen, dynamischen Soloschirmen oder trägen Doppelsitzern geflogen werden. Die hohe Rolldämpfung und längeren Rollzeiten letzterer sowie die stark eingeschränkte Möglichkeit zu Gewichtsverlagerung, erfordern eine andere Flugtechnik. Das Training hierzu mit dem Doppelsitzer sollte man ahnungslosen Passagierin nicht zumuten. Ein flugerfahrener Freund, sowie sichere Trainingsumgebung (Sicherheitstraining) sind hierfür angesagt.

Die Auslösung des Rettungsschirmes hätte mit Sicherheit zu weniger gravierenden Verletzungen geführt. Manche Piloten betrachten eine Rettungsschirmauslösung als „fliegerische Bankrotterklärung“. Mit dem Soloschirm mag das jeder mit sich selbst ausmachen. Beim Tandemfliegen ist die Auslösung des Rettungsschirmes in unkontrollierten Flugsituation dagegen ein Pflicht gegenüber dem Passagier.

Unfall 2 und 3

Zwei Tandemunfälle bzw. Vorfälle wurden durch unabsichtliche Rettungsschirmöffnung verursacht.

Die Passagierin half beim Auspacken der Ausrüstung am Startplatz. Offensichtlich zog sie das Pilotengurtzeug mit dem Rettungsschirmgriff aus dem Packsack. Dabei muss sich der Sicherungssplint aus dem Containerverschluss gelöst haben, der Außencontainer selbst blieb aber vorerst durch den Klett verschlossen. Genau bis zur ersten scharfen Kurve. Klett auf, Rettungsschirm raus, beide landeten unverletzt am Rettungsschirm in

Das DHV-Unfalltelefon

Unfallverhütung setzt Unfallforschung voraus. Wer selbst verunglückt, wer über einen anderen Unfall 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.

einem Baum. Der Pilot stand noch in der Ausbildung.

Starke Thermik an der Emberger Alm. Beim Einfliegen in einen kräftigen Bart bäumt sich der Doppelsitzer weit auf. Nach Aussage des Piloten greift die Passagierin, seine Freundin, reflexartig nach hinten um sich festzuhalten, erwischt dabei den Rettungsgerätegriff am Pilotengurtzeug und zieht diesen versehentlich heraus. Bei der Landung am Rettungsschirm im steilen Gelände erleidet die Passagierin mehrere Knochenbrüche. Der Unfall hat ein juristisches Nachspiel. Die Kärntner Staatsanwaltschaft ermittelt gegen den Piloten wegen fahrlässiger Körperverletzung. Die Geschichte mit der Freundin glaubt man nicht, ihm wird zur Last gelegt, die Überprüfung der Ausrüstung vor dem Start nicht mit der notwendigen Sorgfalt vorgenommen zu haben.

Aus Ungarn wurde ein tödlicher Doppelsitzerunfall bekannt. Falsche Ausrüstung und Unkenntnis des Piloten haben hier dem Passagier das Leben gekostet.

Whatever you need ...



ars-werbung.de Photos: Kuse Aichhorn, Schelli

>>>>>-----++-----+++++Paraglider+++Hangglider++++Kites+++Harnesses+++Clothes+++Accessories+++Service

4--:=1 **UMblit**

fii-ubfils ölüs

eroxD,ezo



Skyline Flight Gear
 Weiclaul 1
 D-83236 Übersee

Tel. +49 8642-267
 Fax +49 8642-765
 info@senne-flightgear.de

www.skyline-flightgear.de

STUBAITAL



SUPER FLUGGEBIET

Wetter begünstigt, große Start- und Landeplätze.

Fluggebiete 1 1 er Lifte/Neustift ideal für Wenigflieger und Anfänger sowie für Profis. Im Umkreis 20 ideale Fluggebiete.

DHV - Flugschule

DHV-Prüfungsflüge täglich, Auffrischungskurse, Anfängerkurse, Sonderpiloten / A-Scheine auch im Winter.



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 mit vielen Parafly-Flugreisen!

Gleich anfordern und Sie erhalten einen kleinen gratis Windsack!

Iran, FLUGSCHULE

Flugschule Parafly Stubaital GmbH,

Hans-Peter Eller

Moos 18

A-6167 Neustift/Stubaital

Tel. +43 - 5226 3344

Fax +43 - 5226 - 3371

E-Mail: flugschule@parafly.at

Internet: www.parafly.at

TECHNIK

Der Pilot verwendete zum Tandemfliegen ein Rettungsgerät für Soloschirme. Zudem war die Hauptaufhängung des Rettungsschirmes nicht an den Tandemaufhängung, sondern an der Schulteraufhängung des Pilotengurtzeuges befestigt. Auch hier kam es zu einer versehentlichen Rettungsschirmauslösung, Durch die fehlerhafte Anbringung der Rettungsschirmaufhängung, hing der Pilot direkt senkrecht über dem Passagier. Mit extrem hoher Sinkgeschwindigkeit erfolgte der Aufprall, zudem stürzte der Pilot von oben auf den Passagier. Dieser starb an einem Genickbruch.

Rettungsgerät beim Tandemfliegen

Der Vorflugcheck prüft vor jedem Start den Verschluss des Rettungsgerätecontainers

Niemand anders als der Pilot sollte den Rettungsschirm auslösen können. Pilotengurtzeuge, bei welchen der Auslösegriff des Rettungsgerätes im Griffbereich des Passagiers liegt, sind für das Tandemfliegen nicht geeignet.

geht es nur noch mit 20 km/h und Gleitzahl 3 gegen den Wind voran. Die unerwartet weite Abdrift mit dem Wind in der Kurve, verleitet manchen Piloten zum Nachziehen der Innenbremse um schneller „um's Eck“ zu kommen. In dieser Situation kommt es häufig zum einseitigen Strömungsabriss oder zu ungewollt dynamischen Kurvenmanövern.

Sicherheitshinweise

Mit dem Tandem ist eine eher großräumige Landeinteilung, in jedem Fall aber ein langer geradliniger Endanflug erforderlich. Letzteres schon deshalb, um zusammen mit dem Passagier genug Zeit für die Landevorbereitungen zu haben. 15 - 20 Sekunden sollten hierfür schon Zeit sein, der Endanflug muss demnach in einer Höhe von mindestens 20 Meter über Grund beginnen. Bei Windstille bedeutet dies, dass am Landeplatz mindestens 20 Meter für den Endanflug zur Verfügung stehen müssen.

Herrscht starker Wind, sollte generell nur mit der Starkwind- Landeinteilung angefliegen werden. Dabei fällt der Gegenanflug weg und damit auch die Probleme mit der Windabdrift beim Herausdrehen aus dem Rückenwind. In etwa auf der Höhe des geplanten Landepunktes (bei sehr starkem Wind luvseitig davor) wird quer zum Wind angefliegen, um dann mit einer sanften Kurve in ein kurzes Endteil einzudrehen.

Windabdrift einberechnen. Wird beispielsweise bei 30 km/h Wind aus dem Gegenanflug direkt in den Endanflug gedreht, wird der Tandem in der ca. 7-8 Sekunden dauernden 180° Grad- Kehre noch etwa 2,5 Meter leeseitig mit dem Wind versetzt.

Scharfe Kurvenmanöver in Bodennähe müssen unbedingt unterbleiben. Bodenberührung aus dem Durchpendeln führen häufig zu schwersten Verletzungen. Wenn man sich einmal verschätzt hat, und die Höhe für einen kontrollierten Übergang in den Endanflug zu gering ist, sollte man sich für eine Seitenwindlandung quer zum Wind entscheiden. Pilot und Passagier wird es wahrscheinlich auch hier „schmeißen“, die große Verletzungsgefahr durch dynamische Pendelbewegungen aus der Steilkurve ist aber gebannt.

Unfälle bei der Landung

Unfall

Bei kräftigem Wind leitet der Tandempilot in niedriger Höhe (ca. 8 Meter) die Kurve in den Endanflug ein. Um den Windversatz zu kompensieren, fällt die Kurve recht dynamisch aus. Hohe Kurvengeschwindigkeit und starke Schräglage verursachen einen raschen Höhenverlust. Die Landung erfolgt aus der Kurve, Pilot und Passagier stürzen zu Boden. Dabei bricht sich der Pilot ein Bein, der Passagier bleibt unverletzt.

Unfall 2

Tandemprüfung; bei starkem Talwind erfolgt die Kurve in den Endanflug zu spät, der Windversatz in der Kurve ist so stark, dass es zur Kollision mit einem Heustadel kommt. Trotz hoher Aufprallwucht überstehen Pilot und Passagierin den Unfall unverletzt. Schirm kaputt, Prüfung nicht bestanden!

Unfallanalyse

Hier liegen typische Anfängerfehler vor, die schon für unzählige Unfälle verantwortlich waren.

Unterschätzt werden sowohl der Einfluss des Windes auf Geschwindigkeit und Gleitzahl, als auch der Windversatz bei Kurvenmanövern. Eben ist man noch mit 60 Sachen und Gleitzahl 9 im Gegenanflug über den Landeplatz gebrettert, um dann festzustellen, dass das Einkurven gegen den Wind ewig dauert und mit unerwartet hohem Versatz mit dem Wind erfolgt. Anschließend

245/120

Gleitsegel

MusterprüfNr	Muster	Inhaber der Musterprüfung Fluggewicht min. max.	Klasse
DHV GS-01-1055-02	Swing Cirrus 3.24	Swing Flugsportgeräte GmbH 80 kg - 105 kg	2-3 GH
DHV girriiciis6e	Swing ANUS 324	Swing Flugsportgeräte GmbH 65 kg - 50 kg	1.2 GH
DHV GS-01-1057-02	Swing AUS 3.26	Swing Flugsportgeräte GmbH 80 kg - 105 kg	1.2 GH
DHV GS-cdifo58-2	wings of change Twister M	wings of change 80 kg - 105 kg	2 GH
DHV GS-omo59-02	wings of change Twister L	wings of change 100 kg - 125 kg	2 GH
DHV GS-onlo60k02	Cayenne 5	Skywalk GmbH & Co, VG 75 - 95 kg	2 GH
DHV GS-mo61-02	Cayenne	Skywalk GmbH & Co, KG 50 kg - no kg	2 GH
DHV GS-oeto62-02	Airwave Wave S	Airwave Vdinger Gesm.b.H. 65 kg - 55 kg	1 GH
DHV GS-oho63-02	Airwave Wave L	Airwave Uihinger Ges, m.b.H. 95 kg - 120 kg	1 GH

Gleitsegelgurtzeuge

MusterprüfNr	Muster	Inhaber der Musterprüfung	Anhängelast
DHV GS-03-0268-02	Gradient Compact	Turnpoint Fastline GmbH	200 kg
DHV 65-n13.0269.02	Pro Design Moos	PRO-DESIGN Graf, Hofbauer Ges.m.b.H.	120 kg

Hängegleiter

MusterprüfNr	Muster	Inhaber der Musterprüfung Fluggewicht min. - max.	Klasse
DHV 01 0384-02	Nuss	Flight Design GmbH 115 kg - 153 kg	3 E

1

1

Ferien Ausrüstung inklusiv!

- Adventure J Swing I Ozon
- Hotel Zimmer Frühstück
- 1000m V DHV Fluglehrer-Unterricht
- 3-14 Tage
- r Scheininhaber

5 Tage alles dabei ab

€ 398.--

Engelberger-Tal

- getuils-sigte Verhältnisse
- R. verschiedene Fluggebiete
- bis 20.00 m 1.10hendifferenz
- Ballen ganzjährig in 13.2r-nieh
- rumilientfreundli

Sehuring
inkl. Wettergarantie

Performance

Online Shop

2-Jahres-Check

Andatusie Kriendet,
taPalma / 2003
T a
Sprdita *kostenlos!*
Balkan V
strien
Sigele
OsttirolN nten
Castell do
(Adniten
Ölt'deniz-A
Brasilien

www.BLUE SKY.at
A-9920 Sillian 82 - Tel. (43) 04842 5176

adventure
SPORTS
Gleitsc... M-girl hule

- Grund- und Höhenflugschulung
- Schnupperkurse und Tandemflüge
- Performancecenter (DHV), Seminare; und Weiterbildung
- Reisenein Europa und weltweit
- Shop, Testcenter, Service, Gebrauchtgeräte...

Infos unter www.adventure-sports.de

ar.iEE'e den kostenlosen Prospekt anfordern!

Ad niure'sports
Istetton
300meriggries
Fon i38042/9486

Fliegen in Thüringen

Ganzjährig Kurse
alle Ausbildungsstufen
Windenausbildung
Flugsafaris • Shop

UL-Ausbildung: Motorschirm

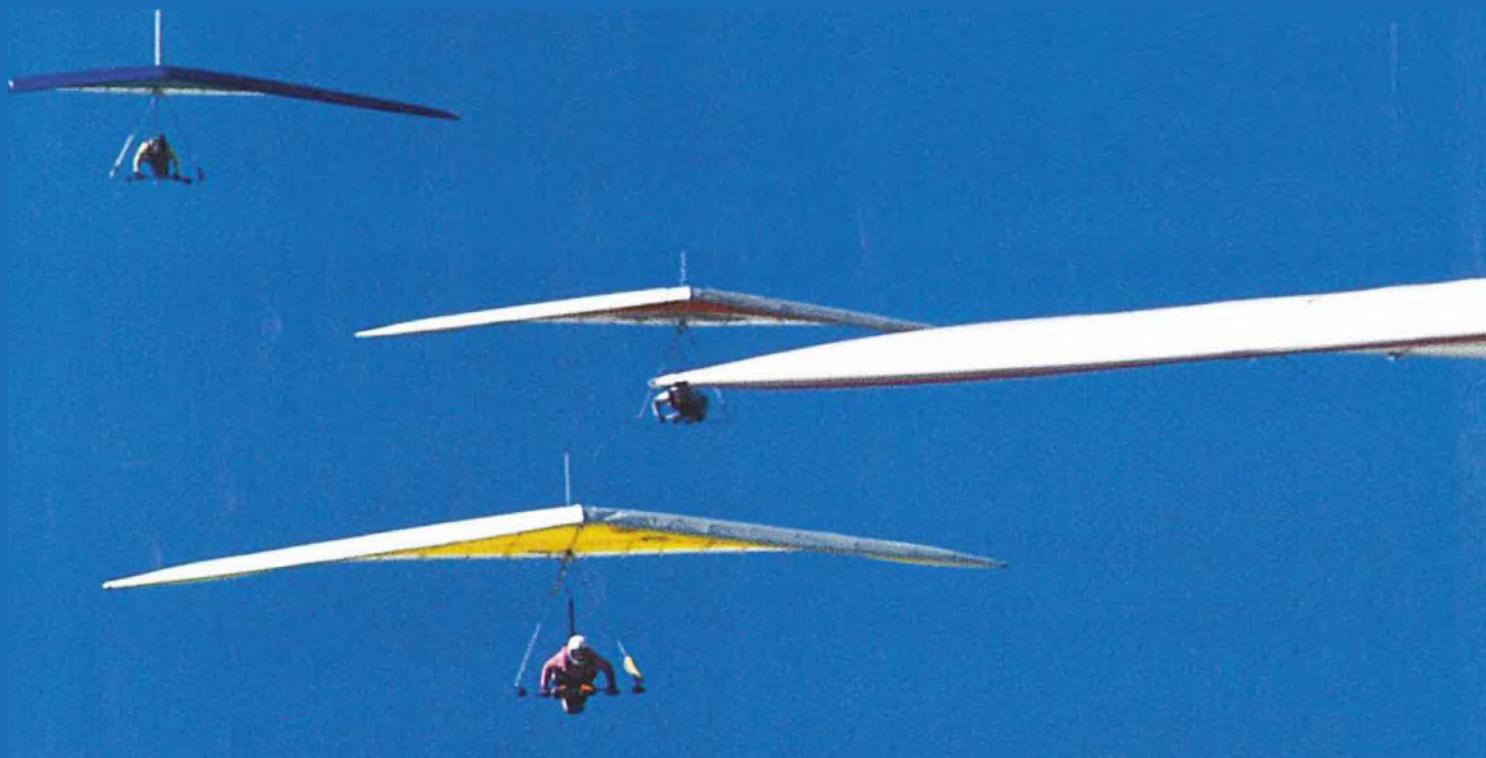
Prospekt anfordern!

Ro, P nthaler Str. 25 • 07338 Leutenberg

OSTTHÜRINGER GLEITSCHIRMSCHULE

Tel.: 03 67 34/3 03'17 • Hdily: 01 71/5 14 27 B.: otllitiringergieibrhrtatchulea.-onlinealt.

Das Landen mit dem Drachen ist mit den modernen G
Die hohe Grundgeschwindigkeit der kleinen Flächen,
machen den Landevorgang immer anspruchsvoller. Da
führung von Peter Cröniger beschreibt die Kriterien zu



Landen

mit de

räten nicht einfacher geworden.
 ber auch die gute Gleitleistung
 DHV-Lehrteam unter der Feder-
 optimalen Landung.



41111111Mb..41.111

.1111.M.MW41411.1effllMIllJelli

1111111111111111

em Drachen

Sei der Landung hat der Pilot die Aufgabe, den Drachen in der Luft so abzubremsen, dass die Geschwindigkeit über Grund bei Bodenkontakt nahe oder gleich Null ist. Wegen der großen Geschwindigkeitsspanne heutiger Hochleistungsgeräte ist es wichtig, bereits bei Flügen mit Schulungsgeräten eine effektive Landung zu praktizieren. Der Landevorgang setzt sich aus fünf Landephase zusammen. Durch gezielte Bewegungsabläufe werden die jeweils nachfolgenden Aktionen optimal vorbereitet, um das Abbremsen des Gerätes so effektiv wie möglich zu gestalten und für eventuelle Korrekturen Spielräume zu schaffen.

Aerodynamik beim Ausgleiten und Ausstoßen

Im Horizontalflug fehlt der Vortrieb, der Fahrtüberschuss wird darum abgebaut. Durch Abbau der Fahrt v nimmt der Auftrieb A ab

$$[A = c_A \cdot 2 \cdot v^2]$$

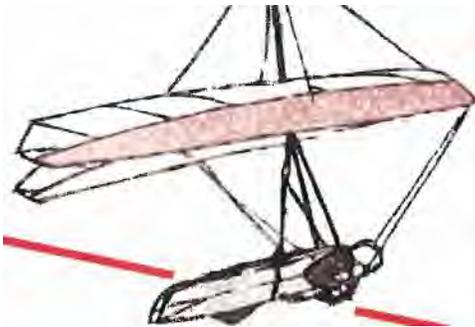
Die Höhe kann nur gehalten werden, wenn gleichzeitig der Auftriebsbeiwert c_A vergrößert wird. Dies geschieht durch Erhöhung des Anstellwinkels.

Bei Vergrößerung des Anstellwinkels wandert der Druckpunkt nach hinten. Der Grund: Die Strömung beginnt zuerst in der Mitte des Drachens sich abzulösen. Die geschränkten Flügelaußenteile, die infolge der Pfeilung weiter hinten liegen, tragen noch.

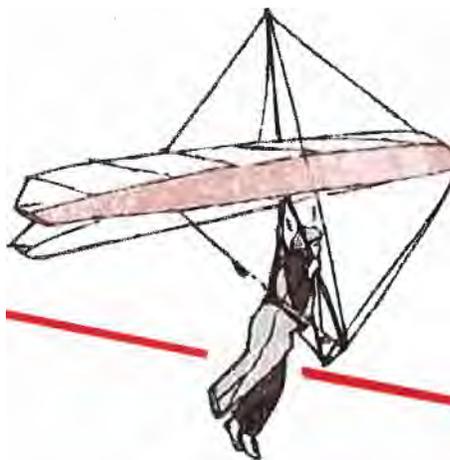
Um den Drachen im Horizontalflug zu halten, muss der Körperschwerpunkt des Piloten mit dem Druckpunkt nach hinten mitwandern.

Wird der Anstellwinkel soweit vergrößert, dass die Strömung auch an den Flügelaußenbereichen abreißt, wird der Auftrieb rasch kleiner und der Druckpunkt rutscht wieder etwas nach vorne in den Bereich der Pilotenaufhängung.

Beim Ausstoßen wird der Körperschwerpunkt weit und schnell hinter den Druckpunkt gebracht, der Widerstand wird noch größer, der Auftrieb bricht zusammen und die Lage des Druckpunktes ändert sich nicht mehr.



1. Anflug



2. Aufrichten



3. Abfangen

Landephasen

1. Anflug
2. Aufrichten
3. Abfangen
4. Ausgleiten
5. Ausstoßen

Landetechnik

1. *Anflug*: Der Endanflug wird mit möglichst konstanter Geschwindigkeit (Trimmgeschwindigkeit plus halbe Windgeschwindigkeit plus erforderlichenfalls Böenzuschlag) durchgeführt. Der Drachen wird um die Querachse und Längsachse stabilisiert.

2. *Aufrichten*: Nach dem Stabilisieren greifen die Hände an die Trapezseitenstangen. Dann wird der Körper aufgerichtet, wobei die Hände bis Schulterhöhe an den Trapezseitenstangen nach oben rutschen. Der Körper ist gestreckt, die Beine sind in den Knien nach hinten gebeugt. Die Geschwindigkeit darf sich durch das Aufrichten nicht verringern.

3. *Abfangen*: Durch leichtes Drücken wird der Drachen so abgefangen, dass die Trapezbasis ca. einen Meter vom Boden entfernt ist.

4. *Ausgleiten*: Durch weiteres dosiertes Drücken mit lockerem Griff lässt der Pilot den Drachen in konstantem Bodenabstand ausgleiten. Wenn die Ausgleithöhe nicht mehr gehalten werden kann, hat man die richtige Geschwindigkeit zum Ausstoßen.

5. *Ausstoßen*: Der Steuerbügel wird kräftig noch vorne oben ausgestoßen. Der Körper und besonders die Arme müssen nun gestreckt bleiben (Körperschwerpunkt hinten) bis Drachen und Pilot stehen.

Begründung

Zu 1. Leicht erhöhte Fahrt, um eventuellen Geschwindigkeitsverlust in Bodennähe ausgleichen zu können (Windgradient). Vorbereitung für die schwierige und ungewohnte Flugphase in aufgerichteter Position.

Zu 2. Wichtige Vorbedingungen für effektives Ausstoßen. Hände in Schulterhöhe ermöglichen maximale Ausstoßlänge. Der Körperschwerpunkt muss weit nach hinten gebracht werden, ohne die Arme strecken zu müssen.

Zu 3. Die Abfanghöhe erlaubt sofortiges Mitlaufen bei eventuellem Durchsacken.

Zu 4. Durch den lockeren Griff fühlt der Pilot den Bügeldruck und das ganze Gewicht wirkt auf die Aufhängung. Die Anstellwinkelhöhung kompensiert den Auftriebsverlust und baut Widerstand auf. Die Fahrt wird bis kurz vor den Strömungsabriss reduziert.

Zu 5. Der Widerstand muss sich schlagartig so vergrößern, dass die Restenergie plötzlich verzehrt wird. Der Körperschwerpunkt bleibt dann hinter dem Druckpunkt des Drachens; die Drachennase bleibt oben.

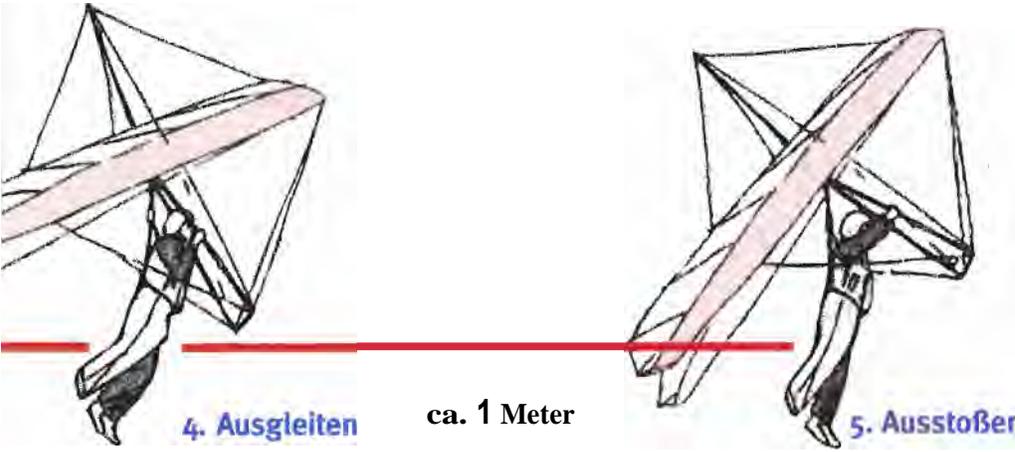
Varianten der Landetechnik

Aufrichten

- Bei Gurtzeugen, die ein deutliches Aufrichten nur unter Kraftaufwand (hochhangeln) am Trapez erlauben und dadurch den wichtigen lockeren Griff verhindern, ist es besser sich nur etwa 30°- 45° schräg aufzurichten, mit den Händen bis knapp unter Schulterhöhe zu greifen und so auszugleiten bis die Höhe nicht mehr gehalten werden kann. Unmittelbar vor dem Ausstoßen rutschen dann beide Hände ca. 20 cm (etwa bis Augenhöhe) nach oben und stoßen das Trapez nach vorne oben aus.
- Auch ein sehr spätes Aufrichten erst während des Ausgleitens ist möglich. Gerade bei turbulenten Bedingungen ist hier das Fluggerät gut zu stabilisieren. Allerdings erfordert das sehr kurz aufeinander folgende Aufrichten, Hochrutschen der Hände und das Ausstoßen gutes Timing. Die Fehlertoleranz ist dabei gering.
- Vorzeitiges Aufrichten soll durch Widerstandserhöhung den Landeanflug verkürzen, führt aber oft zu hastigen, instabilen Anflügen mit falscher Geschwindigkeit.
- Erfolgt das Aufrichten erst nach dem Abfangen ist der Anflug leichter zu stabilisieren. Aber der optimale Zeitpunkt für das Ausstoßen ist schwer zu erspüren.

Ausgleiten

- Um die Landestrecke zu verkürzen kann man die Füße während des Ausgleitens am Boden schleifen lassen. Dieses Bremsen verfälscht



jedoch den BÜgeldruck und erschwert das Spüren des optimalen Zeitpunktes für das Ausstoßen. Ein Stein in der Bremsstrecke kann die FüÙe verletzen.

Ausstoßen

• Dynamisches Ausstoßen

Ist der Pilot für das Gerät zu klein oder zu leicht, oder hat ein Gerät ein schlechtes Abreißverhalten, so hat der Pilot Schwierigkeiten bis zur Abrissgeschwindigkeit auszugleiten. Der Hebelarm des Piloten reicht nicht aus, um die Druckpunktwanderung nach hinten durch Verlagerung des Körperschwerpunktes auszugleichen. Ist die Armlänge für die Druckpunkt rücklage zu gering, so entsteht ein Geschwindigkeitsbereich, der nicht stationär erfliegbar ist. Der Pilot muss nun **vor Erreichen** dieses Geschwindigkeitsbereichs den Drachen so kräftig ausstoßen, dass die Strömung plötzlich und gleichzeitig am gesamten Flügel abreißt und der aufgebaute Widerstand die Restenergie verzehrt. Vorsicht: Auf halbherziges Ausstoßen reißt die Strömung nicht ab und das Gerät setzt die Fahrt in Höhe um.

• Lauflandung

Der Pilot stößt den Drachen nicht dynamisch aus, sondern läuft ab Minimalgeschwindigkeit mit, bis das Gerät steht. Die Gefahr des unbeabsichtigten Wegsteigens durch zu frühes Ausstoßen wird dadurch minimiert, wichtig bei starkem Gegenwind. Es besteht allerdings die Gefahr, dass in Erwartung des Aufsetzens die Beine nach vorne gerichtet werden und die Arme nicht voll gestreckt sind.

Dadurch wandert der Körperschwerpunkt nach vorne und die Drachennase kann nicht oben gehalten werden. Folge: Kein Widerstand, keine Verzögerung, oft erfolgt ein Nasencrash..

Sonderformen der Landung

Es sind die Punkte erwähnt, die jeweils besonders beachtet werden müssen oder sich von der Grundform der Landetechnik unterscheiden

Seitenwindlandung

Anflug: Vorhaltewinkel erfliegen und beibehalten, um den Anflug geradlinig und stabil zu halten, Aufrichten: Vorhaltewinkel beibehalten. Ausgleiten: Vorhalten, keine Schräglage zulassen. Bis zur Minimalgeschwindigkeit ausfliegen. Ausstoßen: Nicht ausstoßen. Lauflandung empfohlen.

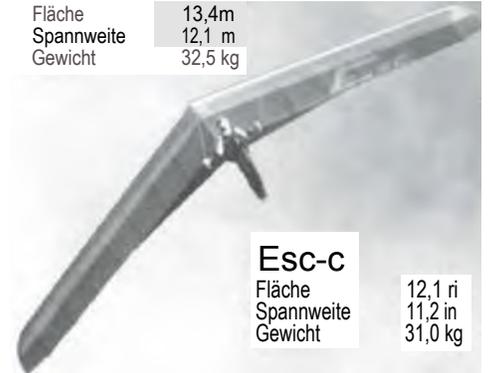
Starkwindlandung

Anflug: Bei starkem Wind ist mit großem Windgradienten, Böen und Turbulenzen zu rechnen. Deshalb fallen die Geschwindigkeitszuschläge deutlich höher aus als normal. Die Anfluggeschwindigkeit muss Vorwärtsbewegung über Grund gewährleisten, Die Stabilisierung des Anflugs erfordert höchste Konzentration und ist die wichtigste Phase der Starkwindlandung. Keine Kurven in Bodennähe! Aufrichten: Aufrichten in die senkrechte Position ist nicht erforderlich und aus Stabilitätsgründen

in zwei Größen:

Esc

Fläche	13,4m
Spannweite	12,1 m
Gewicht	32,5 kg



Esc-c

Fläche	12,1 ri
Spannweite	11,2 in
Gewicht	31,0 kg

Imintimderliehe Opiiinierting unserer il-Flosse nuolien unsere Starrillgier leistungsstark. sicher und qualitaliv einem Produkt hieelisiertnsprüchc.

*GOip aP6eilen stan3ig an 4)e;
on?SicheSieil ^as
6peien 7liegens.*

PILOT - GERÄT WIR

Wenn wir Neuerungen (nkr Änderungen bringen. (Tann sind das keine offlischen Leichlgrwichte. sondern sie sind so technisch zwingend auf die Bedürfnisse der Piloten ausgericluci. dass all ihnen kein Weg vorbei geht.

-11(

Neu - der REbull Mt.

Ein Flex-Wieg der Alk
Eine neue Idee.

los Glierlimos

i ü..ener Skr 29
D-87600 Kotifkpur..n
la 05111 0S341

wwwal.thenl,...-quggennlosAe



nicht zu empfehlen. Es genügt, wenn die Hände an die Trapezseitenstangen greifen und der Körper schräg hängt. Gelingt es nicht den Drachen zu stabilisieren, muss das Aufrichten ganz entfallen - Radlandung.

Abfangen: Dosierte; aufgrund der hohen Eigengeschwindigkeit ist nur minimaler Bügelausschlag notwendig.

Ausgleiten: Die Ausgleitstrecke ist verkürzt, bei sehr starkem Wind fehlt sie völlig. Bügeldruck dosieren!

Ausstoßen: Nicht ausstoßen! Da die Geschwindigkeit über Grund fast Null ist, stellt der Pilot die Füße auf den Boden, senkt die Drachennahe nach vorne ab und hängt sich aus. Ausstoßen bei Starkwind ist gefährlich.

Landung bei Windstille oder leichtem Rückenwind

Anflug: Keine Geschwindigkeitszuschläge notwendig. Nicht an der Geschwindigkeit über Grund orientieren, sondern Bügeldruck und Fahrtmesser beachten.

Aufrichten: Nicht tiefer als 1 m abfangen, da man wahrscheinlich mitlaufen muss.

Ausgleiten: Der optische Eindruck täuscht eine hohe Eigengeschwindigkeit vor. Konzentration auf Bügeldruck ist notwendig.

Ausstoßen: Kräftig ausstoßen. Mit fangen Schritten mitlaufen und die Arme völlig gestreckt lassen, bis der Drachen steht. Der Drachen bremst den Piloten,

Radlandung

Anflug: Die Landestrecke muss hindernisfrei sein.

Aufrichten: Man muss sich nicht voll aufrichten, die Hände können tiefer greifen. Evtl. Hände an

der Basis lassen und liegen bleiben (Starkwind). **Abfangen:** Tiefer abfangen, ca. 20 cm bis 30 cm über dem Boden.

Ausgleiten: Bügel so dosiert nach vorne führen, dass die Ausschwebehöhe gehalten wird bis man auf den Rädern rollt.

Ausstoßen: Entfällt.

Landung auf einer leicht abfallenden Landeweise

Anflug: Keine überflüssige Überfahrt! Die langsamste sichere Anfluggeschwindigkeit schafft die Voraussetzung für ein Gelingen der Landung. Hohe Geschwindigkeit würde starken Bodeneffekt erzeugen.

Aufrichten: Normal.

Ausgleiten: Die Ausgleitphase ist deutlich verlängert. Es ist geduldiges und gefühlvolles Erfliegen der Minimalgeschwindigkeit erforderlich. Man kann durch Schleifenlassen der Füße bremsen.

Ausstoßen: Kräftig, um ein Wegsteigen des Gerätes zu verhindern, denn das Gelände fällt zusätzlich ab.

Häufige Fehler

Anflug

Keine konstante Geschwindigkeit bis zum Abfangen.

Folge: Vorzeitiger Verbrauch der Fahrtreserven schon vor dem Abfangen.

Unnötig hohe Anfluggeschwindigkeit

Folge: Hohe Anfluggeschwindigkeit produziert hohen Bügeldruck, der das kontrollierte Umgreifen und Aufrichten stark erschwert. Das relativ hohe Sinken und damit die ungewöhnlich

hohe Annäherungsrate an den Boden erschweren das Abfangen und das konstante Ausgleiten. Unruhe und Hektik sind die Folge

Kein geradliniger Endanflug.

Folge: Unruhe und Hektik für nachfolgende Aktionen.

Kurvenflug in aufgerichteter Position oder Aufrichten im Kurvenflug.

Folge: Bei manchen Liegeschürzen verändert sich die Schwerpunktlage und damit die Steuercharakteristik des Gerätes. Ungewohnte Optik, ungewohnte Steuerhebel.

Aufrichten

Ungewollter Steuerimpuls beim Hochziehen am Trapez

Folge: Verlust von Geschwindigkeits- und Flugwegkontrolle.

Kein Hochrutschen der Hände bis Schulterhöhe.

Folge: Die Strecke des Ausstoßens wird verkürzt und der Pilot fällt beim Ausstoßen wieder vor in die Liegendposition - oft Bauchlandung.

Abfangen

Beine vor beim Abfangen

Folge: Der Körperschwerpunkt wandert nach vorne, was durch Strecken der Arme ausgeglichen werden muss. Der Pilot erhält den Eindruck, als würde der Drachen auf sein Drücken nicht reagieren.

Zu hohes oder frühes Abfangen (Bodenangst)

Folge: Pumpbewegungen am Steuerbügel. Das Gefühl für den Bügeldruck und den richtigen Zeitpunkt für das Ausstoßen geht verloren.



Foto: Michael Weingartner

Ausgleiten

Verkrampftes Festhalten am Trapez.

Folge: Das Gefühl für den Bügeldruck und den richtigen Zeitpunkt für das Ausstoßen geht verloren.

Der Pilot gleitet nicht horizontal aus, sondern erlaubt ein leichtes Sinken des Gerätes.

Folge: Das Gerät reagiert auf das Ausstoßen deutlich schlechter. Oft folgt Durchsacken mit Bauchlandung.

Der Pilot richtet sich nach optischer Geschwindigkeit über Grund und nicht nach Bügeldruck.

Folge: Bei starkem Gegenwind erfolgt zu frühes, bei Rückenwind zu spätes Ausstoßen.

Ausstoßen

Geschwindigkeit noch zu hoch

Folge: Der Drachen steigt weg.

Kein dynamisches Strecken der Arme

Folge: Durch langsames Strecken wird zuerst der Auftrieb erzeugt, dann erst Widerstand; der Drachen steigt weg.

Arme werden nicht bis zum Stillstand gestreckt gehalten

Folge: Der Pilot pendelt nach vorne und zieht damit die Drachennase nach unten. Nasencrash.

Die Beine pendeln nach vorne

Folge: Trotz gestreckter Arme wandert der Körperschwerpunkt nach vorne und zieht damit die Drachennase nach unten. Nasencrash.

Ausstoßen in Schräglage

Folge: Das Gerät giert um die Hochachse und verstärkt die Schräglage. Das Seitenrohr bekommt Bodenkontakt.

Zu tiefes Abfangen und Ausgleiten

Folge: Der Pilot kann sich nicht voll aufrichten und nimmt sich die Möglichkeit einer eventuellen Landung. Oft Bauchlandung

Anmerkung: Zu diesem Thema gibt es den DHV-Lehrfilm für Drachenfliegen »Starten - Steuern - Landen« als VHS-Video beim DHV.



DI 2-1) Welt des sf J31.1 Fluges!

**Achtung
Starrflügel-
piloten!**

V-Art 1,2,1 und UE:11 i;44gi g
du
von

Das bietet die IMPULS Flugdrachen GmbH. Wir...

- + ... produzieren östlich von München die Klassiker IMPULS 14/17 (DHV 1-2) und den IMPULS IC (DHV 2, 70% Doppelsegel, Abb. rechts) sowie das Gurtzeug IMPULS Cumulus.
- + ...fertigen vor Ort Segel und Hardware.
- + ...checken als anerkannter Herstellerbetrieb für Luftsportgeräte: IMPULS, FLIGHT DESIGN Starrflügler, WILLS WING.
- + ...führen WILLS WING, FINSTERWALDER Katalogartikel, BRÄUNIGER Fluginstrumente, VONBLON Gurtzeuge und Rettungsgeräte, ICARO Helme, STUBAI und AUSTRIALPIN-Karabiner, Rettungsgeräte von FIREBIRD, TR FLYIKIG EQUIPMENT, METAMORFOSI und SKYLINE, TOLI-Träger.
- .4.... packen Rettungsgeräte.

Ab sofort:

GENERALVERTRETUNG von FLIGHT DESIGN Starrflügler für Deutschland und Österreich!
Verkauf und Komplettservice für AXCESS, EXXTACY, EXXTACY Bi(place), GHOSTBUSTER

IMPULS 1101, Flugdrachen GmbH

Feldstraße 3A • 85640 Putzbrunn b. München
Tel.: 0 89/46 99 56 • Fax : 0 89/46 99 77
www.impuls-flug.com • info@impuls-flug.com



Foto: Heinz Zwyssig

RÜCKBLICK

**15 Jahre Gleitsegelprüfungen, die Tätigkeiten
des DHV-Technikreferates im Bereich Gleitsegel
und ein Ausblick auf das Jahr 2003**

von Hannes Weininger



Randonneuse

Foto: Faust, Tänzler



Brizair

4:04
Arimu 2218



Aeron

Foto: Bevevnik, Liebermeister

-> **Rückblick auf 15 Jahre Gleitsegelprüfungen**

Der enorme Anstieg der Flugsportbegeisterten, die die einfachste Art zu fliegen erlernen wollten, führte ab 1987 zum eigentlichen Siegeszug des lautlosen Fliegens. Gleichzeitig führte der DHV als erster und weltweit damals einziger eine Prüfvorschrift für GS ein. Zunächst begannen die Testpiloten mit Absprüngen aus dem Flugzeug. Später wurden die Testflüge am Titlis in der Schweiz und an der Zugspitze durchgeführt, da wegen der noch schlechten Gleitzahl der Geräte nur so die entsprechenden Sicherheitshöhen über Grund erreicht werden konnten, um die notwendigen Testmanöver durchführen zu können.

Unter den ersten Testpiloten waren Noldi Schmidt (damals noch „Kummer“), Toni Bender und Christoph Kirsch. Der DHV beschäftigt seit dieser Zeit nur wenige Testpiloten, um eine hohe Konstanz in den Prüfergebnissen zu gewährleisten. Bisher waren insgesamt nur elf Piloten als Testpiloten tätig, davon sind vier, Harry Buntz und Hannes Weininger seit 1991, Reiner Brunn seit 1996 und Mike Küng seit 1998 aktiv,

1989 kam es zu einer ersten Anpassung der Testkriterien. Die Firma Ailes de K bringt den Genair mit weitgehend geschlossener Eintrittskante heraus und verspricht einen deutlichen Leistungszuwachs.

Doch das Klappverhalten dieser Schirme wird unkontrollierbar. Der DHV verschärft die Bauvorschriften und führt zusätzliche Tests ein. Seitdem werden

die Klassifizierung der Schirme und die Bauschriften laufend modifiziert. 1991/92 erfolgt die Standardisierung der Ergebnisse. Bis zu dieser Zeit waren die Testberichte in Form von Einzelgutachten abgefasst, wobei der Testpilot seine Ergebnisse in eigenen Worten darstellte. Neu waren ab jetzt standardisierte Ausdrücke, die das Flugverhalten objektiv und neutral wiedergaben. Im Anschluss daran wurde 1993 durch exakte Beschreibung der Testbedingungen und Testanweisung auch das Einleiten der Testflugfiguren objektiviert und somit für den Herstellertestpiloten nachvollziehbarer.



Gleitsegel der ersten Generation, Maxi



Genair von Ailes de K mit je 5 geschlossenen Zellen auf jeder Seite und markantem Ducktail

RÜCKBLICK



Foto: Klaus Jäschke

Das Problem offene Beinschlaufen

Ebenfalls 1993 erfolgte die Einführung der Leinenprüfvorschrift. Das vermehrte Auftreten von Leinenrissen brachte neue Gefahren. Untersuchungen des DHV ergaben, dass die Knickempfindlichkeit und die Verarbeitung der Leinen dafür verantwortlich waren. Nach umfangreichen Forschungen führt der DHV wieder weltweit als erstes und bisher einziges Prüflabor den Leinenknicktest zur Simulation der Alterung ein.

1995 erfolgte eine erneute Überarbeitung und Anpassung der Bauvorschriften durch eine Expertengruppe aus Herstellern und DHV Mitarbeitern. Dies war auf Grund der deutlich veränderten Flugeigenschaften der modernen Gleitsegel und als Reaktion auf Kritik an den zu undynamischen und sackfluganfälligen Gleitsegeln durch Piloten und Flugschulen notwendig. Ab 1995/96 beginnt die Einführung moderner EDV verbunden mit Internetanbindung zur Darstellung der Resultate der DHV-Technik. Durch diese extrem offensive Darstellung der Ergebnisse im Internet und Zeitschriften, durch den hohen Informationsgehalt über das Extremflugverhalten und das hohe Prüfniveau erringt das DHV Gütesiegel die weltweite Akzeptanz, die es zum heute führenden Gütezeichen für Gleitsegel werden lässt.

Wiederum als Reaktion auf das veränderte Flugverhalten der Gleitsegel werden 1998 bei Gegen-Klapper und Steilspirale die Testanweisungen verändert und die Bewertungskriterien verschärft.

Gleichzeitig werden in enger Zusammenarbeit mit den Herstellern Normen zum Test von Protektoren erstellt und das Problem der vom Piloten irrtümlich beim Start nicht geschlossenen Beinschlaufen durch eine Herausfallsicherung gelöst.

Über die gesamte Zeit der Prüftätigkeit des DHV wurde ein umfassendes Archiv über alle relevanten Zulassungs- und Prüfungsdaten in Papierform und teilweise als PC-Dateien aufgebaut und gepflegt. Dies führte soweit, dass heute Flugschulen, Nachprüfbetriebe und sogar Hersteller aus dem In- und Ausland Daten über die von ihnen früher verkauften Schirme vom DHV erhalten. So haben wir z. B. erst kürzlich für über 200 Geräte die entsprechenden Daten an einen großen französischen Nachprüfbetrieb übersandt, da der DHV die einzige Stelle war, die über dieses Material verfügt.



Bullball von para Delta Parma

-+ Internationales Prüfgeschehen

Nach Gründung der Herstellervereinigung ACPUL 1988 wurden internationale Verhandlungen zur Harmonisierung der Prüfvorschriften aufgenommen. Frankreich hat damals die Anbindung der geplanten Prüfvorschriften an die AFNOR (privates Institut für Normierung in Frankreich vgl. DIN in Deutschland) erreicht und damit die Basis für eine CEN-Norm geschaffen. CEN ist die europäische Dachorganisation der nationalen Normierungsvereine, die sich darum kümmert, dass nationale Normen auf europäischer Ebene harmonisiert werden. Es folgten zähe und von geringer Kompromissbereitschaft geprägte Verhandlungen über 4 Jahre. 1992 hat die deutsche Delegation erkannt, dass das Prüfniveau in der CEN weit niedriger sein wird

als in Deutschland und sich von den Verhandlungen zurückgezogen.

Nach der Technischen Konferenz in Augsburg, bei der von Seiten einiger Länder wie England und Italien eine Heraufsetzung des Prüfniveaus bei AFNOR gefordert wurde, trat Deutschland 1996/1997 erneut in die Verhandlungen ein. Dies führte zum Abschluss der Gurtzeugnorm 1999 und Rettungsgerätenorm 2001. Die Gleitsegelnorm ist derzeit noch nicht fertig.

1995 wurde im Zuge einer Änderung des Luftrechts und der damit verbundenen Beauftragung des Österreichischen Aero Clubs mit hoheitlichen Aufgaben im Bereich des Luftrechts eine Harmonisierung zwischen Österreich und Deutschland angestrebt und abgeschlossen. Seitdem betreibt der DHV das gemeinsame DHV/OeAeC-Technikreferat und führt hier die Zulassungs- und Prüfaufgaben für beide Länder durch.

Ab 1998 schließt sich die Schweiz diesem Vertrag an.

Tätigkeitsbereich des Technikreferats

Die Ziele des DHV-Technikreferats sind:

--+ Gerätesicherheit Information

Zum Erreichen einer hohen Gerätesicherheit bedarf es zunächst der Unfallforschung. Hier wird analysiert und es werden mögliche Hinweise auf Materialversagen ermittelt. Ebenso werden Tendenzen und signifikante Anzeichen von wiederkehrenden Unfallmustern, die einen Rückschluss auf Ursachen in den Flugeigenschaften der Geräte zulassen, festgestellt.

Zusätzlich betreibt das DHV-Technikreferat umfangreiche Geräte- und Materialforschung, z.B. in Zusammenarbeit mit Universitäten im Rahmen von Diplom- oder Doktorarbeiten. Stellvertretend für viele seien hier Untersuchungen zu Tüchern, Leinen, Auftriebsverteilung, Protektoren und Karabinern erwähnt. Aufbauend auf diesen Grundlagen-Forschungen werden Bauvorschriften für die Geräteprüfungen erstellt.

Die Information über seine Testergebnisse hat für den DHV einen sehr hohen Stellenwert. Es werden Testberichte in Zeitschriften, z.B. DHV-Info und internationale GS-Presse, veröffentlicht. Die DHV-Technik gibt die Technik-Internetseiten auf www.dhv.de heraus. Wir unterhalten eine Mailingliste für Mitteilungen bei Warnungen vor Mängeln an geprüften Geräten und eine Mailingliste als Hinweis auf neu geprüfte Geräte mit einem Link zu den entsprechenden Testberichten. Zusätzlich bieten wir den Piloten Informationen über sicherheitsrelevante Themen allgemeiner Art.

Vol Libre, französisches GS Magazin, Delta & Parapendio, italienisches GS Magazin, Parapente, spanisches GS Magazin, Flyair, japanisches GS Magazin



Wie interessant unser Service für die Piloten ist, zeigt, dass 16 internationale und nationale Organisationen unseres Sports auf ihren Internetseiten direkt auf die Datenbanken, Testberichte und Sicherheitsmitteilungen des DHV-Technikreferats verweisen. Dies sind die

FAI, Belgien, Brasilien, Dänemark, Frankreich Großbritannien, Hong Kong, Irland, Italien, Japan, Kanada, Neuseeland, Österreich, Portugal, Slovenien, Schweden und die Schweiz! Ebenso verweisen zahlreiche in- und ausländische Flugschulen, Hersteller und Foren auf unsere Homepage.

4 Geräteprüfung rechtliche Grundlagen

In Deutschland, im Gegensatz zu vielen anderen Ländern, ist die Geräteprüfung gesetzliche Pflicht. Ab 1987 war dies durch eine Allgemeinverfügung des Bundesministers für Verkehr geregelt. 1993 wurde die Zulassungspflicht im Luftrecht verankert und seit 1.7.2001 erfolgte der Übergang zur Muster-Prüfpflicht für den Hersteller in einer LBA-anerkannten Prüfstelle.

Geräteprüfung Allgemein

Die Musterprüfung wird am neuen Gerät durchgeführt; in der Regel werden keine Dauerversuche vorgenommen. Es werden nicht nur Material und Flugeigenschaft geprüft, sondern daneben auch Betriebsanhandbücher und Materiallisten sowie die Einhaltung üblicher Verarbeitungsverfahren. Nach der Prüfung erfolgt die Dokumentation der geprüften Muster durch Einlagerung und Vermessung.



► Geräteprüfung Gleitsegel

Schocktest

Ziel: Messung des Materialwiderstandes gegen hohe dynamische Belastung

Messmethode: Beschleunigung des Fahrzeuges auf 100 km/h und Aufbringen der Last auf das Muster durch eine Solibruchstelle
Grenzwert: 6000 N



4444, Geräteprüfung

Testflug

Ziel: Klassifizierung des Gerätes hinsichtlich seiner Anforderungen an den Piloten im bestimmten Fluglagen.

Messmethode: Testflug innerhalb des Normalflugs und Herbeiführen von üblichen Störungen.



4 Geräteprüfung Festigkeitstest

Ziel: Messung des Materialwiderstandes gegen hohe statische Belastung.

Messmethode: Beschleunigung des Fahrzeuges und Messung der Lastaufnahme an beiden Tragegurten.

Grenzwert: 8-fache des maximalen Startgewichtes.



► Geräteprüfung

Leinenknicktest

Ziel: Messung der Bruchfestigkeit nach künstlicher Alterung.

Messmethode: Simulation der Alterung durch 5000 Knickungen der Leine.

Grenzwert: alle A- und B- Stammleinen zusammen das 8-fache des max. Startgewichtes, alle Weiteren das 6-fache.

Foto: Aymer Brunn (3)



4 Geräteprüfung Gurtzeug Festigkeitstest

Ziel: Messung des Materialwiderstandes gegen hohe statische Belastung. Messmethode: Belastung des Gurtzeuges in unterschiedlichen Belastungsrichtungen über eine Zeit von 10 s. Grenzwerte: Positive Belastungsrichtung und RG-Verbindung das 9-fache des max. Einhängewichtes, negativ das 6-fache des max. Einhängewichtes.



4 Geräteprüfung Protektor

Ziel: Messung der Verzögerung durch den Protektor.

Messmethode: Freier Fall über 1,5 m. Grenzwert: 20 G.

4 Geräteprüfung Rettungsgerät: Öffnungshöhe

Ziel: Messung der Fallhöhe bis zur tragend wirksamen Öffnung.

Messmethode: Freier Fall 2 Wiederholungen. Grenzwert: 60 m.

► Geräteprüfung Festigkeit

Ziel: Messung der Bruchresistenz.

Messmethode: Beschleunigung des Prüfkörpers auf ca. 160 km/h im freien Fall. 3 Wiederholungen. Grenzwert: kein Versagen eines Bauteiles.

4 Geräteprüfung Sinkgeschwindigkeit

Ziel: Messung der Sinkgeschwindigkeit.

Messmethode: Vergleichende Messung des Luftwiderstandes. Grenzwert: 7 m/s.



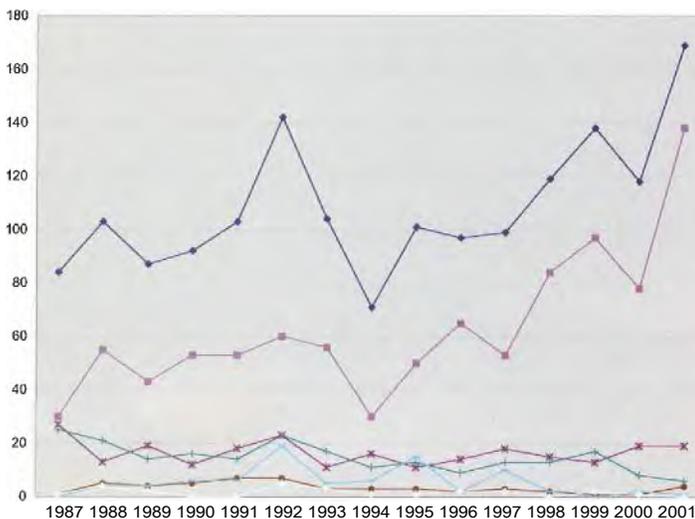
Foto: Bernd Schmidler

Ausblick

Wir werden weiter am Ausbau der Information über die Tätigkeit des DHV/OeAeC-Technikreferats arbeiten.

- Ausweitung der Testberichte auf die anderen Gerätegruppen sowie Bereitstellung der geprüften Betriebshandbücher, Nachprüfanweisungen und Kennblätter zum Download im Internet.
- Anpassung der Lufttüchtigkeitsforderungen ab 2003 unter anderem zur Dynamikreduktion im Bereich der 1 und 1-2. Eine Darstellung der Änderungen folgt, wenn die neuen Lufttüchtigkeitsforderungen veröffentlicht sind. Dies wird voraussichtlich zum 1.4.2003 geschehen.
- Vorwegnahme der Neuerungen, die durch die Verzögerungen bei der CEN bisher nicht eingeführt werden konnten. Damit steht mit der Einführung der neuen LTF das modernste Prüfverfahren für GS auf dem Niveau der CEN-Norm zur Verfügung, obwohl die tatsächliche CEN-Norm aufgrund der sehr langsamen CEN Prozedur noch nicht eingeführt werden kann.
- Optimierung der Testverfahren durch DHV und SHV, seit 1997 arbeitet das SHV Testlabor Air Turquoise und das DHV/OeAeC Technikreferat zusammen. Hersteller können einzelne Tests für das DHV Gütesiegel (und damit für die deutsche Musterprüfung und österreichische Zulassung) auch vom SHV durchführen lassen. Der DHV hatte anfänglich durch Nachtessen aller Muster und später durch fallweises Nachfliegen auf die einheitliche Durchführung der deutschen Testvorschriften hingewirkt. Um eine noch höhere Genauigkeit der Testflug-Verfahren zu gewährleisten, testen die Testpiloten beider Verbände künftig die Gerätemuster gemeinsam. Die Erfahrung hat gezeigt, dass auch bei exakt definierten Testflugnormen Abstimmungsbedarf in Grenzfragen bleibt.

Prüfungen



- Gesamt
- Gleitsegel
-)K- Gurtzeug für Gleitsegel
- e- Gurtzeug für Hängegleiter
- Hängegleiter
- Rettungsgert für Gleitsegel
- Rettungsgert für Hängegleiter

Im August 2002 hat Herr Heinz-Gerd Brunßen - Gerdas als Vertreter des Luftfahrt-Bundesamtes die DHV-Technik überprüft. Er hat diese Überprüfung im Rahmen der Anerkennung der DHV-Technik als LBA-anerkannte Prüfstelle durchgeführt. Herr Brunßen-Gerdas konnte sich sowohl in unserer Prüfaußenstelle in Neubiberg, wo die meisten Materialprüfungen durchgeführt werden als auch bei Testflügen von den hohen Qualitätsanforderungen für unsere Prüfungen überzeugen. Auch beim Besuch in der Geschäftsstelle war er von der Organisation der Verwaltungsabläufe und der Dokumentation der Prüfergebnisse begeistert. Die DHV-Technik hat dieses Prüfstellen-Audit durch das LBA ohne jede Beanstandung erfolgreich abgeschlossen.



Oben: Herr Brunßen-Gerdas und Bernd Schmidler im Flugmechanikwagen
Unten: Herr Brunßen-Gerdas Reiner Brunn und Andreas Schmidler beim Gleitsegel-Festigkeitsstest

Bregenzerwald-Cup 2003

Text und Fotos: Benedikt Liebermeister

Professioneller Einstand! Ein großer Erfolg war der erste Bregenzerwald-Cup. Märchenhaft verschneite Winterlandschaft in strahlendem Sonnenschein empfing Genuss- und Profipiloten sowie die zahlreichen Zuschauer. Fast alle Hersteller waren vertreten. Weder Kosten noch Mühe gescheut hatte das Team um Jodok Moosbrugger - Flugschule Bregenzerwald - um einen adäquaten Ersatz zum legendären Stubai-Cup zu schaffen. Perfekte Start- und Landebedingungen sowie eine herzliche und kompetente Organisation schufen hervorragende Rahmenbedingungen.

Höchste Anforderungen an alle Beteiligten stellte die klirrende Kälte. Bei Temperaturen um die 17° unter Null froren sogar die Gesichtzüge ein. Doch der begeisterte Pilot kennt keinen Schmerz. Von früh bis spät wurden die neuesten Modelle getestet. Promo-Teams zauberten faszinierende Formationen in den Himmel. Um jeden Meter kämpften die Profis beim samstäglichem Gleitwinkel-Wettbewerb. Weltcupsieger Alex Hofer gewann mit einem UP Trango, zweiter wurde Michael Hartmann (Swing Stratus 4), auf dem dritten Platz folgte Jürgen Werner (Gin Boomerang). Imponierend waren die Acroschows mit Mike Küng und Markus Gründhammer. Alle, die in der Szene Rang und Namen besitzen, gaben sich die Ehre. »Mad Mike« Küng, »Acrominator« Markus Gründhammer, die Brüder Rodrigues, Michael Nesler mit seinem Independence-Team, die Renegades, das Acro-Team von Sky Paragliders und das Team von Salomon. Da meist Profis am Werk waren, kam es zu keiner wirklich brenzlichen Situation. Solche Flugmanöver bringen Mensch und Material an die Belastungsgrenzen. Deshalb ist der Trainingsaufwand extrem hoch. Mike Küng hat im Jahr 2002 1011 Flüge absolviert.

Insgesamt war an beiden Tagen auch bei den freien Fliegern nicht ein Zwischenfall zu verzeichnen. Trotz hunderter von Flugbewegungen hatte die Organisation die Situation jederzeit im Griff. So wurde auch immer wieder ausreichend freier Luftraum geschaffen, in dem sich todesmutige Basejumper dem Publikum entgegen warfen.



eleee.

Fleißig gearbeitet hatten die Firmen über den Winter. Fast alle hatten eine oder mehrere Neuentwicklungen zu präsentieren. Hier nur ein kurzer Abriss. Auffällig: Die 2er sind wieder im Kommen! Nova bringt den Aeron, im 1-2er Bereich den Artax.

UP kontert mit dem Summit 2. Kantega heißt ihr 1-2 und Targa der Wettkampfschirm. Aspen nennt Gradient die Streckenflugmaschine in der XC-Sportklasse. Markus Gründhammer - Wings of Charge bleibt den Stürmen treu und präsentiert den Twister (DHV 2),

Mit dem Vulcan von Ozone und dem Gangster von Gin (beide DHV Gütesiegel 2 in Bearbeitung) hat Aerosport gleich zwei Eisen im Feuer. Ein außergewöhnliches Design bietet Skywalk beim Cayenne (DHV 2). Keara ist der Beitrag

Apcos im 2er (DHV-Gütesiegel in Bearbeitung) Segment. Skyline hat den Vertrieb der französischen Firma Aerodyne und des tschechischen Herstellers Mac Para übernommen. Die Franzosen zeigten den tumble (DHV 1-2) und den Dune (DHV-Gütesiegel 2 in Bearbeitung), die Tschechen den Muse (DHV 1), den Eden 2 (DHV 1-2) und den Intox (DHV-Gütesiegel 2 in Bearbeitung).

Das Erfolgsrezept des Arcus setzt Swing mit der Neuentwicklung des Arcus 3 fort. Freex hat ein Herz für die Bergsteiger mit dem Fxt, der Blast bedient die 1-2er Piloten. Dragon 2 ist das Update des Intermediates von Independence. Pro Design hat den Jazz (DHV-Gütesiegel 1-2 in Bearbeitung) entwickelt und XIX setzt auf den Inter 2 (DHV 1-2). Einen neuen Einser (Wave) hat Airwave im Programm. F 18 ist nicht der neueste amerikanische Kampffjet, sondern Firebirds Aeroschirms. In der Entwicklung steht bei Advance ein neuer Einser, der bewährte Bi-Beta z wird komplett überarbeitet.

Es gab noch viel mehr zu sehen und zu erleben im Bregenzerwald am Diedamskopf. Ein gelungener Saisonauftakt!

DHV-TV

Im Internet www.dhv.de sind unter News/DHV-TV viele interessante Videoclips in D5L- und ISDN-Qualität zum Bregenzerwald-Cup angeboten. Hautnah dabei seid Ihr beim gelungenen Intro und den atemberaubenden Flug-Shows. Nahezu alle Hersteller geben Interviews über aktuelle Produktentwicklungen für die neue Saison.



At
DhV kor an
S. 11111144
mit 11111144
11111144
11111144
11111144
11111144



Nova, Aeron



Wolfgang Lechner von Nova interviewt von Sepp Gschwendtner



Gradient, Aspen



...ing Chef Günter Weiß



Hans Bausenwein von Aerosport beim Video-Interview mit Tom DW



Mac Para, Eden 2



Christian Geierstanger vertritt Advance



Apco Chef Cohn und Ver... Kaiser von Fly&More geben bereit...ig Auskunft



Up, Summit 2 4A,



Skywalk, Cayenne



Veran... Jodok Moosbrugger



Aus der Schweiz angereicht, das Team um Mich Kobler von XIX



Wings of change, Trelora



Freex, Fxt



inio 2,57



Startplatz Hubertushütte während der Fällungsarbeiten

Neues Fluggelände Geisingen, Landkreis Tuttlingen

Der Paragleiter Geisingen e.V. kann die Sektkorken knallen lassen. Zum einen wurde jetzt der Verein neu gegründet und zum anderen konnte

endlich das Gelände an der Hubertushütte zugelassen werden. Im Frühjahr und Herbst 2002 konnten mit Ortsterminen des DHV und viel Überzeugungsarbeit der Piloten, die Behörden, der Forst und die Gemeinde Geisingen für das Projekt gewonnen werden. Durch Entnahme von Fichten im Startbereich profitieren nicht nur die Flieger. Auch dem angrenzenden Trockenrasen wird Lebensraum und vor allem Sonnenlicht gegeben.

Vorausgegangen war eine intensive Geländesuche von Rainer Gojowczyk, Jens Dast und dem DHV Referat Flugbetrieb. Der Katastrophen-Herbst mit einem Tiefdruckgebiet nach dem anderen konnte

Rainer Gojowczyk und seine Mitflieger nicht davon abhalten, das Gelände bereits mehrmals zu überhöhen und richtig lange zu fliegen. Das Gelände ist offensichtlich ein thermischer Gewinn. Gastflieger sind nach Absprache willkommen.

Björn Klaassen
DHV Referat Flugbetrieb

Heinsheim – Ostgelände bei Heilbronn

Nach jahrelangem Ringen konnte jetzt der Gleitschirmclub Neckar-Odenwald e.V. ein Ostgelände bei Heinsheim zulassen. Der ursprünglich beantragte Startplatz in einem Weinberg wurde zugunsten des Naturschutzes aufgegeben. Die Alternative ist zwar viel unscheinbarer, hat jedoch thermisch enorm viel zu bieten. Aus gerade mal 50 m Höhendifferenz konnten bereits viele hundert Meter Startüberhöhung herausgeholt werden, Fliegen vor der Haustüre heißt die Devise für Robert Ludmann vom Aufwind Brettachtal e.V. und Matthias Harnisch vom Gleitschirmclub Neckar-Odenwald. Statt weiten Anreisen kann nun bei Ostwind zu Hause geflogen werden.



Gelände Heinsheim – bei Ostwind hinauf zur Basis!

Weitere Infos unter:

www.para-now.de oder e-mail: mathias@omnibus-schneider.de

Björn Klaassen
DHV Referat Flugbetrieb

Ohrenskopf - Nordschwarzwald

Der neu gegründete Verein die Guggelflieger (deutsch: Tütenflieger) aus dem Bühlertal arbeitet im Moment heftig an einer neuen Geländezulassung. Am Ohrenskopf soll noch in diesem Winter die neue Startfläche unterhalb der Höhenstraße angelegt werden. Besonders interessant für die Gemeinde Bühl



Vereinschef Wolfgang Braun mit Clubkollegen bei Verhandlungen mit dem Forstamt (rechts)

ist die touristische Attraktivität und der neue Aussichtspunkt in das Rheintal. Wolfgang Braun, Chef der Guggelflieger, hat die vielen offenen Türen gar nicht erwartet. Bei einem Ortstermin im November wurde die Größe der Startfläche mit dem örtlichen Revierleiter festgelegt.

Björn Klaassen
DHV Referat Flugbetrieb

INFO

Hangstart für GS und HG
Höhendifferenz: Zoom
Koordinaten: N: 47° 56' 28"
E: 8° 37' 28"
Ausrichtung: SW
Zugang: Ausschließlich zu Fuß, HG praktisch nicht möglich, da keine Auffahrtgenehmigung vorliegt.
Besonderheiten: Schneisesituation, Starts nach Einweisung durch Verein.
Info: Rainer.Gojowczyk@t-online.de oder 0176/2730274



Die Geländesituation im Nordschwarzwald hat sich durch den Orkan Lothar und Neuzulassungen deutlich verbessert.

Nordschwarzwaldrunde (NSWR)

Wie bei der Regionalversammlung Südwest bereits angekündigt, fand noch im Spätherbst ein Treffen der Nordschwarzwaldvereine und dem DHV Referat Flugbetrieb statt. Alle Vereine zwischen Pforzheim und Ofenbourg sowie die Regionalbeirätin Luise Christmann waren zur Versammlung gekommen, um die Idee von Martin Lohse (GSV Baden) zu diskutieren. Die wichtigsten Eckpunkte dieser Idee sind:

- > Möglichst viele Gelände in der Region mit möglichst vielen verschiedenen Windrichtungen
- > Gegenseitige Öffnung der Gelände
- > Gastflugregelungen
- > Möglichst freies Fliegen
- > Sicherheit

Der Punkt gegenseitige Öffnung der Gelände (Gastfluggebühren) wurde besonders lebhaft diskutiert. Das Problem besteht insbesondere darin, dass gerade kleine Vereine Gastfluggebühren benötigen, um Gelände überhaupt zu unterhalten. Schlussendlich einigte man sich zu einem losen und freiwilligen Zusammenschluss im Nordschwarzwald. Den gemeinsamen Interessen kann damit mehr Gewicht verliehen werden. Eine Internetseite mit der Darstellung der Gelände und der Ziele der Nordschwarzwaldrunde wird im Moment erarbeitet und demnächst ins Netz gestellt.

Björn Klaassen
DHV Referat Flugbetrieb/Gelände

DHV—WETTER NETZ

Geländename	Geländehalter	Telefon
07338 Tauschwitz	Ostthüringer Drachen- und Gleitschirmfliegerverein Saalfeld e.V.	0175/4069390
32457 Porta Westfalica	Delta Club Wehengebirge e. V.	9571/710227
335088 Eisenberg	LIFT Ederbergland e.	06452/8585
36136 Wasserkuppe	Rhöner Drachen- und Gleitschirmfliegerverein e.V.	06654/696
38640 Rammeisberg	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 Hellertal e.	02744/930348
58849 Nordhelle	GSC Nordhelle e.V. + Flugsport Lennetal e.V.	02352/21265
64665 Melibokus	Erster Odenwälder Drachen-Flug-Club e.V.	06251/983612
72258 Stöckerkopf	Drachen- und Gleitschirmverein Baiersbronn e.V.	07442/121425
72393 Schneithalde	DFC Sterzein e.V.	0170/4435907
74343 Teufelsberg	»Die .1. Hohenhaslacher Flieger. e.V.«	07147/922156
74544 Einkorn	.HG-Club -Einkorn Schwäbisch Hall.. e.V..	0791/4992360
74847 Finkenlof	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 Kitaicbtal e. V.	07250/921228
76863 Förtenberg/Trifels	Südpfälzer Gleitschirmflieger Club e.V.	06346/308560
78148 Hintereck	Gleitsiegelclub Lenticularis e. V.	07723/5801
79102 Schauinsland	GSC Colibri e.V.	07602/1512
79183 Kendel	DFC Südschwarzwald e. V.	07681/22058
79215 Gschasi	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Eiztal e. V.	0171/9004833
79410 Hochblauen	Hängegleiter Club Region Blauen e.V.	07632/828088
82467 Wank	Gleitschirinsieger Werdentels e. V.	derzeit nicht aktiv
83122 Hochries	Gleitschirmclub Hochries-Sanierberg e. V.	derzeit nicht aktiv
83436 Predigtstuhl	»GSC .Albatros. Bad Reichenhall e. V.«	derzeit nicht aktiv
83661 Brauneck	Lenggrieser Gleitschirmflieger	0171/8159210
83700 Wallberg	DGC Tegernseer Tal e.V.	08022/95137
87459 Breitenberg	Ostallgäuer Drachen- und Gleitschirmflieger Maikloberdorf	0171/8120340
93339 Jachenhausen	1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub Riedenburg e. V.	09442/3295
93453 Hoher Bogen	1. Gleitschirmverein Bayernwald e. V.	09947/2452
93462 Osser	1. Gleitschirmverein Bayernwald e. 0.	0175/8184772
94541 Büchelstein	DGC Bayernwald e. V.	09908/891191

Reiseprogramm 2003

Dolomiten - Bassano - Andelsbuch • Greifenburg - Lac d'Annecy
Balaton (Ungarn) • Ölüdeniz (Türkei) Sahara (Tunesien)

fly with the best

Mike Kung - Toni Bender - Michi Nessler - Charles Kunow

09"
cd
Flugsportzentrum für:
+ Paraglid ing
+ Motorschirm
+ Reisen



Harzer

Schule & Shop
Knut Jäger

www.paracenter.com



Der Drachenflieger hat frühzeitig geklinkt und kurbelt sich an die Basis. Dann geht es auf Strecke. Die Windräder verraten schon die Überschrift dieses Streckenfluges „Vom Winde verweht“

Gern wird der bequeme Startwagen benutzt.



Hinterweiler — das Reha-Zentrum für infizierte Streckenflieger

Vor einem Jahr berichteten wir über diese kleine eingeschworene Gruppe vom Flugplatz Hinterweiler, die die Fliegerwelt aus den Angeln heben wollten, und es ist mir eine Freude, heute Resümee zu ziehen.

Sie haben Wort gehalten - die Halle steht seit letztem Jahr. In ihr finden die Schlepptrikes und einige aufgebaute Drachen Platz. Man ist dadurch innerhalb weniger Minuten „airborne“ und so wundert es einen nicht, dass diese nimmersatten Flieger schon Freitagnachmittags in Hinterweiler herumlungern! Heimlich und stetig sammeln sie so ihre Flugstunden, während andere noch unentschlossen aus dem Fenster schauen.

Neben der Halle haben sie einen Container mit Büro und Schulungsraum aufgeschlagen und natürlich wurden Toiletten installiert. Da diese Leute wie Vertriebene ihr Wochenende auf dem Flugplatz verbringen, legen sie besonderen Wert auf wohnliche Wärme. Ja – ich muss es hier sagen – ich habe zuletzt dort sogar Tulpenzwiebeln gesehen!

Die gute Infrastruktur lockt seit letztem Jahr auch die

Streckenflieger nach Hinterweiler. Ein Schlepp für die Jungs und sie werden nicht mehr gesehen. Ein Stau am Start ist deshalb im ganzen Jahr nicht vorgekommen. Es hat sich jedoch eine weitere Spezies am Flugplatz etabliert – der Motorraddrachenflieger, Er hat das ganze Jahr seinen Drachen aufgebaut in der Halle stehen und reist mit dem Motorrad nach Hinterweiler an. Stehen die Wolken noch nicht wie gewünscht, so macht er noch schnell eine Spritztour mit dem Motorrad zum Nürburgring und hängt dann halt etwas später im Gurtzeug am Schleppseil. Die Ausbildung

Info am Wochenende

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

der Drachenflieger „vom L-Schein an hinter dem UL“ läuft seit letztem Jahr mit Erfolg. Wie beneide ich diese Schüler. Was mussten wir uns noch am Übungshang herumquälen. Wer als fertiger Drachenpilot noch die UL-Schlepp-Ausbildung benötigt, kann auch dies in Hinterweiler nachholen. Es wird aber auch eine Umschulung vom Gleitschirm- zum Drachenflieger angeboten.

Die beiden Trikes wurden zudem sorgfältig einem größeren Wintercheck unterzogen und warten auf die ersten Sonnenstrahlen des Frühjahrs.

Hinter vorgehaltener Hand wurde zuletzt gemunkelt, ein neuer Doppelsitzer für die Ausbildung im Doppelsitzerschlepp sei beim Weihnachtsmann bestellt. Wir lassen uns überraschen.

Von dem letztjährigen Erfolg zu Ostern angetörnt, möchten die Betreiber des Flugplatzes Hinterweiler auch für dieses Jahr alle Flieger wieder zum offiziellen Eröffnungsfliegen an Ostern nach Hinterweiler einladen. Letztes Jahr flogen an Ostermontag sogar Scheunentore. Da dieses Jahr Ostern sogar 3 Wochen später ist, sind die Erwartungen entsprechend hoch! Die fleißigen Schlepppiloten Günter, Ralf, Walter und Wolfgang färben schon die Eier. Für die Kleinen ist also gesorgt – es soll ja auch fliegende Osterhasen geben oder wie heißen die Tiere mit dem Rüssel?

Johannes Koch



Mögliche Untersuchungsgebiete in Deutschland

Unter der Lupe

Der Einfluss des Drachen- und Gleitschirmfliegens auf Vögel wird untersucht

Seit Jahren geht es in den Diskussionen mit dem Naturschutz immer wieder um die Frage, wie sich der Flugbetrieb auf die Vogelwelt auswirkt. Wie so oft im Leben gibt es völlig verschiedene Auffassungen. Das extremste Beispiel kommt aus Südwest-Deutschland. Nach dem Überflug mit einem Gleitschirm sei das Gebiet „vogelfrei“, behauptete dort ein Vogelschützer in seinen schriftlichen Ausführungen. Die Behauptung ist kühn und zeigt deutlich die Emotionen auf. Wir Piloten machen häufig völlig andere Beobachtungen: Das gemeinsame Kreisen mit Greifvögeln ist relativ häufig zu beobachten und gehört zu den herausragenden Erlebnissen beim Fliegen. Viel gelernt haben wir von den Wissenschaftlern aus Berchtesgaden. Die Adlerstudie (Nationalparkverwaltung Berchtesgaden 2000) zeigt einen Weg auf, wie beim Respektieren der Horstbereiche ein Nebeneinander gut möglich ist. Naturverständnis statt Ausschluss des Sportlers aus der Natur ist hierfür das Stichwort.

Je Meiner die Vögel werden (z.B. Singvögel), umso schwerer wird es, den tatsächlichen Einfluss auf die Avifauna (Vögel) festzustellen. Gerade bei Geländezulassungsverfahren wird es immer schwieriger, diese Frage zu beantworten. immer häufiger kommt es vor, dass die Vereine bei der Zulassung von den Naturschutzbehörden ein Gutachten auferlegt bekommen. Insbesondere ist von Bedeutung, ob wertvolle und geschützte Arten durch den Flugbetrieb betroffen sind.

Wir haben uns beim DHV daher mit der Thematik näher beschäftigt und

wollen die Frage nach dem Einfluss auf die Avifauna näher untersuchen lassen. Die Idee ist folgende: In verschiedenen Fluggeländen in Deutschland soll in unterschiedlichen Lebensraumtypen festgestellt werden, welche Vogelarten im Einzelnen vorkommen und ob erfolgreich gebrütet werden kann. Die erfolgreiche Brut ist im Prinzip der Indikator für Lebensraumqualität der betreffenden Vogelart. Die Startbereiche werden besonders intensiv unter die Lupe genommen. Vergleichsflächen dienen der Überprüfung außerhalb der Startbereiche. Als Lebensraumtypen wurden beispielsweise Trockenrasen (Flugplatz Altes Lager bei Berlin - DCB Berlin), Weinbergsbrachen (Gangelsberg bei Bad Kreuznach — Pfälzer Gleitschirmclub) oder Feuchtlebensräume (Fluggelände Getelo — Eurofly e.V.) vorausgewählt.

Mit dem Fachbüro Zukunft Biosphäre GmbH haben wir einen Partner gefunden, der in der Lage ist, die Untersuchung durchzuführen. Projektleiter ist der Diplombiologe Uli Bendet (Adlerstudie) und der Biogeograph Rolf Eberhardt. Im Frühjahr und Frühsommer 2003 werden ca. 10 Fluggelände näher unter die Lupe genommen. Mit Ergebnissen ist im Herbst zu rechnen.

Björn Klaassen
DHV Referat Flugbetrieb



Beispiel für einen wertvollen Naturraum – Flugplatz Altes Lager des DCB

Mit UL und Winde in die Luft

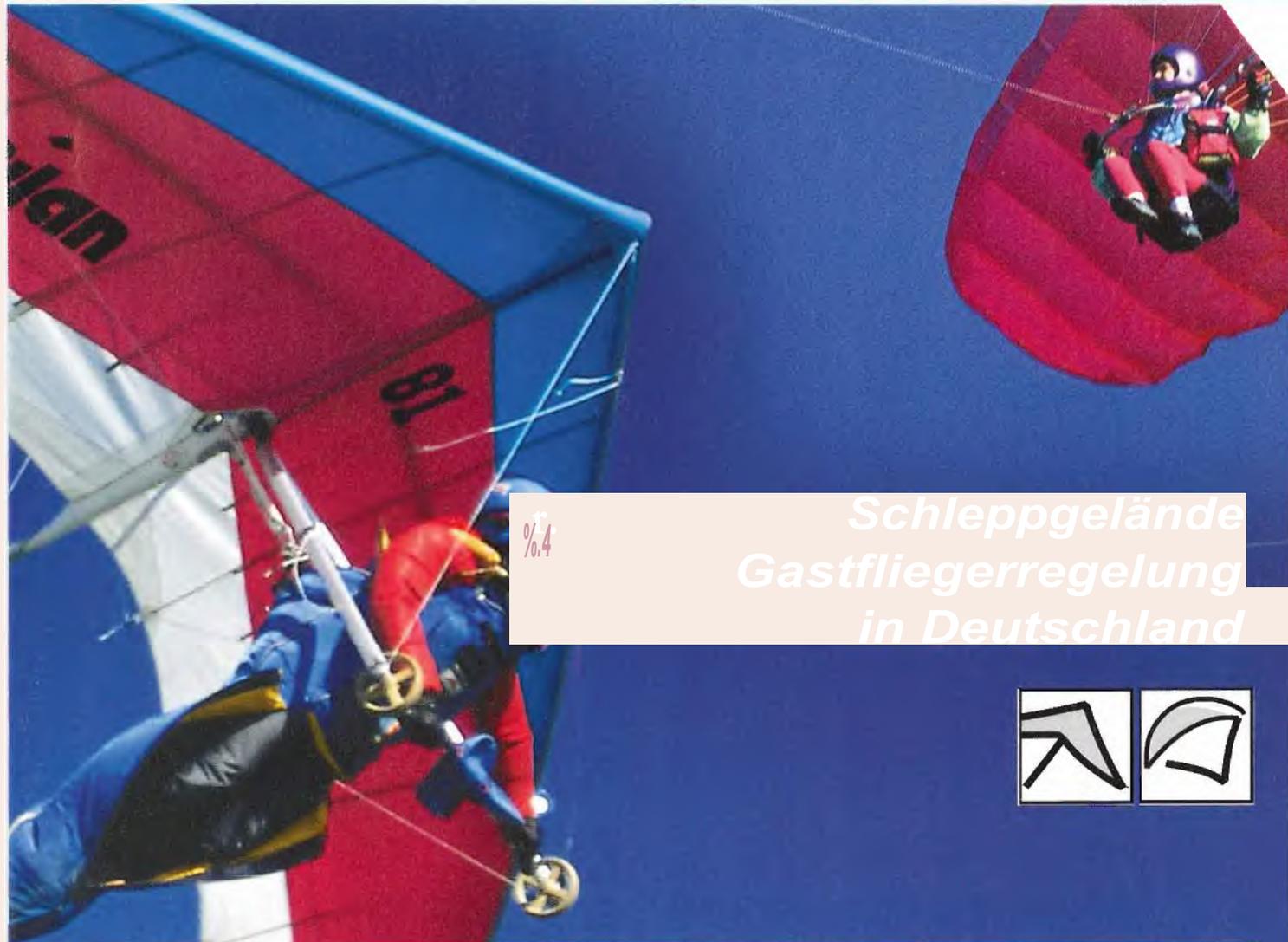
Nicht wenige der besten Drachen- und Gleitschirmpiloten Deutschlands sind im Flachland zuhause und fliegen dort bei jeder passenden Wetterlage in einem anderen Fluggebiet. Wo liegen diese „geheimen“ Schleppgelände, die oft nur Insidern bekannt, und wo Gastflieger willkommen sind?

Im Rechner des DHV sind heute knapp 130 Schleppgelände registriert, vor einem Jahr waren es noch 121 Schleppgelände. Also eine steigende Tendenz, die sich auch im Wechsel von Vereinsadressen widerspiegelt. In manchen Vereinen herrscht mitunter eine Fluktation der Vorsitzenden und deren Adressen, dass unser Briefträger mir an einem Tag sieben als „nicht zustellbare Briefe“ in die Hand drückte. Da kommt Freude auf. Mit Hilfe von Horst Barthelmes vom DHV-Schlepp-Resort und der DHV-Geschäftsstelle konnten die aktuellen Adressen ermittelt werden. Jeder Fliegerclub mit eigenem Schleppgelände wurde nun mit dem Fragebogen konfrontiert. Der Knackpunkt war ganz klar die Gästeregulierung: Wer keine Gastflieger auf seinem Gelände sehen möchte oder kann, wurde nicht in unsere Liste aufgenommen. Bekannte Schleppvereine, wie der besonders gastfreundliche Remstaler Drachen- & Gleitschirmverein bei Stuttgart, fielen durch diesen Raster, weil der Club nach jahrelangen Bemühungen einen Flugberg mit Hilfe des DHV zugelassen bekommen hatte und damit wurden

die bisherigen Schleppaktivitäten weitgehend eingestellt. Letztlich blieben 49 Schleppgelände mit Gastflugberechtigung übrig. Die Qualität dieser Schleppgelände ist so unterschiedlich, dass sich der Blick in die jeweiligen homepages auf jeden Fall lohnt. Schulung und Weiterbildung sind Stichwörter für Neueinsteiger. Eine telefonische Anfrage an die aufgeteilt Kontaktperson muss für jeden Gastflieger Pflicht sein, denn die meisten Fluggebieten, wie bei dem der Drachen- & Gleitschirmverein Rhein-Mosel-Lahn e.V., stehen sieben Schleppgelände zur Auswahl und über drei Dutzend Fußstart-Gelände am Berg. An welchem Ort nun geschleppt oder gerannt wird, verrät uns die Rubrik Telefon, mit dem die großen Vereine Ordnung ins System bekommen. Welches Bundesland verfügt über die meisten Schleppgebiete mit Gästeregulierung? Das ist Bayern und Baden-Württemberg mit jeweils neun Vereinen - eine echte Überraschung, denn dort stehen auch die meisten „fliegbaren“ Berge.

Hans G. Isenberg

Geländename	Bundesland/Nächster Ort	Haller	Kontakt	Zeiten	Windentyp
Allhol	BAU 76337 Bad Helme Bernbach	Ole Aheldrachen	Wechsel tel: 010833138. Mobil: 01112 2 406 499	nach Vereinbarung, meist am Wochenende	Mobil Wesnelmano
rsBeim treillenSleau	Ba-140 12161 Albnadentinnen	farrellellemalb	wechmelud, tel: 071 /5451464, email:lehme@lealea.de	Samstags und Sonntags + feiertage	Mobil, Koch Doppelwinde
kingen	Ba619 18662 Besingen	Orathenfliegerverein Besingen	Im Veber, Mobil: 01134120369, man flugbetriebsdiele, wsodyb.de	April feigleruber Samstagn ab 13.00 UM, foeurnagn ab 11.00 Uhr	Hur Ugehleo
Caegienen	Bu k 12531 floben ⁹ einMeldelnen	Wellentrainer	facto Baisch, tel:01311 1516, Mobil: 0111.5110615. caro.baing@lgnlime.de	Men-Septemlar Samsiegs ad feenlagn	flthfide und 11(Schlepp
Oberader	38141 16101 Kaidalikkeracher	Gleitschirmclub Kraichal	Reinhardt Abel und Esser Heil, tel: 01250 8118 + 01752 417. Hun gsc.Kraialalint.de, sewegleitzherlehrkraichalde	Sonlagns 13.00 18.00 Uhr	Mobil, Adelaunh
Onlsbauderghaupten	Bald 11991 Ghilach011enbergl	Odersauer Drachen 6 Gleitschirmbegeer	Peler leh 078731286 + 01831 11311, Mobil:01111713608 + 071/1.1361675, Wochenende		Mobil
Osliebelen	BaWü 91616 Naholten	116-Gleitsch eclub Rorensburg	kraul email, iler gmnde, sae.priyae.addrom.dellfG	Unregelmäßig kurseidig nab Abspeche	Mobil
Resereberg	BaWü 16101 Kraichal-Oheacher	Gleitschiondb Kaidrei	Wedelnd, tel 01253 1143, Mehil: 1115 1581833 renigleiteinduldrauldte	foeulags ab 12.00 Uhr oder nach Absprache	flanonar
leck	Bati 13135 Weilheialech	Della 8 Gleile eclub Weilheim leck	Ehard Weissummy 7e1s 0103 147762, Mobil: 0113.639114, email mailb de.www.dgade	Faktragns und Sonnrags	Slanenar
Wie	Bayern 16191 91tagasAumbach	Rauh Anonburg Wesi	Ingelberl Kotsec tel: 01791 1619, Mobil: 0111 913111, efigbenieldepurehde	leekn Sonntagn in gerader Wede	Kea, Odeuni, lilmeln
Birken	Nern 14111 Geiehausen belandshut	DfC Albalron landshul Glenshireschleop	delmul fahrner, tel: 089132771, Mobil: 0111790111, email:helmutfahne torselhatanlandrhade	Wocherenden	Koch 3, stelistet
Bischbran	Bauern 91836 Bischbrunn	Albales 030 Aschallenburg	Wechselnd, tel, 06071 550799 AnielbeaulberleA easil, tersim belbarndu	Wodeueden II, Anruheau innela	flationer
Nmseechl	Bayern 97269 Ilumrich-Henslerbach	Henslerbache Della Club	Wedelnd, Mobil: 01118145160. e-mail: lduplananlerlsoade	An den meinten llotheomiden gantidig	Marioner, Koch Ooppeltemml
Eilletaft	Expfll ilerbach Geruebide holaeim	Nmbacher lhermteade	Berno Grallim tel. 01296685, Mobil: 01 109362461, email:lraredwnlher	lmmr 560lann an ungeradem Wocher	Mobilier käger lraker dOgedlll
Göräuer Anger	Bayern 95336 lepp-Kulmbach	Drachennliegerklub Dauer Anger	Lehar be ⁹ eh + Gerhard Mama tel: 09/291298 + 09/4497091, ern ⁹ ghohniancladide. wsuldga7nline.de	In der Regel an Wocherende rd nach Vereinbarung	
Nilheim	Barem 63840 Maulreuburg	Albatros Gleileh Aschleesurg	Wedelnd, tel: 06021350799 de luebnbarre e mail: anlrainealhalros-onc.de, wurwilharangsc.de	le der Regel am lebende 11. Aeralreanhuorler	Slalenfr



4%

Schleppgelände Gastfliegerregelung in Deutschland

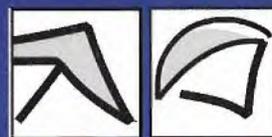


Foto: Klaus Jischik

Dr7GS	Doppel	Startrichtung	Preis	Ermäßigung	Wetter	Besonderheiten
da		fforilli 13031	3 € pm khlepp	Glasig en dem Ausland Nei	-01083.A567	Bei sailPaccheni N.O. Ihemisch ekJa
ra	Je	bies1-511 und O'i Weil	5€		411'111erlemer aue.eid369ffl	las ktdpeppgellende cid an einen himieNiflugnlair
km lachen	Nu NON	031 und Weil	1€ie 1-04+1€ tagem/lgliedida11		wamedlebee	Nie limahl der 5aspileten 1-0 Dniab umer emed nde
Ja	la	19285 Grad	€	ja bei fhelungsberrieb		UE3cilleppneigebn381g -anliegen
when aal Anlntge	Je	d0 uncd521 Gral	JO E enlei schlepp. dann 3€		N2511921228 Windnhang 01250 551519 halsmal ab 3chleppheiriel®Parker an ehe	Hm Wilegelände 9 leicht wellig. Hmissirak 3503 keine flteloriuggerele und Segellier.
la		kord 551+ 5-0deest	1,50 E. NE I €		511'11ie 9einen3let mc., fearmilennereedgbde	bau ichleppelendencird an lin den finnimi blifheleppuad nillUggencl
Her Einilthime	Nein	ICN053111 und NY 30	3,55 € 03	Akakigled billiger		Das Wilee miede e® ab 10:50 Uhr bellegen wedeln. Neidrank' anl unimal 31 fluglaxe 1m Jahr. August und September f ignibP1
Ja	ra	biesasi, H-09, HU	15 E Eiehipp. dar 2,51€	Hoch Absprache	Made®i 9, KÜmer 01250921514	Xejnichleppbelieb bei Silwintel
Ja	Hei	VisilUsl	3 €			thermisch interessantes fluggebel
Ja	Hm 15	Ost-West	d€			Keine
Ja	rwv 03	Ostales!	5 €		liclier online har	Keine
Je	Hur 53	01150	d€, Seelen 30			Keine
Je	Ja	0311Yesi	5 €	Je, Puniebarien		Keine
453	Bis jeial nmbrieh!	Osbeig	5 € Dr lbenibleuende			Das Schleppegelände liegt an südbier Erhebung des Sonaurjeices
03 eingeschiankl	Diechen rat, 53 eingeschränkt	Alle	2 E	Inar lalle 11 €		las Schleppegelände wird he mdenen habenliegen gegunl
Hai 53	53 o.k., Whea nein	W.110	d€, faden 1 c			Keine

	Bundesland	Nächster Ort	Halter	Kontakt	Zeiten	Windyday
Sommerboden Dagenhach	Bayern	90619 Freuskinhee	froheerna	hmn8 elit. 61: 092117414bl: 01135738330, email:llrrre welierehermit.de	Meist am Wochenende	Mobile Schuherdende aul VPriede
Wällenberg	Bdierra	84494 Neumarkt	KC Klends	komm eiel. 0111117/168.	18:00 Uhr bei Ihermhj jeden feg	Stationär
AAlres lagern Berlin	Brandenburg	- 10629 Berlin	Drachen mdBleinchirmillegierfreunde Berlin AAlres tage. imDCB	Haos/trisloph Briedee,Je: 030 32101842 Infael., eerial: buddeedtb sonedtborg	flehe Inklelefoo oder im Inlerne	Senone Koch und la Wesselmann
Collbus	Budeoben	03046 Collbin	StadwerreCoribus I. Leibmet Dreasantelehirmillegenreb	Wechselnd, tel. 0355 70288D, man: areinerat7rcoe.de, snemoincollbundelliger	Samian/Sonolans um 18.9 Uhr hei enlsprendenWelleibedinguagen	Wallone, Koch la Doppoelicerneel
Melk	Brandenhore	14128 Sello	KV Phoen Berlin	Mal Griesche. 61: 010 89133635, erial: siehe Inletmet, 111g: members.tripod.de 1101Phoenis	Siele Inkieleen 8304650611	Weimar Koch Ja Doppeltrommel
Pöhlheim	Hessen	35115 Pelkkel	Drehmillegier Pöhlheim	Wolfgang Welsdie 11. Vers.), NN 61109, 0111 3103513, wineeherfliegergohlheim,dis	Samstag und Sonnags April Oktober	Koch, seiner
flugplala Waldhau	Nem	01720 Michelsed1	AeroClub Odenwald	Haneidgen Pll tel: 060632395, Model: 01196188595, ni	SamMag und foenlags	IbSchlepp Hannegrider
Regethors!	Miednachselt	76191 Ahlhom	Drechenliegerclub Helm	Wechselnd, leD 041051140, Mobil: 01731019006. e-mail: alrostaerelde, enetalmede	Wocheceend rd fekilags	Stationär
jeticef	Niedersachsen	279439 leas	Drehen und Greinchinellegier Wendland	Carsten Beb + Jurgen Ide, kl 05811 6170 + 0581/1171, Mobil:0171 1 757058 + 01119367637, eimail. flittemstonline.de + Daneros clente.de	Wehwende und s. o.	K. Mahne
nidingen	Niedersachsen	101611Willori	Gleegelclub Weser	deine Riesen, fel. Ulf130839. Mobil:017011711165. email:gagresersanedienne.sme.gmemerde	freien bis Sonntag narb Rücksprache Oben Handy	%Polar
Borhein	Northhein	9211 Ahlen	Dromedeo Geilshimmlub Diorfomgphlen	Leihe Günther, kl: 0037K3611, 01171131517, e-mail domedeoan wink winededeade	Wochenende ad feierläge sowie unier der Wieede bei Idealwellet	flalimär
Doch Niederhee	Northhein Westl.	41511 Cash	Dradenfliegerthe Niederhein	iahe Adler, Sei 02833 1650.14651: 011/ 11517391 jwinkert ladlebende, inesincliniedenbeinde	Wochenende und feierege	Stallaren Koch d
HarneBodum Basel	flordhein Westl.	59067 Hamm	šesischer Drehedrearen	Karlhein Haller oder im I9ele tel. 27381.599314, Mobil. 011 11 425.112. email kelhelor.hasierphelmede,	Jeden lag Mm 9:00 Uhr bis 1 S1mde ior: Senneentergam	Koehllinden, Melone d Seile
RheihessereGedemheire	nenn Pl.	- 61598 Gutersheim	I. Wodenschreppgmdlledi Rheinheimm	Wolfgang Set fel 06131:6778391, email, seallisleab nehde. nerheinilesessohkeide	umflfog. Soelaus und feierlage April *September	Mobile AtrialAinde
Himmigholeo Haines	Rhein11	1,56351 Hainaufinfeinhausen	Drehen 8 Gleischirrollegerfreunde Rheallosellahu	Meran Kranen tel. 076087518 enewhennadu.de	Samstag, Sonnans imd feierdage	Kochwinde. sienorter
Rheinhessedallerheito, flohh.	Rheinl.Pl.	55518 Wallertheim	1. Windeslepegeneineinchall Rheinheissen	Wolfgang flaaA tel: 15131 6778391, und imllislaab9 web.de, siroebinhessensd e.de	Samstag, Sonnegs und feie lage April -September	Mobile Abrollrinde
Aul dem Ideen Hergererd	RheinlPL	55566 Bad KreräncARosheinsSl.kalh.	Drachen B Glück mielub Nahetal	riedheim tel: 8611/001. 011111101718. email:friedelahlerral@elime.de. mondgen.de	Mai + Oktober Sonn und feivege, auch Sa. Bad Absprache	Stefonar
Aireusresburgfrunberg	Sachsen	01816 Augustusberg bei Chennin	Gleischirm.(A6Cherail	Wechselnd. kl. 03111116691. 14U 01173111335. mal leeliegier enetgleischirmilonde	Meise Sa Sound feiertags, Bier der Woche nach Absprache	Stalliole. Koch Doppeltrommel
Hairenslein	Sachsen	- 18118 Ilierfeld	1. Dranhenliegerclub Sachsen	Dieler Sommermien kl. 037605 41/fimiplair. 03136 481151 email DielenSommenneiercs gmr.ne same.f.DIC6achsensdeyn	Di 3113938, Sa So und feiertags, unier der Woche nach Absprache	Welonat 9eh la Doppelbummel
Am See	Saarland	66619 Ieheim am See	Eleiithireiundeefochseaid	Eros Neuser, 06817 99112, Mobil:0175 690016, Giberetuseraromlas wie.61ei1dim leundeboodsraldenc	Samstag und Sonalaga	Mobil und Malioue
Kerienberg	Saarland	66619 Loeheni am See	61eieithirefreneiochwald	Direl Neusenm kl: 06317191 17, Mobil, 01751690016. Bilitedheuseraelom. erans6leisdirnkeundeledwald.decr	Sareag und Sowie Iloleoleknl	Mobil und sieliane
Scheid	Saarland	66679 Wein em	GleiermitundeHed seid	irmilmetnen ist: 06811 99117, Mobil:11175 1640016, 511bertheuser9 dun en.Greilsdironrennedledscaldde.cr	Samstag und Semrege Ilolealelnol	Salioner
Acgmushongrimbeg	Sechsen	01816 Aogueshe rg bei Chemin	Gleitschirdlcb(hemili)	weehd. tel 0371.4126691. MP:01771111335, email: lee sernsgjeindiroptfol.de	MeleSaSound feierlaos, Min der Woche nach Absprache	Wi inan Koch Doppelkamel
Herenmein	Sachsen	08118 Itherfeld	LDradeufliegenclub Sachsen	Odieler Samedreien tel: 031505 41/f1 flugler, 03136888157 pris. M ca1.01134150018, Dieterboromermeiernounel aso.f.DIC.Selmendenu	Saio und feiertags, unikt der Wochenach Abgehe	Stationär, Koch flooppelmonel
Spiee 1alid m	Sachsen	03749 Ostlau	Neilen smd Dracheollegier Osnan	Hem Hansel lamke, 03437783449 Inkiel.. Mobil: 0112 5916114 flugleler. sinGleischirmillegernarande	Sa So und feiertags. immer eh 11:00 Uhr	Mobil, Koch
leulleASerireluslandelarr	sache	01525 Baunen	LeidliiagrsObedamik	Werkelnd, Mobi 3111 d11178. aber: honline.de, nrwleidllegerebelemilnde	Sa5o nach Absprache	Weimar
Ablei felh	Sachsen	01665fick	0selischor fliegerclub 10SfC)	Gasles (heisse, tel: 03571 138841 UJ 0113 5161814. soneelilelliegende	Sa So und feiertens	Eigenbau, selionar, Koch0tappeltronn
Senderlandepan fareau0elirode	Sachen	01886 Iorgeu	154 forgeBeiltode	Or.d. ediem tel 03e406611, Mobil: -116116221919. eneellugplalbelirodede.sismulraleid111ugsdule.de	fa So me feier	Malimet
Amstad1116erhol	lleregen	19933D (beiesel)	Iutpod9eree Crawlwinkel	Glinler Ludwig, Isl. 5361580434, Kohl 0177 3911043. email:plreedeletaseihileilplig.de.netivenhijrig.de	Sa So 11.9 18:0080r	Mahne
Bad Seengen Schleppepp9um	Thüringen.	36433 Bad Jürgen	flyingCenter Bad Selengen	Hone Iathelinas, 116654 919141, In161et: 03695.671734, Mahl 0111 255390. euren. inlocllyingdenrende, smmellyingtenrende	Allefliegbaren Wochenendau und feiertage freitags ab 1803 Uhr	Statione
Greha Plaean	BMingen	98617 Iereshaosei Kl.Heiningen	1.0f(ilhininge Warb	1 Wohnne, 6103893503169 +-wir D3693.92508 Mobil: 01723575656	Se 6A.11N1111 genhood flieger lionwen	Hohl
Hohe Wel	ihnregen	98616 diemiedien	flying Mastes	Dulr Wallen tel: 03685 400232 Noche. Sa So 03685133887, Mobil: 0111 6411090 email. eirme-adrenliuremzeifine	Siehe Inleeeon 030 64550611	Mobil, Koch 2
Sachsenbronn	Hadingen	98673 fideid	OHC	Beiles Greulich, Sei, 09561.8129207 lenkt. Mobil: 016 5448924, email: choleureico.com, Asmck.de	Sa So. s.	Mobile Müller 7weiltanneinde

Alle deutschen Schleppgelände mit Gastflieger-Regelung



Dr/GS	Doppel	Startrichtung	Preis	Ermäßigung	Wetter	Besonderheiten
Nm GS	65 o.k. Diaehen nein		€ iagesrettleidsehil plus 2.56 € je 5dlocus			sehr reinoll.anjagerlangicee landeplatre, ihmisch ekles
Ja	Ja	Alk	NE je fag			Keine
Ja		und 511	BE 111 Gase aus Drandenhog	Tageskalle lir fisle adedialh ironDeriffadatum 16 €		Wer Wiegelee in de Dodesrephilli.
Nur 65	111116e1		3€		Homepage	Das Se'hennuelredesleill Nerkehrslandeplall mil Misthal rieb ass Sagellug, Mollig, Daten esd Oloiss.hinnen
Deja	his und f O leis 55		351 € je eiean	Preisgerl, Nulleder didei Vereine ans ijin	Home	DI/Ahegerande IP ela fenellsgplert. Mindestens Bichee Theorie Tür Olsen nötig.
Ja	Ja	Wel und Osl	laposiagledshall		Wasserkuppe	Keine Inrelabredisung derkhelepe. grhein erforderlich, da kischberleinsil Seinelie und
Hür Drachen	P, nur Diashes		3 Gje 190 Nehmer mindelens 15 f, lagesetliedsehal1 (kplais 5 €, nur Drachen	Das Schleppgeiende irrflugliff mir fsgisger Adere		
Nur Decke	Hein	thr Weg	€	für Dauetheue	efiese.Deinerwellerde	Das Schleppgeiende Isbesanders lang 1359 fl Schleplange
Ja	61 ja, Dopfähel hehe ehe	ilaphnfridid	5€ iagesetlied +2 € Schlepp			651ademschlepp 25 f., 45'achenehlep auf delrage
Ja	Dur g	S, Kfj, NW,	5€		la iorbereitung	Keine
der 65	Nur Glaudiere	Osl West	df	für beleundere huh		Yellig hin kristitties Gelinde
Dur Drachen		50555 1.119 m	1€			ichueungsgelände Deckfiep
Ja	Ja Passtlee	65-Tandem lie Ge e*	2 € + 6 E Tageskarte	inrei mtider. lateskaile55 €	Iniekion 051993626 und 1di+liellernell92361599311	Bei nardlichem Leeieredi am w erheA beaehree. KAI aal den angerenden f Alen parken_ Einweisung leire flugleiser.
Ja	Nein	daeund DIS	5€			/feine Ausbildung im Untende erfakr. Wennliege 1.519-1.011n
Ja	Ja	0 + vl. 16-0	3€		Aleliedes Inefeelen, wo trid wau gelegen wird 9109088450955	Dar Verein Werhal denel sieben Schleppgelände, de je nach Nkrtaue etc. auch für Gdiiketaal geeignet sed.
Ja eidStauflegler	Nein	NO SW und lIs5	5€			Keine Ausbildung im Hinde ed el, fehlapplänge 1.519 n
Ja	Sieh Nereinbarung Wildenlahre	2 Geiende - alle Zichlungen	5€	las, 1.56; po sag	Inelelelon 0611 1810661ah : 9:9112hr neehaller	
Ja	Ja	139319 Gred				Keine
Ja	Alle Piktungen		5€		Siehe Mem, Unk Weileeeile	Saab JJSatleppmil Per Ilke rudelkh
s. ii	Ja	VI usd IM SO	3€		Inbeleb horeepage	liidn1 jeder nrielenlainer hat Osweisung DrahtSL Odern Gihnde linder de Saarhndecke Gleirschiracupse11.,
Ja, ii	Ja	051 Weil West 051	3€		Inelelelonhomepage	NAI jeder l'Andenehrer hal Einweben Air Draden
Ja, s.		Alle	1€		Infolelelontoreepage	Keht jede nederlaher hattinweisuegtür Drachen
Ja	Ja	119310 Grad				Keine
Ja	Ja		5€		Siehe kn-Adresse, link *lese	Auch illichlenpril Aelidier efellitll
Ja	Drachea ja. Gf in Planung	519.110	5€		siehe liefekdrresse, link Wetterseite.	Dirdereiseleets. Tür ichtlier besass neeuneeles Dehier Durch eilen eorgegelagerten Kaltrund Kienabbau günstigen fiell in die elord 1.500 au G
Ja	In bog	OslWie51, Schlepplänge 1 NO re	5 € uen11,25 € lad..			Misehliegehels reimeel P lullen 14 ade Schlepp nur rd neieigener Wiede.
Ja		Dad (111. 051. WI	5 € je 561leo	Jeder 6_3driem kostenks		Golk linglikiine NeiPen ed Riese in landschillich selejer Ge- gend Inreillee der Rhwe 9 lder leih der 1511 den Gadienem geme mit
Ja	Ja	260 6111 Grad (3d11	d € je Schlepp	lter Pack 011€		keine
Ja	hurfi	Alle, 1.100 1.500 re	6 f je Schlepp + 1€ fanesadigledsehalr			Das Schlepplä 9e 151 f inplak nach§ 6. lillschhelieb mir Kloflug und II MAI problems.
Ja	Ja	09Weir. liesP9s1, keine Hordrich lung	5 € je eklo	Karte 211E, 10es Karte 06 €	916*eriemelt in Arseil	ltsführicheGerandebeechreibung 115 S. Bd
Ja	Ja	Alle Dieeisingen his 1.196 in Schleppshole	5€jefehlepp	kelindglieder 3.50 E		Das Alegelende heul miu51pialeuderOmhatf150 ml lasteaallich eise der unkslee Eden der Rhen 11,1nro des Clui.
Ja	Wier	Alle	3 € je Schlepp			Auf dem Schleppgefiide dadriil 011 der Lendt MAefiel wPRIK.
Nur 55	Nur Gf	(AN, 1.190 m Schlepplänge	2.59€ ie Schlepp + 269 € imuesretlieduhall			Ansilhriche Gelindebeulerbau uner wwohc.k Hehrere Feetelände in 5-16 km bi hgg.

Erfahrungen aus dem Sicherheitstraining

Im Jahr 2002 waren wir am Krippenstein wetterbegünstigt und so konnte ich gemeinsam mit Christian Amon und dem übrigen bewährten Team 12 Sicherheitstrainingskurse erfolgreich durchführen. Pro Termin wurden von den Kursteilnehmern zwischen 300 und 500 verschiedene Flugzustände über dem Hallstättersee eingeleitet, die meisten davon auch wieder ausgeleitet. Passiert ist, wie in den Letzten 10 Jahren zuvor • nichts, dazugelernt hat jeder.

Nachfolgend ein kurzer Rückblick und ein paar Tipps

Die Leistung hat zugenommen

Gleich zu Beginn der Saison fiel auf, Leute mit neuen Schirmen kamen deutlich höher über dem Rettungsboot an als jene mit Schirmen älterer Generation. Die Leistung der im Jahr 2002 neu zugelassenen Schirme hatte also wieder ein Stückchen zugenommen und, wie sich später zeigte, in allen Geräteklassen.

Die Piloten sind gleich geblieben

Auf der Pilotenseite hat sich nichts verändert. So wie jedes Jahr bestätigte

auch dieses Jahr, das Kernproblem sind Dynamik- und Segeleinklapper; beziehungsweise das Unvermögen vieler Piloten, Dynamik zu kontrollieren und Segeleinklapper zu vermeiden. "Beides funktioniert nur, wenn man mit den Bremsen umgehen kann und hier bestkidd und 'besteht wohl weiter der größte Schulegsbedarf. Früher wurde zuviel gebremst, heute grundsätzlich zu spät und wenn endlich, dann viel zu zaghaft. Selbst wenn die Kappe schnell und weit am Vorschießen war, rührte sich trotz Funkanweisung zu wenig - manchmal gar nichts. Im Wesentlichen war es zwar immer der untrainierte Pilot, der sich einfach nicht genug bremsen liess aber es gibt auch ein anderes Problem, welches aus meiner Sicht eindeutig mit Schuld und somit auch mitverantwortlich an der lateralen Bremsverzögerung ist. Es ist nicht die Dynamik, es sind die viel zu langen Bremswege.

Bremsen erfordert Übung

Die meisten Piloten sind Genussflieger und fliegen mit langer Steuerleineneinstellung. Das ist bequemer, weil die Hände unten bei den Karabinern sind und damit nicht so schnell ermüden. Bei dynamischen Flugzuständen, wie z.B. nach Trudeln im Ansatz, war aber ganz klar festzustellen, wer aus dieser Armhaltung schnell und viel bremsen musste, konnte das gar nicht, speziell nicht bei 1er und 1-2 Schirmen. Denn diese haben von sich aus schon lange (gutmütige) Steuerwege und der aus der „Arme unten Haltung“ - zur Verfügung stehende Bremsweg reichte meist nicht, um die vorschießende Kappe zu stoppen. Außer, der Pilot hatte tatsächlich kurzfristig voll bis auf Anschlag gebremst. Das taten die meisten aber erst nach viel Übung.

Tip: Lange Steuerleinen gepaart mit einer tiefen Gurtzeugaufhängung ergibt einen langen Bremsweg. Eine langer Bremsweg ist leicht zu erkennen. Man will eine Kurve fliegen, zieht bereits bis unter das Sitzbrett, aber ohne kräftige Gewichtsverlagerung tut sich nichts. Wer so fliegt, sollte, auch wenn es ermüdend ist, wenigstens in turbulenter Luft die Steuerleinen durch Wickeln verkürzen, damit die Arme oben sind. Nur ganz oben, im Zugbereich steht genügend Weg und Kraft für rasches und wirksames Bremsen zur Verfügung.

de Simulatortraining brachte viel

Damit die Leute, speziell mit den Bremsen, möglichst viele Übungen machen konnten, habe ich im vergangenen Sommer vermehrt auch Simulatorgehänge eingesetzt. In diesen Spezialgehängen, in denen die einzelnen Tragegurte und Steu...einen



Foto: Walter Schreiner

an Gummizüge angelenkt sind. Ich als Teilnehmer nach dem Theorieunterricht das ganze Trainingsprogramm mehrmals durchspielen. So konnten grundlegende Bewegungsabläufe wie zB. »volle Bremse«, um simultan den vorschießenden Schirm zu stoppen, schon vor den eigentlichen Trainingsflügen geübt werden. Im Simulator musste ich überrascht feststellen, dass sich auch erfahrene Streckenflieger bei den Übungen »Stoppen, Stützen und Stabilisieren«, die einen koordinierten Bewegungsablauf erfordern, weil dazu die »Füße unter das Sitzbrett, Körpergewichtverlagerung und Bremsen«, gleichzeitig ausgeführt werden sollten, am Anfang gar nicht so leicht tun. Das Training vor dem Training hat jedenfalls jedem viel gebracht. Erstteilnehmer waren weniger nervös, fast alle trauten sich beherzter zu bremsen – diejenigen, die im Simulator fleißig geübt hatten, manchmal sogar soviel, wie tatsächlich nötig war.

Auffälliges, Erwähnenswertes, Altbekanntes und Neues

Dass es bei irgendeinem speziellen Flugzustand oder mit irgend einem speziellen Schirm wiederholt dieselben Probleme gab, war nicht der Fall. Auffallend war ein Totalabsturz nach einem zu weit und zu heftig gezogenem B-Stall mit einem kleineren Schirm. Erwähnenswert ist, das auch bei den 1-2 Schirmen jüngster Generation das Segel verhaken kann und erwähnenswert sind auch zwei Fälle, wo bereits leichtes Gegenbremsen nach einem Segelverhaken zum Trudeln geführt hat, weil die Gleitschirme, beide Gütesiegelklasse 1 und noch keine 2 Jahre alt, sackfluganfällig waren. Ebenfalls erwähnenswert erscheint auch der Fall mit stabiler Steilschirmspirale, die erstmals bei einem unserer Sicherheitstrainings erfolgte und deren Ausleitung noch oberhalb der Wasseroberfläche gelang.

Tipps: Den B-Stall zieht man langsam und mit Gefühl und reißt nicht urplötzlich grobmotorisch bis über die Knie herunter und schon gar nicht, wenn man erst nach 4 Uhr früh aus der Disco kam, Zum Segelverhaken: Wenn das Segel verhakt, sollte man sofort gegenbremsen und das Wegdrehen bereits im Ansatz verhindern. Wird gezögert, geht der Schirm auf die Nase. Dann genügt in der Regel nur eine

dreiviertel Drehung und der Steuerdruck wird so hoch, dass es ein untrainierten Piloten (mit langem Bremsweg) kaum mehr gelingt, den nachfolgenden Spitalsturz zu stoppen. Zum Sackflug: Der Preis für Gutmütigkeit bei großer Flugleistung heißt »Wartung«. Für Sackflugneigung ist nicht allein der Porositätswert des Tuches verantwortlich. Sie kann auch das Resultat aus Verzug der Zeltzwischenwände und Vertrimmung der Leinengeometrie sein. Und das erkennt beim 2 Jahres Check normalerweise nur ein Fachmann. Zur stabilen Steilschirmspirale: In einer stabilen Steilschirmspirale hilft das vielzeitige Gegenbremsen wenig. Zu dosiert ausgeführt bringt's nichts, zu wenig dosiert hat Gegenbremsen in einer stabilen Steilschirmspirale einen Looping zur Folge. Das Einzige was (ausser dem Tuche) wirklich nützt, ist Bremsen wickeln und mit beiden Händen, wenn möglich, zu bremsen. Diese Verhaltensanweisung stammt nicht von mir, sondern ist eine bewährte Methode.

Foto: Hannes Mayr

Hard-core ist Unsinn

Zugegeben, die Teilnahme an einem Sicherheitstraining kostet so manchen eine Menge Selbstüberwindung. Denn wer raschelt schon gerne an seinem Schirm herum. Aber auch der vergangene Sommer hat gezeigt: das Sicherheitstraining ist jener Ort, wo der größte Erfahrungsaustausch in Bezug auf alles, was mit Sicherheit beim Gleitschirmfliegen zu tun hat, stattfindet. Hier gibt es live viel zu sehen, aus erster Quelle viel zu hören und jeder kann schnell und vor allem sicher viel dazulernen. Das Sicherheitstraining verallgemeinert als hard-core Ausbildung darzustellen, wie dies leider immer noch gemacht wird und damit den Leuten Angst davor zu machen, ist Unsinn. Ein qualifiziertes Sicherheitstraining kann jeder Pilot ohne Angst, nicht früh genug und auch nicht oft genug besuchen.

Walter Schrempf



Fotos: Walter Schrempf

TESTFLÜGE

il^i jnfa



DHV GS-01-1055.02

SWING CIRRUS 3.24

Hersteller: Swing Flugsportgeräte GmbH
 Inhaber der deutschen MuPerprüfung Swing Flugsportgeräte GmbH
 Klassifizierung: 2-3 GH
 Stufenfahrt: 1
 Windschlepp: la

Verhalten bei	min. flugge ruht (180 kg)	mal fluggewicht (105 kg)
51091		
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufzieher halten	kommt sofort über Piloten	tränert sofort über Piloten
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	1 - 2	1 - 2
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		sd km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	1 - 2	1 - 2
hüllenden	gering	nicht vorhanden
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Viendigkeit	du in lrrhnlöch	dm. (schrnlllich
BEIDSEITIGES USERIITHRI	1 - 2	1 - 2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 15 cm	durchschnittlich 60 cm - 15 cm
Fußsalzglieder	durchschnittlich 65 cm VO nm	durchschnittlich 65 cm - 50 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINRAPPEN		
Vorhechleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	nicht selbständig	nicht selbständig
FRONTALES UMSCHLÄGELN (BESCREIJIG11)		2 - 3
Vorheschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		nicht selbständig
EINSEITIGES EINKLAFFEN	2	2
Wegdrehen	90 180 Grad	90 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschn. mit Verlangsamung	durchschn. mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig viele ert	selbständig feißgell
EINSEITIGES EINKLAFFEN (DESCIIEUNICA)		2
Wegdrehen		90 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschn. mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig reizgell
EINSEITIGES KONTRAPPEN UND GEGENSTEUERN		2
Stabilisieren	einfach Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuernweg	dumhshrlllich	durchschnittlich
Steuerrahnanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine ledern ran Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig lrmögelt	selbständig verzögert
FURSTAL s mmeirke Rinkikrel		1 - 2
FULLISTAK (asymmetrische Austeilung)		1 - 2
TRUDELN AUS 11111016150WINDIGKEIT		1 - 2
NUDELNAUS SIATIONREM KURVEKRUG		1 - 2
5111159110		2
Einteilung		einfach
Trudellendenz		gering
Austeilung	Nachdrehen 180 760 Emd	Hachdrehen 180-160 Grad
		1 - 2
Einteilung		einfach
Austeilung	nimm' Eo eind fahrt auf < 4 Sek	selbe ändig
LANDUNG		1 - 2
Landeverhalten		einfach
ERGEBNIS ZUR ZBSICHERHEIT		

Das Testberichtschemata für Gleitschirme und Hängegleiter

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

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

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

Geschwindigkeitsangaben werden mit Bräuniger-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 Trimmaßnahmen die Flugeigenschaften beeinflussen. Die Testflüge erfolgen mit demselben Gerät und derselben Trimmeinstellung, mit welchem auch die Flugmechanik-Messfahrt durchgeführt wurde.

KLASSIFIZIERUNG	ZUSATZ	BESCHREIBUNG
1		Gleitschirme mit einfachem, weitgehend fehlerverzeihendem Flugverhalten.
1-2		Gleitschirme mit gutmutigem Flugverhalten.
2		Gleitschirme mit anspruchsvollem Flugverhalten und dynamischen Reaktionen auf Störungen und Pilotenfehler. Für Piloten mit regelmäßiger Flugpraxis.
2-3		Gleitschirme mit sehr anspruchsvollem Flugverhalten und heftigen Reaktionen auf Störungen und geringem Spielraum für Pilotenfehler. Für Piloten mit umfassender Flugpraxis und regelmäßiger Flugpraxis.
3		Gleitschirme mit sehr anspruchsvollem Flugverhalten und sehr heftigen Reaktionen auf Störungen und geringem Spielraum für Pilotenfehler. Für Piloten mit überdurchschnittlich hohem Pilotenkönnen.
	G	Nur spezielle, namentlich aufgeführte Gurtzeuge sind mit diesem Schirm zugelassen
	GH	Brustgurtzeuge - Alle Gurtzeuge, die der Gurtzeuggruppe GH angehören, sind mit diesem Gleitschirm zugelassen (dieser Gruppe gehören fast alle modernen DHV/OeAeC-zugelassenen Gurtzeuge an)
	GX	Gurtzeuge mit festen Kreuzgurten - Alle Gurtzeuge, die der Gurtzeuggruppe GX angehören, sind mit diesem Gleitsegel zugelassen
	Biplace	Der Schirm ist für doppelsitzigen Betrieb zugelassen
	Y	Hängegurtzeug (frühere Konstruktion)
	s	Spezialgurtzeug

SWING ARCUS 3.24

GERADUUSRUG	1	
KURVENHANDLING	1	
BEIMENGE .8E1/IEHEN	1	
FRONULIS EINKLIPPEN	1	

FRONTALES EINKUPPEN (INESCINIUNIGI)		
EINSEITIGES ANKLAPPEN	1	
DREAM EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		1-2

EINSEITIGES EINKLAPPEN 6EGENDIE01111	1	
EININSTALL (symmetrische Ausleitung)	1	
TRUDELN AUS TRINGKESCHWINDIGKEIT	1	
TRUDELN AUS STATIONIREN KURVENFUG	1	
STIELSPIRALE	1	
Einstellung	einfach	einfach
Kurvenradius	teilweise vorhanden	nicht vorhanden
Ausleistung	selbständig	selbständig
MEINEN-STALL	1	
Einstellung	einfach	einfach
LAHM	1	
Ergänzungen zur Flugsicherheit		

SWING ARCUS 3.26

STAR	1	
GERNOEUSAUG	1	
KURVENHANDLING	1	
BEIDSEITIGES BRZIEHEN	1	
FRONTALES EINKLAPPEN	1	

FRONTALES EINKLAPPEN (IBESCREUNIGT)	1	
EINSEITIGES EINKUPPEN	1	
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		1

EINSEITIGES EINKUPPEN GEGENSAUEN	1	
FUEULE (symmetrische Ausleitung)	1	
TRUDELN AUS IRINGGESCHWINDIGKEIT	1	
TRUDELN AUS STATIONIREN KURVENFUG	1	
STIELSPIRALE	1	
Einstellung	einfach	einfach
Kurvenradius	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleistung	selbständig	selbständig
LEINENSTALL	1	
Einstellung	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN FÜR ANGENSICHERHEIT		

SWING ARCUS 3.28

SIART	1	
GERAMUMM	1-2	2
KURVINHANDLING	1-2	2
BEIDSEITIGES ÜBERIERN	1-2	
FRONTAUS		1-2

FRONTALES EINKUPPEN (IBESCRUINIC4)		
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		

EINSEITIGES EINKLAPPEN GEGENSTERN	1	1-2
FULUTAILL (symmetrische Ausleitung)	1-2	1
EUUSTILL (symmetrische Ausleitung)	1-2	1-2
TRUDELN AUS IRINGGESCHWINDIGKEIT	1-1	1
TRUDELN AUS STATIONIREN KURVENFUG	1-2	1-2
STIELSPIRALE	1-2	
Einstellung	einfach	einfach
Kurvenradius	gering	gering
Ausleistung	selbständig	selbständig
MEINEN-STAU	1-2	1-1
Einstellung	einfach	einfach
LANDUNG	1-2	1
Ergänzungen zur Flugsicherheit		

Hersteller: wings of change
 Inhaber der deutschen Musterprüfung: wings of change
 Klassifizierung: 2 GH
 Sitzzahl: 1
 Windschlepp: Ja

Verhalten bei	min. fliege (100 kg)	max. fluggewicht (125 kg)
füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Auftriebereaillen	kommt enls über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebebeschleunigung	durchschnittlich	duelstheilich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERAKAUSFLUG	1-2	1-2
Trinungeschwindigkeit	36 kt	37 kt
Geschwindigkeit beschleunigt		50 krah
Rolldämpfung	durchschnittlich	durthselmittlich
KURVEINANDIS	2	2
Iredellendenz	durchschnittlich	durehsehnflieh
Steuerweg	dombchnittlich	dueshchnilich
Wendigkeit	durthschnittlich	durthrehtilich
BEIDSEITIGES UEREPEHEN		
Sackhummie	doehschnittlich 60 cm - 75 cm	durehsehninch 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 05 cm - 80 cm	durehsehnlich 65 cm - 80 cm
Bremskrallanlieg	durchschnittlich	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzogen	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (B13CHLEUS E)		
Vorbeschleunigung		deRhschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig werregert
EINSHINES EINKLAPPEN	2	2
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschn. mit Verlangsamung	duehuhn. mit Verlangsamung
Gäbeneerst	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Wegdrehen		110 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig erneiert
EINSEITIGES EINKLAPPEN GEGENSIEUERN		1 - 2
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuererensnlieg	duethrehtilich	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
FULLSTALL (symmetrische Ausleitung)	1-2	1-2
FUMMEL	nunelidie Aulleituu	1
NUTEN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1-2	1
TRIVEN AUS STWONIREN KURVENRIN	1	1
SIDLSPIRALE	1-2	1-2
Einleitung	einfach	einfach
Trudellenden	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
BIEINERSIALI	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1-2	1-2
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR RUGSINNERHEIT		

Hersteller: Skywalk GmbH & Co. KG
 Inhaber der deutschen Musterprüfung: Skywalk GmbH & Co. KG
 Klassifizierung: 2 GH
 Sitzzahl: 1
 Windschlepp: Ja

Verhalten bei	Fluggewicht (15 kg)	mar. fluggewicht (95 kg)
STAR	1-2	1-2
Hlverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Auftriebereaillen	kommt AN über Piloten	kommt Amt über Piloten
Abhebebeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSRIN	1-2	1-2
Trinungeschwindigkeit	36 hols	31 kmh
Geschwindigkeit beschleunigt		51 kruh
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchsehn ldtreh
KURMANDLING	1-2	1-2
Trudellendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	duethrehtilich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES	1	2
Sackfluggrenze	(WCshotnlieh 60 cm • 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm • 80 cm	durchschnittlich 65 cm • 80 cm
Bremskrallanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN		1-2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig rebnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN (DIESCIUREUNIG)		
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig sehnett
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen	90, 180 Grad	90, 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
EINSEITIGES EINKLAPPEN (NESEIDUNICAT)		
Wegdrehen		180 • 360 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schreit
EINSEITIGES EINKLAPPEN GEGENSIEDERN	1-2	1-2
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuererensnlieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, eine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
FULLSTAR	2	2
HILLSTATT (es immetrische Adeilen)	1-2	1-2
TRUDELN AUS IRIMMGESCHWINDIGKEIT	1-2	1-2
TRUDELN AUS STATIONIREM KURVENEDIG	1-2	1-2
STELSPIRALE	1-2	1-2
Einleitung	einfach	einfach
Trudellenden	gering	gering
Auslegung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	nachdrehen 180 - 360 Grad
BIJUNERSIALI	1-2	1-2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1-2	1-2
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERE		

CAYENNE

Hersteller: Skywalk GmbH & Co. KG
 Inhaber der deutschen Musterprüfung: Skywalk GmbH & Co. KG
 Klassifizierung: 2 GH
 Sitzzahl: 1
 Windschlepp: Ja

Verhalten bei	fluggewicht (190 kg)	man. fluggewicht (110 kg)
füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmessig, sofort
AvD ichtverhalten	kommt sofort der Piloten	kommt solott über Pitlen
Abhebeschlottidigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSRIN	1-2	2
Trinungeschwindigkeit	36 kmh	36 kmh
Geschwindigkeit beschleunigt		51 knh
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchscheintlich
KURVENHANDLING	1	1
Trudellenden/	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES	1-2	2
Sackneggrenze	durchschnittlich 60 cm 15 cm	durchschnittlich 60 cm • 15 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm 06cm	durchschnittlich 65 cm • 80 cm
Bremskrallanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	1-2	1-2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN (IBES/HIRNIG)		
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
GNOM HHKLAPPEN	2	2
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180, 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschn. mit Verlangsamung	durchschn. mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Wegdrehen		180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN GEGENSTEUERN		1-2
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkrallanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALT	nunelidie Ausleitung	1-2
FULLSTAU	amerische	1-2
TRUDEN	TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1-2
TRUDELN AUS STANDIREN KURVENRUG	1-2	1-2
SESPIRALE	2	2
Einleitung	einfach	einfach
Trudellenden	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 160 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
LEINENSTALL		1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG		
Landeverhalten		
ERGÄNZUNGEN ZUR RUGSINNERHEIT		

DHV GS-01-1062.02



AIRWAVE WAVE S

Hersteller: Airwave Villingen Ges.m.b.H.
 Inhaber der deutschen Musterprüfung: Airwave Villingen Ges.m.b.H.
 Klassifizierung: 1 GH
 Sitzzahl: 1
 Windschlepp: ja

START		
Fülle röhlen	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, seri
Aukievorhalten	kommt MW über Piloten	kausal, saht aber Piloten
Abhabegechwindigkeit	dueschnillich	durchschnittlich
Steilhandlung insgesamt	einlach	einlach
GERÄUMSELIG		
Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit kuhuniet		46 link
Rolleplanung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVINHANDERIG		
Dudellenen	nicht verbanden	5* vorhanden
Steuweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES BERZIEEHEH		
Sacknimmeeen	durchschnittlich da cm + 75 sm	durchschnittlich 60 cm + 15 cm
Füllsallgrenze,	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm + 80 cm
Brenskraftensieg	durtitrohlich	durchschnittlich
FRONTALES THEIRREM 'GECKNKIR		
Vorbeschleunigung	gering	
Offenungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES THEIRREM 'GECKNKIR		
Vorbeschleunigung		gering
Offenungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPER		
Wegdrehen	<90 Grad	<90 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Offenungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
EINWENIGS EINKLAPPEN IRESCHREUNIGI		
Wegdrehen		< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust		gering
Stabilisierung		selbständig
Offenungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES MELANIN OHO GEGINSIMEEN		
Stabilisieren	naibeneig	selbständig
Steuweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Stmerkranstime	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einlach, keine Tendenz zum Strömuneieg	einlach, kein Tendenz zum Strömungsabriss
Dimesperharlea	selbständig schnell	selbständig schnell

1RUDELH AUS IRIHGESCHERIDIGKB1

1RUDEUE AUS SEATIONIREF KURVENHUG

1RUDEUE AUS SEATIONIREF KURVENHUG		
Einleitung	einlach	einlach
Trudellendenz	nicht vorhanden	nicht eneanden
Ausleitung	selbständig	selbständig

1LEINEKSIALL

Einleitung	einlach	einlach
Ausleitung	selbständig	selbständig

LANDUNG

Landeeerhaben	einlach	einlach
---------------	---------	---------

*Kid/FINGEN ZUR EUGSICHERHER

DHV 65411-106102



AIRWAVE WAVE L

Hersteller: Airwave Villingen Ges.m.b.H.
 Inhaber der deutschen Musterprüfung: Airwave Villingen Ges.m.b.H.
 Klassifizierung: 1 GH
 Sitzzahl: 1
 Windschlepp: ja

Verhalten bei	min fluggewicht (95 g)	man. flu gorich (120 kg)
START		
Falleerhalten	gleichmäßig, entert	gleichmäßig, serlot
Aninhans halten	kommt nied aber Piloten	kommt %loh teer Piloten
Ablebegeschwindigkeit	durchschnittlich	dem hmkillieh
Starthandlung insgesamt	einlach	einlach
GERÄUMSELIG		
Intriggeschwindigkeit	35 kt	36 beb
Geseiswindigkeit beschleunigt		41 krel
Roldarmueg	durchschnittlich	durdudiniolinh
KURVENHANDLUNG		
Ermdiadenn	nicht verbanden	nicht verbanden
Steu weg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
SIMISMIGS OGIRDEHEN		
Sackfluggrenze	spät > 15 cm	spät > 75 cm
Füllsallgrenze	durchschnittlich 65 cm + 80 rin	durchschnittlich 55 cm + 80 (R)
Boa mskralansieg	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPER		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Offenungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPER IRESCHLEUNIG		
Vorbeschleunigung		Marne
Offenungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPER		
Wegdrehen	90 1800rad	90.E00Gmd
Drehgeschwindigkeit	gering	Marin
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Offenungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
MEINERIA PPM (BESCHLEUNIGT)		
Wegdrehen		<90 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschn. mit Verlangsamung
Höhereausl		gering
Stabilisierung		Ahdank
Offenungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN EKO GEGENSTEUERN		
Stabilisierung	einlach, keine Meir HM	einlach, keine-Tendenz um
Steuweg	einlach, keine Meir HM	einlach, keine-Tendenz um
Steuerkraftansieg	einlach, keine Meir HM	einlach, keine-Tendenz um
Gegendrehen	einlach, keine Meir HM	einlach, keine-Tendenz um
Offenungsverhalten		
Offenungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

FULLSIAHE (eEunelliche Adsie be

NDW Easmetrische Anslang

RUDELN AUS IRRHGESCHYINDIGKEIT

1REIDELN AUS SIAMNFREI KURVENFUG

SEILSPIRALE

Einleitung	einlach	einlach
Trudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig

B 1131E- AL

Einleitung	einlach	einlach
Ausleitung	selbständig	selbständig

IPME

Landeverhalten	einlach	einlach
----------------	---------	---------

EINLEITUNGEN FLUGSICHERHEIT

DHV 01.0384-02



AXCESS

Hersteller: flight Design GmbH
 Inhaber der deutschen Musterprüfung: flight Design GmbH
 Klassifizierung: 3 E
 fluggewicht: 115 Kg + 153 Kg
 Sitzzahl: 1
 Höchstzulässige Fluggeschwindigkeit: 80 km/h
 Windschlepp: ja
 UL-Schlepp: Ja

TECHNISCHE HEMME

Trimmverrichtungen	Wölkklappen
Art des Steuerbügels	prelliert
Steuerbügelbasis	Speedbar
Besonderheiten - Starrflügel in Cf Käuweise; Klapprippen; Wölkklappe: Spollenleuering über beweg!; Trapez angelekt. e	

BOUBHANDLUNG UND SIRR Wäitkrppe 15 Grad

Stielmhe Lasligkeit	leicht hecklasig
Aerodynamische Lasligkeit	neolrel
Ahbeberger chw	gering

GERADE M

min Ithmit	3d	29
man Ithmit	>80	>80
Bügeldeck bei 50 km/h	gering	gering
Bügeldeck bei 80 km/h	gering	gering, durchschnittlich
Richtungsstabilität (Giverni)	kein Gieren	kein Gieren

KURVENHANDLUNG

Kranlaufwand für Einleiten	gering	gering
Kranlaufwand für Anslanlen	gering	gering
Rollzeit für Einleiten	durchschn. lang	durchschnittlich lang
Rollzeit für Ausleiten	durchschnittlich lang	durchschnittlich lang
Schräglage bei V mio sink	leicht zunehmend	leicht zunehmend

VERHALTEN STRÖMUNGSABRISS

Geradausleng • Bügel langsam vor	stabiler Senkflug	stabiler Sackflug
Gerademulke • Bügel schnell vor	nickl schwach ab	nickl schwach ab
Kon ^o flug • Bügel langsam vor	Kurvensackling	Kurvensackling
Kurvealle • Bügel schneit unv	nickt deutlich in die Kuren	nickt deutlich in die LM
Provoziertes hudein	keine Trodelneigung	keine kedelneigung

LANDUNG

Amshebes hecke		
Moren des Siedens	einlach zu linden	
V-Bereich des Stallens	durchschnittlich	
Kraflaufwand heim Stallens	durchschnittlich	

ERGANZURIN FLUGSICHERMIN

hudein läßt sich im Extremfall provozieren und ist unbedingt zu unterlassen Einweisung bzgl. Aufbau und Flug ist erforderlich.

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.

en b

Kürzungen vorbehalten

Huf tun g sausschl uß!

Jede Hoflung des 00V und seiner Mitarbeiter out Grund der Veröffentlichung des Gebrauchtmrkts ist ausgeschlossen. Für die Klassifizierung der Geräte, ihre Lufttüchtigkeit und die Angaben in den Anzeigen übernimmt der DHV keine Gewähr.

1

Airwave Logic M und S, Bj. 2/02, rot/gelb/rot, rot/weiß/rot, je 1.650 E, zusammen mit Gurtzeug Sup Air und Paratech u. Rettung Charly SC 118, Tel. 07144/207798

Nova Philou 26 Bj. 4/01, rot, Gurtzeug Elite, Rettung SC 94, Check neu, kompl. 2.500 E, Tel. 07962/1478

Pilots One M Bj. 4/01, blau, m. SupAir Gurtzeug e. SupAir Rettung, Integralhelm, alles Bj. 4/01, m. Packsack, VB 2.500 €. Tel. 089/36038582 öfter probieren od. Graf@physik.uni-muenchen.de

Nova Phelix 27

Bj. 7/00, 95-105 kg, weiß, 1.250 E, Tel. 08063/1841

Advance Alpha 2/27 Bj. 7/00, Gurt Sup Air Profell, Bj. 4/97, Sup Air Rettung Gr. L, Bj. 7/00, Vnriq, zusammen VB 1.600 €, Tel. 0541/9153237 od. 0179/2297714

Pilots One L Bj. 5/01, blau, mit Gurtzeug Sup Air und Rettung bis 120 kg, einzeln oder zusammen, 2.300 E, Tel. 06806/306506 od. Weilandwww@aol.com

Advance Alpha 2/27 toller Einsteiger-Schirm!, Bj. 5/00, rot/schwarz, 78-98 kg, 1.300 E, Tel. 0173/9209564 od. 089/27370293

Nova Phelix 25 u. Packsack u. Beschleuniger, Bj. 4/2002, wg. Arbeitsunfall zu verkaufen, VB 1.650 E, Tel. 0175/3868635 od. 06171/24043

Nova Phelix 25 Gurt Sup Air M und Rucksack, NP 6.500 UM für 1.650 €, Tel. 089/6013466

Edel Control L von 12/99, incl. Sup Air Gurtzeug und Rettung, Check 9/04, evtl. Bräuniger Varia, VB 2.000 E, Tel. 02241/1653080

Bolero L 90-110 kg, Schulungsschirm, yellow, Check neu, VB 800 €, Tel. 07161/74514

122

Independence Dragon M Bj. 7/02, bleu/grau, VB 2.000 €, Tel. 07223/72153 od. 0160/94800405

Mistral 2.26 ,Bj. 6/02, 1.799 E, Tel./Fox 06232/40623 od. 0173/8663089 od. juergen@maehringer.net

Arcus S Bj. 11/99, rot/weiß, Check bis Feb. 04, Gurtzeug, Rettung Annular 20 (Jan. 98), Bräuniger Vorio SP (97), Integralhelm, VB, auch einzeln zu verkaufen, Tel. 08651/66477

Nova X-Act-25 Bj. 98, Gurtzeug SupAir, AV-Vene Basis SP, Rettung Edel RS 2, 2.600 €, Tel. 08022/74569 od. 0160/8416360

Sinus L ,Bj. 97, kompl. m. Rettung, Gurtzeug, Helm, Kombi, Stiefel, VB 1.800 u. Varia Bräuniger 150 €, Tel. 09571/83494

Arcus 5 Bj. 6/00, Check 7/04, blau, VB, Tel. 09903/332 od. 0170/3514530

Airea Rebe! M Bj. 6/01, 70-95 kg, rot, 950 E, Tel./Fax 089/6423123 od. 0177/6423123

Atlas L Bj. 6/98, 90-110 kg, Gurtzeug, Rettung Columbus, Tel. 0174/3053803

Pure L Bj. 6/01, 90-130 kg, incl. Gurtzeug Control, incl. Rettung UP Profile 22, VB 1.900 E, Tel. 0171/7827748 od. 07031/720493

Discus 1000/60 Bj. 96, 60 85 kg, Rettung Niindex 110, Gurtzeug UP Action X, VB 800 €, auch einzeln möglich, Tel. 08304/1068

Boogie M (1-2) Bj. 96, 55-80 kg, mit Gurtzeug, Rettung und Strecker, 500 E, Tel. 06321/487580 od. -930332

Arcus 5 Bj. 1/00, rot/weiß, Check 6/2002, 1.200 €, Tel. 06353/3314 od. 0171/4339355

Arcus L Bi. 5/00, blau, Gurtzeug Sup Air incl. Rettung, 2.000 €, Tel. 08231/604010

Ignition L Bj. 3/98, 75-95 kg, rot/weiß, mit 2 inirrescheck, VB 850 €, Tel. 0170/8173177

Mistral 2.26 Bj. 7/01, blau/weiß, mit Gurtzeug incl. Rettung UP, Bj. 8/99, VB kompl. 2.300 €, Tel. 02174/784972

Matrix M Bi. 4/00, zitronengelb, Check bis Jan. 05, 75-95 kg, VB 1.250 €, Tel. 089/52059950 od. gerd-breitenboch@t-online.de

Flugsportladen Siegen

Claus Fischer
 Probefliegen + Verkauf fast aller aktuellen GS! Wir führen: Advance, Aira, Apco, Edel, Fresh Breeze, Firebird, Gin Gliders, nova, Ozone, Perche, Pilots, Pro Design, Swing, SupAir, UP, Windtech.
 Neue Gleitschirme ab 1.899 €, ständig 40 gebrauchte GS vorrätig.
 Inzahlungnahme, Flugehrereinweisung am Hang oder Winde, ständig 25 verschiedene Gurtzeuge. Herstellerunabhängige Beratung. GS-Motoren: Verkauf, Service + Reparatur.
 Ausbildung: alle Stufen, in Siegen, Eisenach + Südtirol, Hang + Winde Flugschule Siegen Claus Fischer Eisenhutstr. 48, 57080 Siegen Tel. 0271/382332
 claus@flugsport.de www.flugsport.de

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

reichlich Informationsmaterial

Haldenweg 4
 87672 Roßhaupten
 ☎ 08367-598
 Fax -1026

www.abtschweb.net/schule
Flugschule Tegelberg

Hof tungsaussc Hug!

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

Arcus M Bj. 5/2002, Tel. 05632/7979 od. Fax -7989

Mistral 2.22 B1. 6/2001, 60-80 kg, rot/weiß, 1.500 €, Tel. 08052/909434

Nova X-Act-25 Bl. 2001, rot, 1.600 €, Tel. 040/5526194

Quartz L Bj. 4/96, 399 €, Tel. 08862/8950 od. 0031/45/5226572 od. jengel@vr-web.de

Effect 36 incl. Rettung Clou 120 u. Tnagra Side (XL), alles Bj. 6/02, zusammen od. einzeln, 2.100 €, Tel. 07545/911803 od. Fox -911350

Apco Presto M ,80-115 kg, blau, kompl. 1.490 €, Tel./Fax/AB 06659/1455 od. 0170/5207926 od. conny-reith@t-online.de

Arcus L Bl. 5/00, Gurtzeug Sup Air incl. Rettung, 2.000 €, Tel. 08231/604010

Atlas L 2 Komplett-Ausrüstungen: Atlas L, Bj. 6/97, Check 5/03 sowie Atlas S, 81. 5/98, Check 5/04, beides mit Edel-Gurtzeug u. integr. Rettung Charly Revolution, 2 Vario, 2 Alinco-Funk m. Headset, 3.300 €, Tel. 069/869454

Mistral 2.26 81. 7/2001, gelb/weiß, 1.000 €, Tel. 0172/7419142 od. info@togliobue.de

Nova Philou 29 Bj. 2/98, blau, VB 500 €, Tel. 02832/78570

Paratech P23 24 Bj. 97, 65-85 kg, Check bis 1/03, 380 €, Tel. 08381/929675 od. danie-lo.schwertfeger@gmx.de

Arcus M Bj. 5/99, 80-105 kg, Check bis 7/03, gelb, 1.250 €, Gurtzeug Perche Fly Magic, schwarz, Retter Perche Oscar, 350 €, Tel. 089/44760543 od. 0172/8483294

Arcus M B1. 3/01, gelblau-rote Schwinge, mit oder ohne Check, Tel. 02206/5480

Level 80 Bj.97, Startgew. 85-110 kg, Check 04/2003, kompl. m. Gurtzeug Edel incl. Protektor, Rettung Firebird RS II und Rucksack, VB 850 €, Tel. 09405/961956

Arcus M Bj. 1/99, Gurtzeug Airea Diwan M, Bj. 3/98, mit Rettung Pro Design B-Safe 120, 400 €, Helm Uno Icaro 5-56, weiß, 100 €, Web Bräuniger IQ Basic II, 190 €, Tel. 0911/317886

Advance Epsilon 4/28

Bj. 2002, Farbe Aqua (blau/weiß/schwarz), VB 2.200 €, Tel./Fax 0351/4767620

Arcus L Gurtzeug Sup Air mit Rettungsgerät, Höhenmesser von Bräuniger, Motor Tresh Breeze, Bl. 2001, zusammen 6.000 €, Tel. 036029/82571 od. 0171/7246580

Arcus L Bj. 2000, 95-125 kg, rot, Check bis 9/2004, VB 1.400 €, Tel. 0171/4007262

Spear L BL 7/97, blau, Check 3/02, Speedsystem, Packsack, VB 500 €, Tel. 05308/3247

Ozone Octane M Bj. 4/01, 80-100 kg, rot/weiß, 1.700 €, Tel. 0173/3210479

Astral 2.26 Bj. 6/00, 80-105 kg, 1.600 €, Tel. 0911/473862 od. 0175/6917111, Check auf Wunsch neu

Advance Sigma 5 26 Bj. 11/01, 70-90 kg, Farbe Tiger (goldgelb/schwarz), V81.950 €, Tel. 0173/3003396 od. Fax 0721/32093

Phönix 28 Bj. 94, ohne Check, 300 €, sowie ITV Aries 25 für Dekozwecke 100 e, alles VHS, Tel. 06392/1587 od. Fax - 994343

Mission M Bj. 7/2000, rot/weiß, Check neu bis 12/04, VB 1.050 €, Tel. 08822/4545

Vision M Bj. 95, pink/weiß, VB 350 €, Tel. 07242/1887

Discus 2000/90 Bj. 93, Gurtzeug u. Rettung, Bj. 7/96, kompl. 750 €, Tel. 0212/2215564

Ozone Octane M Bj. 3/01, rot/blau, 80-100 kg, 1.500 €, Tel. 07141/250133

A 6 / 30 Bj. 98, gelb/orange, wg. Hobbyaufgabe zu verkaufen, Packsack, Helm, Gurtzeug UP m. Protektor, Schleppklinke Koch Integral, Overall Gr. XL, VB, Tel. 0171/3152212

Astra* M Bl. 5/99, bloc, VB 700 €, Tel. 0851/36464

Apco Bagheera M 81. 99, violett, VB 950 €, Tel. 089/7854387

Ozone Octane M It 4/01, 80-100 kg, gelb/rot, 1.870 €, Tel. 02306/73553

Sonic Lore Bi. 96, Check 8/03, GZ Fire, Packsack, VB 500 €, Tel. 07181/256655

Nova Vertex 24 Bj. 98, VB 350 €, Tel. 05651/60772

GS-Gurtzeuge

Sup Air Profeel 400 €, Tel. 05308/3247

Charly Primus Bj. 11/95, mit Rückenprotektor, 70 €, Tel. 07729/553

Sup Air Profeel Rare mit Rücken- u. Seitenprotektor, Herausfallschutz, Schnellverschlüsse, Rettung mit geringem Sinken, VB, Tel. 02206/5480

Fire Bl. 96, VB 300 €, Tel. 07181/256655 ab 19.00 Uhr

Revolution 2, Bj. 3/97, Höchstlast 120 kg, 100 €, Tel. 07363/3104

getfugcht

markt entlos

info 121

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

Zwei starke Partner

Der Sicherheitsplan, der genug Geld fürs Hobby läßt!

- 133.--** Monatliche Berufsunfähigkeitsrente bei Verlust der Arbeitskraft bis Alter 60 Jahre ohne jegliche Verweisung
- 1033.--** Sofortige, hohe finanzielle Absicherung der Familie im Todesfall
- 11111811™** Planmäßiger Kapitalaufbau
- mr-** Ohne Prämienzahlung für das Fluarisiko

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

Info-Coupon

Bitte einsenden an:

dra'

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 _____ Euro _____
Todesfallabsicherung gewünscht _____ Euro _____
Sonstige Wünsche _____

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 30-jähriger Mann muß für einen Todesfallschutz von 50.000 EUR, einer Berufsunfähigkeitsrente von 1.000 EUR monatlich und einem Kapitalaufbau von 15.000 EUR (incl. Gewinnbeteiligung 36.000 EUR) eine monatliche Prämie von 94,11 EUR aufbringen. Rechnet man die derzeitige Gewinnbeteiligung sofort mit in die Prämie ein, reduziert sich diese auf 81,64 EUR. Der Schutz gilt bis zum 60. Lebensjahr. Zu diesem Zeitpunkt erfolgt auch die Kapitalauszahlung.

RS 2 Bj. 3/2002, bis 110 kg, 34 qm, 290 €, Tel. 08052/909434

RS 2 Bj. 5/2002, bis 125 kg, Tel. 089/1854387

limmäääsim

Supersport 153 Bj. 92, Gurtzeug, Gr. 180 cm, FlyTec 3005 SL, Schleppklinge, Keuler-Integralhelm, 995 €, Tel. 07053/967993 od. 0171/8658071

Supersport 163 Bj. 92, Speedbaar, Räder, Ersatzrohre, Gurtzeug, Helm, 1.500 €, Tel. 05751/957061

Mars 170 Bj. 2/02, blau/gelb/weiß, Speedhar m. großen Rädern, VB 1.700 €, Vario Bräuniger IQ Competition m. Fahrmesser und Teleskoparmhalterung, VB 520 €, Tel. 02631/947302 od. 0170/4811482 od. svennitzsche@t-online.de

Supersport 153 Bj. 1993, VB 580 €, Tel./Fax 08652/69155

Uno Bj. 2/86, Regenbogen-Farben, Zuladung 50-100 kg, Gurtzeug, Helm, Tel. 08131/997010

Impuls IC für Einsteiger, AK lila/US pink, mit Check VB 500 €, ohne 300 €, Tel. 0811/9989253 od. 0171/5000533

Speed S Bj. 8/99, weiß/gelb, Charly Gurtzeug, Rettung, Toli, Zubehör, VB 2.800 €, Tel. 06107/4232

Ultra Sport 166 Bj. 7/98, mit Steckrädern, Winglets, VB 2.000 €, Tel. 02174/784972

K 4 Bj. 92, Check ist abgelaufen, auf Wunsch m. Check, VB 250 €, Tel. 0162/8658010

203

Klassik 13, bj. 3/97, weiß/blau, mit Räder, Gurtzeug u. Rettung, VB, Tel. 06321/487580 od. 06321/930332

Twister Bj. 8/2000, VB 2.800 €, Tel. 08466/8489

Twister Bj. 6/97, pink/weiß, VB 500, Tel. 0831/6971062

Merlin 158 Bj. 10/99, US rot/gelb/weiß, mit Ersatzsteuerbügelseitenrohr, VB 2.100 €, Tel. 036424/53696 abends

Laminar 13 / ST Bj. 1/2000, Icaro, gelb/rot, VB, Tel. 08857/692607 od. Fax -692608

3

ESC Bj. 2002, orange, VK 7.000 €, Tel. 09131/9935128 ab 19.00 Uhr

Axxess + Starrflügler von Flight Design. Streamline-Trapez, Alu-Basis u. Carlton-Gleitkufen, Bj. März 2002, gelb-rote Streifen im Untersegel, Ligo-Gerät, NP 9.900 € für VB 6.900 €, Tel. 0163/6250641 od. 0911/344190 od. ERNSTLEHMANN@yohoo.com

Atos Bj. 8/99, 4.000 €, Tel. 07344/5254

Litespeed 4 Bj. 4/2002, 4.000 €, Tel. 089/69373787

Super Xtralite SX5 Bj. 4/97, Händlercheck 8/99 (5 Jahre), 80-130 kg, rot/violett, VB 1.500 €, Tel. 0361/7463344 od. 0172/8905865

Exxtacy gelb/weiß, kompl. mit Regenhülle u. Ersatzsteuerbügel, 4.200 €, Tel. 06703/960070

Haftungsausschluß!

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

Atos Bj. 4/2000, weiß/blau, 4.999 €, Tel. 08035/1338

Exxtacy gelb/weiß, kompl. mit Regenhülle u. Ersatzsteuerbügel, 4.200 €, Tel. 06703/960070

Bullet C 14 Bj. 90, Karpfengurt mit Rettungsschirm, Bräuniger Vario m. Höhenmesser, Integralhelm m. Headset und 2 Handfunkgeräte, kompl. 750 €, Tel. 08269/393

Saphir 17 Bj. 11/86, Kellergurt gelb m. Rettung, Zuladung 60-110 kg, Helm, Tel. 08137/ 997010

Pinguin Bj. 92, 175-180 cm, rot/gelb, mit Metamorfosi Bremsschirm, VB 300 €, Tel. 02174/784972

Wills Wing Z 5 rot, Gr. 172-175 cm, sehr großer Stauraum, 350 €, NP 750 €, Tel. 09131/993512

Skyline Different 180-190 cm, 320 €, Tel. 089/21579714 od. Fax -21579713

HG-Rettungsgeräte

Survive HG Bj. 2001, 350 €, Tel. 089/69373787

an tge

Tasche Minimum gegen Mosquito, Tel. 089/ 19192613 od. 0163/3916324

Abrollwinde für HG u. GS ohne Jahresnachprüfung, Fabr. Schuhwerk, für 900 €, Tel. Tel. 0641/84458

Drachenflieger-Magazine Jahrgang 1977 1996, für 50 €, Selbstabholung, Tel. 0831/75288

Wetterschutzhülle für HG wasserdicht, hellbraun, für 30 €, Tel. 0641/84458

Hanwag Fly 2000 Gr. 12, rausgewachsen, blaue Stiefel, ÖKO-Leder, Gr. 47, VB, Helmut.E.Weber@t-online.de od. 0171/6262899

Rettungs-Packservice oh 27 € plus Porto, 4 Tage-Service,

ofepslopal 411100744--
PTexy
 Trainingscenter
 Nine Mittel" b"
 Wanne Set
 ru 21510
 P-Permanell-Inning
 Sicherheitulr-Inning
 Kptentell, PaReKtiegsrsre

Haftungsausschluß!

Jede Hartung des DHV und seiner Mitarbeiter auf Grund der Veröffentlichung des Gebrauchtmrkts ist ausgeschlossen. Für die Klassifizierung der Geräte, ihre Lufttuchtigkeit und die Angaben in den Anzeigen übernimmt der DHV keine Gewähr.

Tel. 0160/1687647

AV-Vario **Basis SP** mit Höhenmesser, Bräuniger, 130 €, 08052/909434

Bräuniger Vario und Höhenmesser, Alte Varta LCD für Drachen, 120 €, Tel. 089/69373787

Charly Pack/Rucksack GS 80 €, Tel. 08052/909434

Topografische Kartenwerke mit GPS Daten, Interaktiv fliegen, Touren planen. Bayern 3D Süd - 25 €, Bayern 3D NW - 25 €, Bayern 3D NO - 25 €, B a-WC) 25 €, kompl. 90 €, Tel. 09131/993512

Garmin GPS 12 mit Kabel, 100 €, Tel. 0171/3685425 od. 069/733365

Der neue Funsportladen in Rieden am Förgensee

Ständig neue Schnäppchen lagernd.

Anerkannter Lullahlrlechnischer Betrieb, Packservice, Checkservice reparaturservice, Pmbellugmöglichkeiten Rettungseräte, Gurtzeuge, Geleishirme, Overalls,

Handschuhe und weiterer Zubehör

Für Hihilflieger: Surfkiles, Snowboards, Skalebaards, Wanderbedarf und vieles mehr

Wir nehmen Gebrauchtergerte in Zahlung.

Noch mehr Artikel auf meiner Homepage oder einlach anrufen!

Richys Sportshop, Richard Rohl
Brennende 15, 87669 Rieden am Förgensee
Tel.: 08362925262 Fax: 08361-915099
e-mail: apcogldersed.online.de
www.Richys.Sportshop.de

Regenpacksack für Drachen aus stabiler PE Folie mit Reißverschluss (6,2m), 100% wasserdicht, 25 €, Tel. 02271/94020

Alto Varia P II VB 110 €, Tel. 06021/53594

Drachenfliegermagazine aus den Kindertagen des Drachenfluges: 1976-1980 gegen Gebot, Tel. 08662/8788

Motorschirm-Trike zu verkaufen, Tel. 02352/75924

Briuniger Varia Competition Preis VB, Tel. 08061/938882 abends (AB)

propellerblat

Propellerblatt DUC-Carbon, schwarz, Typ DU-QUEINE 163 Dontr. 0, Tel. 0711/3451473

Das DHV-Technikreferat sucht für eine befreundete Firma einen kostenlosen, alten Drachen für Dekorationszwecke - möglichst aus dem Raum München. Kontaktaufnahme bitte init Bernd Schmidler, Tel. 0171/8813496 od. hermdüschmidler.de

GS-Pilotin sucht nette Fliegerclique (m/w, 40-501.), Roum Augsburg, Maxikhr@aol.com

Gesucht im Raum NRW: GS-Pilot für gemeinsame Flugtrips, Schlechi³,vetter-Alternativ-Aktivitäten u. vielleicht auch mehr? Geboten: schlankes Mädcl, 44 1, 1,60 m, sportlich u. kulturell sehr vielseitig interessiert, Tel. 0231/164813 (leider erst Ende Feb. 2003 erreichbar!!)

Hüingeleiter-Gurtzeug (bin 1,74 m groß) und Udo, Tel. 0172/7274098 od. wrostan@ksd.kaba.com

GS-Piloten (m/w) mit Flugerfahrung und Kontakt zu Ansprechpartnern in Cuhn/Karihik zwecks Reiseplanung, Tel. 0271/339604 od. Th-MoSi@aol.com

Kevlar-Integralhelm mit Kinnschutz, Charly Insider, Gr. M, Kopfumfang 58, Tel. 089/31230970 od. Fan -3827046020

Gleitschirmfliegen in Griechenland

OLYMPIC WINGS

Gleitschirmzentrum
Griechische Ägäis und Olympmassiv

> Gleitschirmurlaub & Flugsafaris

> Kurse:
Anfänger
Thermik & X-Country
Performance

> Familienurlaub

Infos gibts unter:
Tel GR: 0030 (2) 3520.41741 | Mobil: 0030 (6) 943.2159 |
e-mail: info@olympicwings.gr | web: www.olympicwings.gr

6.3.1.710

Reisebüro

Alle Kurse



vivw.flugschule-hochries.de

Mail: Flugschule Hochrieset-online e
Flugsafaris

Shop

Megasport Flugsafaris



entlang der Lykischen Küste, Südtürkei.
Täglich andere Fluggebiete,
Flughöhendifferenz 1000 bis 2170
Meter, Strandlandung, Flugbetreuung,
Bergtransfers, Kreuzfahrt, jeglicher
Wassersport möglich. Doppelkabine,
DU/WC, VP, eine Woche pro Person

ab 700,-

Gleitschirm- und Drachenflug-
safari mit dem deutschen
Luxus-Tauchkreuzfahrtschiff

"MS Sharazan"

Bitte Katalog anfordern

<http://www.ssharazan.de>

Mega Sport Dive & Fly Tel. 02864 / 882314 Fax 882315
E-mail: megasport.sharazan@t-online.de

Gleitschirm- & Drachen- Beschriftungen • tty

9efef
2i,4i

GH Werbebeschriftungen

2+49 (0)8031-63676•www.gleitschirmbeschriftung.com

Ferien im Top nüggebiet Aeäu

Wohnen Sie inmitten eines der schönsten Fluggebiete Deutschlands. Stärken Sie sich am reichhaltigen Frühstücksbuffet für einen erlebnisreichen Flugtag am Nebelhorn (Bergbahnstation gut zu Fuß erreichbar). Innerhalb einer halben Stunde erreichen Sie weitere interessante Fluggebiete, wie z.B. Hochgrat, Mittag, Weiherkopf und Breitenberg.

Wir schnüren Ihnen attraktive Pakete inkl. Brotzeit und Bergabnorkten.

.7-CotelSonnenfieim Waltenbergerstr.5 87561 Oberstdorf
Tel/Fax: 08322-809980/-809989 oder sonnenheim@t-online.de oder
www.sonnenheim.oberstdorf.com

Viele Streckenflieger stehen in den Startlöchern für die neue Flugsaison.

Wer sich ehrlich einordnet, weiß jetzt schon, wie die Saison 2003 ausgeht!

Der richtige Startzeitpunkt entscheidet oft über den Flugtag:

- a: Ich hau mich einfach cool raus, Köhner wie ich saufen nicht ab.
- b: Die Luft ist voller Zeichen, Vögel drehen auf, Wolken bilden sich, Ablösungen schwellen an und ab. Das beobachte ich und richte danach meine Startentscheidung.
- c: Ich bin ein guter Parawaiter, fünfzig andere können nicht irren, Wenn die sich halten können, kann ich es auch
- d: Wenn die erste Kuh am Startplatz vorbeisteigt.

Zum Streckenfliegen braucht man Thermik, da ist es oft recht turbulent:

- a: Ich habe die perfekte Gerätebeherrschung, wenn ich nicht mehr fliegen kann, kann's niemand.
- b: Ich trainiere und fliege so oft wie möglich und entscheide mich dann je nach Tageform, weiterzufliegen oder nicht,
- c: Wenn's mir zu bockig ist, gehe ich landen und in den Biergarten
- d: Ich habe einen Einser-Schirm, da braucht man keine Gerätebeherrschung.

Streckenflüge gehen oft über mehrere Stunden. Das setzt anhaltende Konzentrationsfähigkeit voraus, auch ist es günstig, wenn die Arme mehr als einen Bleistift halten können.

- a: Diese Aussage ist ja schon beleidigend. Vor vierzehn Tagen habe ich noch die Mister Universum-Pfahl gewonnen, außerdem bin ich logischerweise von Red Bull gesponsert.
- b: Über die Wintersaison habe ich mich recht gut vorbereitet. Kimmzüge und Liegestütze sowie ein regelmäßiges Ausdauertraining sind für mich selbstverständlich. Während des Fluges achte ich auf Kalorien und Getränkezufuhr.
- c: Ich bin Genussflieger und kein Rennpferd. Wenn ich müde werde oder mir die Arme weh tun, such' ich mir einen schönen Landeplatz.
- d: Ich bin vor kurzem mal 48 Minuten geflogen, da hatte ich weder Konditions- noch Konzentrationsprobleme.



Gute und schöne Streckenflugtage brauchen optimale Meteorologiebedingungen:

- a: Mein Wunderflügel hat so wenig Sinken und geht so schnell, für mich ist, wenn es nicht gerade regnet, immer Weltrekordtag.
- b: Ich höre die Windwerte ab, auch die Segelfluggewetterberichte und nütze alle Infos ab im Internet usw., um mich zu informieren. Trotzdem ist für mich der entscheidende Faktor der Blick zum Himmel, das Beachten von Wolkenformen und ihre Zugrichtung.
- c: Die meisten Berge haben ja eine Windansage, wenn es zum Starten passt, ist es o.k..
- d: Diese zu erkennen ist für mich nun überhaupt nicht schwierig, wenn alle wegfiegen, mache ich es halt auch.

Gleitschirme bestechen ja nicht gerade durch Stabilität. In Turbulenzen möchten sie schon mal gerne ihre Form verlieren:

- a: Ich beherrsche SAT, Tumbling und den dreifachen Loop. Da werden mich doch nicht so ein paar Streckenflugturbulenzchen in Probleme bringen.
- b: Ich kenne mein Segel gut, über die Bremsen die richtige Spannung aufgebaut, die richtige Sitzposition und vor allem die vorausschauende Fluglinie wirken hier Wunder. Da ich außerdem weiß, wie man Klapper unter Kontrolle bringt, bin ich bei korrekten Bedingungen recht gut unterwegs.
- c: Turbulenzen sind Stress, das tu ich mir nicht an.
- d: Das betrifft mich nicht. Der Verkäufer hat gesagt, mein „Schirm klappt auch nicht in turbulenter Luft“.

Wer weit fliegen will, muss erst mal hochkommen, zentrieren ist also angesagt:

- a: Null Probleme, Bremse rein, Gewicht rüber und schon zirkle ich meine Sichel hoch!
- b: Bevor es im Frühjahr erstmals auf Strecke geht, habe ich schon bei vielen Flügen meine Zentriertechnik verfeinert. Aufnehmen, Höhe abbauen - wieder aufdrehen usw., das bringt das richtige Feeling.
- c: Ob ich nun mal besser oder schlechter als andere steige, ist mir Wurscht, hauptsache ich bin an der frischen Luft.
- d: Da gibt es nichts zu üben, alle haben nur eine linke und rechte Steuerleine und können daran auch nicht anders ziehen als ich.

Beim OH dokumentiert man nur noch mit GPS. Man schreibt vor dem Start keine Flugaufgaben mehr aus und muss auch keine Wendepunkte oder Zielpunkte festlegen:

- a: Die Rekordflüge der letzten Jahre habe ich alle eingeloggt. GPS auf Go To und die Beine voll in den Beschleuniger!
- b: Viele Fluggebiete kenne ich aus eigenen Flügen, trotzdem versuche ich, mir immer Tipps von Locals einzuholen. Natürlich lade ich mir Flüge aus dem Internet herunter und schaue sie mir genau mit Abflughöhen, Geschwindigkeit usw. und Routenwahl an. Untertags versuche ich halt aus Wetter und Geländewahl das optimale aus dem Tag herauszuholen.
- c: Gerade, dass das so einfach ist, macht es mir riesig Spaß. Ich fliege dahin, wo es mir gefällt und so lange wie ich mag, Und wenn ich mal absaufe, versaut mir das die Stimmung nicht.
- d: Ist das wirklich wahr, dass so ein GPS keinen Dauerakku hat, sondern frische Batterien braucht?

Beim Streckenfliegen legt man oft viele Kilometer zurück und entfernt sich weit vom Startberg, das Heimkommen kann mühsam sein:

- a: Ich fliege nur Zielrück und saufe nie ab.
- b: Ich werde so geliebt, dass wicht immer jemand abholt.
- c: Ich habe immer eine blonde Perücke dabei und rasierte Beine.
- d: Mich vermisst sowieso niemand.

labeis auiaisi ef s,ggibisuos ivaga6 11311P sa ssnw JaJapaA :p
pa||alma||aul|ps_JaL|p|L uni aguia||V au|G |s| |a|q|o|p|ue| so|U|fni PRL-1PP pun apnej| |utle| 13 sa
iabam spu nals uosieselj uatpahløjJa Jauii 'HBetune Janamuabad 113011 inu qbgubia uuel :q
'Invieh ums drip-uasmitpunpi via |E|ocliab Jaa :e
9N11S0111111

Neuer Vorstand gewählt

Bei der alljährlichen Hauptversammlung der Althofdrachen gedachten alle Anwesenden in einer Schweigeminute unserem im Juli verstorbenen 1. Vorsitzenden Fritz Gröner. Er wird uns immer in unserem Handeln ein Freund und Vorbild bleiben. Ein Rückblick auf das vergangene Jahr mit allen seinen Wettbewerben und

Veranstaltungen bildeten den Übergang zu den Tätigkeitsberichten der einzelnen Vorstandsmitglieder. Diese Berichte gaben einen detaillierten Überblick über das Vereinsgeschehen. Nicht alle Mitglieder können bei allen Veranstaltungen anwesend sein. Mit insgesamt 205 Mitgliedern zählt unser Verein zu den größten Drachenflugvereinen in Deutschland und im benachbarten Ausland. Im Anschluss daran wurde der Vorstand für das abgelaufene Jahr 2002 einstimmig entlastet. Den Wahlgang für den 1. Vorsitzenden übernahm als Wahlleiter die 1. Vorsitzende

von unserem befreundetem Verein aus Hohenhaslach Sonja Heidler. Einstimmig und ohne Enthaltung wurde Peter Voigt als neuer 1. Vorsitzender für „die Althofdrachen“ vom Gremium gewählt und übernahm wieder den Vorsitz.

Es wurde dann ebenfalls einstimmig und ohne Enthaltung Ralf Bühn als neuer 2. Vorsitzender von dem Gremium gewählt. Die Pressearbeit und der Internetauftritt des Vereins bleiben auch weiterhin in seinen bewährten Händen.

In seiner Tätigkeit als Wettbewerbsleiter wurde Werner Fleck, als Ausbildungsbeauftragter wurde Jürgen Pollak bestätigt.

Neu in den Vorstand gewählt wurden als Arbeitsdienstleiter Klaus Boch, als Windenbeauftragter Horst Fuchs und als Fahrdienstleiter Wolfgang Meschik,

Die Althofdrachen / Ralf Bühn



Neuwahlen

Bei der Jahreshauptversammlung des Gleitschirm-Clubs Ravensburg wurden die verschiedenen Aktivitäten der letzten zwei Jahre vorgetragen, die in diesem Jahr mit einem Ausflug ins Auto & Technik Museum Sinsheim abgeschlossen wurde. Die alten Vorstände wurden entlastet und folgende Vorstandschaft gewählt: (von rechts nach

links) alter und neuer Vorstand Wolfgang Köslar, 2., Vors. Hansjörg Messmer, in der Bildmitte unser Webmaster Hans Weiland. Als Kassierer und Schriftführer wurden Berthold u. Carmen Messmer wiedergewählt. Im Vorausblick auf die kommende Flugsaison stehen auch im Jahr 2003 wieder etliche Punkte auf dem Programm: so sollen u.a. der Funwettbewerb, ein Hüttenaufenthalt sowie weitere Aktivitäten durchgeführt werden. Über das ganze Jahr läuft der Wettbewerb um den Wanderpokal für das Streckenfliegen im Flachland. Weitere Infos über den Club findet man auf unserer Homepage: <http://private.addcom.de/ifg>.

1FG Gleitschirm-Club Ravensburg / Wolfgang Köslar

Ziellande- und Fotowettbewerb

Anfang Oktober fand der alljährliche Ziellandewettbewerb des Gleitschirm-, Drachen- und UL-Flugvereins Himmelsstürmer Lahn statt. Gewinner des Ziellandewettbewerbs 2002 der Himmelsstürmer

Lahn ist Norbert Adami. Zweiter wurde Dirk Schneider und Peter Adams Dritter, Norbert Adami konnte seinen Titel und Peter Adams seinen dritten Platz vom letzten Jahr verteidigen. Michael Friedchen, der im Vorjahr den zweiten Platz belegte, musste dieses Jahr mit dem undankbaren vierten Platz vorlieb nehmen. Bedingt durch die späte Jahreszeit und damit verbundenen schlechten Wetterverhältnissen - gerade am Wettbewerbstag - war die Teilnahme am Wettbewerb leider etwas gering. Deshalb ist für nächstes Jahr eine andere Abwicklung geplant.

Auch der Fotowettbewerb ist beendet. Eine hochkarätige Jury hat die 12 tollsten Fotos gewählt. Die Gewinner aus 130 eingegangenen Fotos sind 1. Michael Friedchen, 2. Rüdiger Sorg und 3. Ignaz Urrigshardt. Unter die besten 10 wurde sogar ein Foto aus den USA gewählt. Der jüngste Teilnehmer mit 10 Jahren kam ebenfalls unter die ersten 10. Auf der Homepage www.himmelsstuermer-lahn.de in der Rubrik »Aktuell« sind die ersten 12 Bilder veröffentlicht. Die Fotos sind für einen Fotokalender bestimmt,

Himmelsstürmer Lahn / Michael Friedchen



Asslarer Gleitschirmflieger feiern ihr 10 jähriges Bestehen

Am 28.06.2003 feiern wir, die Asslarer Gleitschirmflieger, unser erstes »kleines« Jubiläum. An diesem Tag soll ab 10:00 Uhr bis in die Abendstunden geschleppt werden. Alle Schleppts sind frei! Wenn der Wettergott mitspielt, wird es auf unserem Schlepplände, dem Asslarer-Segelflieger, bestimmt heiß hergehen. Für Speisen und Getränke ist bestens gesorgt, genauso wie für den Nachwuchs. Am Abend wird noch kräftig gefeiert, wer über Nacht bleiben möchte, kann gerne sein Zelt aufschlagen. Alle Flieger sind herzlich willkommen, sollten jedoch zur besseren Planung per Mail ihr Kommen anmelden. Der Anrufbeantworter des Vereins steht natürlich auch zur Verfügung (06441/85854). Es freut sich auf Euren Besuch im Namen des Vereins

Werner Schlegel
www.asslarer-gleitschirmflieger.de

Korrektur Telefonnummer

Die Telefon-Nummer zum Artikel Fliegen im zentralen Münsterland lautet: 02581/632673.

Windengemeinschaft Skyriders Freckenhorst
Erhard Ziller



NEUE ADRESSE

eam.de

Schnupperfliegen beim Schulsporttag

Ein Schüler erzählt:

Ich stehe irgendwo an einem Hang in Baiersbrunn, angegurtet und angesiebt wie ein professioneller Bergsteiger und würde wahrscheinlich alles geben, um da – wie auch immer – wieder rauszukommen. Doch da knirscht auch schon der kleine Knopf im Ohr, der Puls steigt nochmals an und erreicht Höhen, bei denen Mediziner wahrscheinlich schon längst den Totenschein ausgefüllt hätten. Schnell noch mal den Helm zurechtgerückt, den Ablauf im Kopf abgespult. Die Anspannung wird noch größer, die Zeit scheint stehen zu bleiben. Plötzlich kommt der Befehl, „Also, beginn' jetzt zu rennen!“ Ich bleibe erst einmal stehen, starr vor Schreck. „Was ist denn, warum kommst du denn nicht?“ Die Stimme des Lehrers ist schon ein kleines bisschen energischer. Langsam setze ich einen Fuß vor den nächsten, bewege mich immer schneller und schneller und rase schließlich auf den kleinen Weg zu, dass es mir himmelangst wird. „Komm, du musst schneller rennen! Als ob es um dein Leben ginge!“. „Das geht doch gar nicht“, schießt es mir durch den Kopf. Aber ich renne schneller, als ob es um mein Leben ginge. Der Weg kommt immer näher. „Da knallst du drauf“, ist der einzige ängstliche Gedanke, der mich beschäftigt. Aber ich merke, wie sich allmählich hinter mir etwas hebt. Und ich renne weiter und weiter. Plötzlich entfernt sich der Boden von mir. Davon unbeeindruckt strampelte ich jedoch immer weiter und weiter. Und die Entfernung zwischen der Wiese und mir wird noch größer. Jetzt bin ich schon 2 Meter über der Erde, jetzt 3 Meter. Ich löse meine Verkrampfung und wage einen Blick nach vorne. Ich sehe, wie alles kleiner wird, wie fantastisch diese kleine Gegend, die ich überblicken kann, von oben aussieht. Von da an genieße ich nur noch. Alle Angst ist im wahrsten Sinne des Wortes vom Winde verweht. Und ich bin dankbar, dass ich den Mut dazu hatte; dass ich es geschafft habe. Für eine kurze Zeit bin ich weg, da reißt mich mein Lehrer aus den Träumen. „Du machst das prima! Mach jetzt

mal eine Rechtskurve!“ Also ziehe ich an dem rechten Strang, und schon fliege ich rechts, quer den Hang entlang. Nach zwei weiteren Kurven muss ich landen. Der Flug endet – viel zu schnell, wie ich finde. Wieder festen Boden unter den Füßen bleibe ich erst mal stehen. Ich muss begreifen, dass ich gerade geflogen bin. Ganz alleine. Ohne Hilfe, Die Gedanken immer noch bei dem grandiosen Gefühl, bei dem unbeschreiblichen Kribbeln im Bauch, ziehe ich meinen Gleitschirm zusammen und mache mich auf den mühsamen Weg nach oben. Mit noch immer zitternden Knien komme ich oben an, staunende Blicke ziehen sich auf mich, Aber ich beachte sie wenig. Über meine Lippen kommt nur noch eine hoffnungsvolle Bitte: „Darf ich noch einmal?“.

Über den Wolken muss die Freiheit wohl grenzenlos sein, das wusste schon Reinhard Mey, Genau das durften zwanzig Schüler beim Sporttag des Progymnasiums am eigenen Leibe erfahren. Doch bevor man abheben konnte, wurde man von drei freundlichen und hilfsbereiten Lehrern der Flugschule von Bent Beilharz und Klaus Döscher eingewiesen. Aber schon sehr bald galt es, die Theorie in die Praxis umzusetzen und zu zeigen, dass nicht nur Vögel fliegen können, Es gelang uns allen, und einmal abgesehen von einigen blauen Flecken und einer zerrissenen Hose sogar ohne Verletzungen,

Am Ende, als wir schon viel zu müde und fertig waren, um selbst zu fliegen, zeigte uns Frau Benesch, die von Seiten der Schule aus alles organisierte, mit ihrem Mann, wie Gleitschirmfliegen aussieht, wenn man es über mehrere Jahre trainiert und praktiziert. Ganz zum Schluss kam noch einmal Theorie, denn schließlich sollte man einen Gleitschirm ja auch zusammenlegen können, was bei den vielen Schnüren gar nicht so einfach ist!

Jede oder jeder, die/der schon immer einmal in das Reich der Lüfte abheben wollte, sollte Gleitschirm fliegen unbedingt einmal ausprobieren. Und keine Angst vorm Hinfallen! Es ist nur schlimm, wenn man nicht wieder aufsteht und es nicht erneut versucht!

Björn Grözinger

Pokalfliegen in Kärnten

Am 1. und 2.11.2002 fand in Kirchbach/Kärnten der alljährlich von der Gleitsegel- und Drachensportschule Hermann Brodbeck aus Michelbach veranstaltete Schulwettbewerb für alle ehemaligen und aktiven Flugschüler sowie Freunde und Kunden der Flugschule statt.

Obwohl man dem Regenwetter in Deutschland entgangen war und Kirchbach „seinen Fliegern“ wieder mal eine viel ruhigere Wetterzone zu bieten hatte, konnten leider nicht alle Teilnehmer in die Wertung kommen, Wechselnde Windrichtungen brachten am Startplatz das Programm durcheinander. Trotz allem hatte aber jeder seinen Spaß an diesem Wochenende und es gab für zwanzig Wettbewerbsteilnehmer Pokale, Urkunden und Sachpreise.

Den Platz belegte Ralf Schubert aus Fichtenberg, der seine Flugzeit am besten vorausgesagt hatte. Knapp dahinter folgten Michaela Beron (Stuttgart),



Ottmar Strobel (GaildorO und Maik George (Hamel)), Die punktgleichen Peter Lang aus Öhringen und Markus Mack aus Michelbach „durften“ zur Freude aller Zuschauer die Entscheidung durch Klimmzüge herbeiführen, wodurch Peter Lang dann auf den 5. Platz kam.

Besondere Erwähnung verdient noch Mathias Hambalek aus Fichtenberg, der mit seinem Drachen den 13. Platz belegten konnte: Er hatte nicht nur seine auf vier Minuten geschätzte Flugzeit um 1:27 unterschritten; für seine perfekte Achter-Figur hatte er ganze 13 Sekunden benötigt!

Das Bild zeigt die HB-Truppe am Morgen des 3. November. Zum Vergnügen aller, die noch geblieben waren, kam an diesem Sonntag jeder noch öfter zum Fliegen als an den Tagen zuvor_

Bruno Wendt



Lino Oehl, jüngster Flieger der Südpfälzer Gleitschirmflieger

Seit nunmehr zehn Jahren erobern bunte Gleitschirmflieger die Lüfte in der Südpfalz. Waren es 1992 ein paar wagemutige Pioniere, die den Verein gründeten, sind es heute mehr als einhundert Frauen und Männer, die dem luftigen Sport nachgehen. Sieht man die „Duddefliecher“ hoch über dem Pfälzer Wald, kommen dem Betrachter doch die Gedanken, einmal selbst fliegen zu können. Ohne Motor, lautlos und scheinbar mühelos den Vögeln gleich zu sein, über Berggipfel, Täler und Häuser zu schweben, das haben sich die „mutigen“ Menschen unter den zirka dreißig Quadratmeter großen Stoffteilen auf die Fahnen geschrieben. Und mehr noch. Alle sind – wie bei anderen Sportarten auch – bestrebt, ihre Leistungen zu optimieren und immer wieder neu zu lernen, mit der angebotenen Materie Luft und Schirm umzugehen. Dabei wird immer wieder versucht, höher und weiter zu kommen. So begann Wolfgang Esch aus Neustadt bereits im Frühjahr 2002 die Flugsaison mit einem gigantischen Flug vom Orensberg in die südhessische Region. Die Landesmeisterschaft, die südwestlich von Colmar am Le Treh ausgetragen wurde, machte recht deutlich, dass die Südpfälzer selbst vor einem internationalen Aufgebot und Teilnehmern aus der Nationalmannschaft nicht zurückschrecken brauchen. Peter Jung aus Hauenstein und Achim Torn aus Essingen belegten mit außergewöhnlichen fliegerischen Leistungen Platz eins und zwei. Stefan Selbe! und Alexander Deny aus Hauenstein teilten sich die Plätze vier und fünf. Zum Training steht seit Frühjahr dieses Jahres auch der Höllenberg bei Spirkelbach zur Verfügung, dessen

Neue Maßstäbe gesetzt

Einweihung als Fluggelände im Sommer ein Highlight der Vereinsgeschichte darstellte. Hier sieht man selbst an späten Sommerabenden die Schirme über dem Grat fliegen. Mitte des Jahres wurden Schlag auf Schlag die vereinsinternen Rekorde gebrochen. Die Piloten flogen von ihren Hügeln bis nach Worms, Darmstadt oder bis an die Ufer des Rheins. Einen Mammutflug absolvierte Klaus Göller in der Ferienzeit. Er wollte eigentlich nur ein bisschen am Orensberg fliegen und landete Stunden später 122 Kilometer weiter bei Hechtshausen, Nähe Würzburg. Aber auch kleinere Strecken können begeistern. Der sechzehnjährige Nachwuchspilot Lino Oehl aus Godramstein erfüllte sich nach nur wenigen Monaten Flugpraxis seinen Herzenswunsch. Er flog vom Orensberg nach Hause. Und die Streckenserie riss nicht ab. Innerhalb weniger Tage verwirklichte Martin Laible aus Böchingen seinen Fliegertraum. Er startete am Förleberg bei Ranschbach, folgte dem Ostwind und flog nach Nancy tief nach Frankreich hinein. Beim Auswerten seiner Flugstrecke wurden 145 Kilometer festgestellt. Weil alles so schön war, flog der „Streckenpilot“ Tage später ins Lothringische und konnte 117 Kilometer in sein Flugbuch schreiben. Solche gigantischen Flüge waren vor Jahren undenkbar. Es sind auch heute unglaubliche Leistungen. Herr Laible, leidenschaftlicher Flieger und Geschäftsführer der Winzergenossenschaft Hambacher Schloß, sehnt sich schon lange nach Flügen bis zu den Weinbergen der Champagne. An den sanft ansteigenden Weinbergen, die in den steilen Pfälzer Wald münden, will er zusammen mit der Gemeinde Weyher einen Startplatz suchen, der auch bei den Zuschauern und Urlaubern der Region keine Langeweile aufkommen lässt. Und dort könnte man auch das Schöne mit dem Nützlichen verbinden. Die Rietburgbahn in unmittelbarer Nähe stellt nicht nur eine gelungene Touristenattraktion dar, sie wird sich auch als hervorragendes Beförderungsmittel für Pilot und Gerät herauskristallisieren. Weitere Informationen über den renommierten Südpfälzer Gleitschirmflieger Club finden Internet-User auf der vereinseigenen Homepage www.duddefliecher.de.

Südpfälzer Gleitschirmflieger Club / Kurt Friedmann



Werbung mal anders

Ein paar Mitglieder des Gleitschirm- und Drachenflugvereins Himmelsstürmer Lahn haben einen kleinen Song über das Fliegen in Hof (Schleppgelände der Himmelsstürmer) geschrieben und mit Gitarrenbegleitung aufgenommen. Da der Song als MP3 Datei seit

Erscheinen auf der Himmelsstürmer Homepage dermaßen oft heruntergeladen wurde und es schon Probleme mit dem Seiten-Traffic gab, waren die Himmelsstürmer gezwungen, eine Kurzversion des Songs ins Netz zu stellen. Aus diesen Gründen hat man sich entschlossen eine Single Audio CD herauszugeben. Die Qualität der Aufnahme ist zwar nicht die allerbeste, zum Mitsingen und für einen guten Zweck aber völlig ausreichend. Die CD ist gegen Vorkasse für einen Selbstkostenpreis von 6,50 Euro inkl. Versandkosten (5 Euro ohne Versand) über den Verein zu beziehen. Der Erlös aus dem Verkauf der CDs kommt dem Verein Himmelsstürmer Lahn für Anschaffungen zugute. »Fliegen in Hof«, ein Lied über das Fliegen in einem kleinen Ort im Westerwald. Sänger und Gitarristen üben beide den Flugsport aus und bringen ihre Erlebnisse in die Musik ein. »Fliegen in Hof«, ein Lied zum Mitsingen und vor allem ein Text, den das wahre Fliegerleben schrieb.

www.himmelsstuermer-lahn.de / Michael Friedchen

Drachen im Bremer Dom

„Deine Güte ist wie Wind und Weite“, war Thema der Predigt des Konfirmationsgottesdienstes im Bremer Dom. Nichts symbolisiert Wind und Weite besser als Drachenfliegen, dachte der Dompastor. Deshalb rief er beim Vorstand des DFC Weser an und bat um einen Dekodrachen. Dieter Schwiengershausen stellte gerne sein besonders dekoratives Fluggerät zur Verfügung. Wo sonst der Adventskranz hängt, wurde der Drache in der Kuppel des Doms befestigt. „Ich denke immer wieder an das schöne und imposante Bild, das sich an diesem Tag im Dom bot. Ich denke, Sie haben dazu beigetragen, dass den Jugendlichen ihre Konfirmation in guter Erinnerung bleibt“, stellt der Dompastor in seinem Dankeschreiben fest.

DFC Weser/ Dieter Schwiengershausen



NIE MEHR STRESS -

"14Eudoe"

... wer sucht
das nicht
in seiner
Freizeit?



"RELAX"
ist die Antwort
...der neue
Fun-Drachen von
Icaro 2000....



fly  nore
eagleing paragleing

www.fly-more.com - E-Mail: office@fly-more.com
Tel. 449 (0) 8035 6189 - Fax +49 (0) 8035 8481



Gleitschirm- flieger ehren ihre Meister

Mit dem Ende der Flugsaison haben die beiden Gleitschirmvereine Inntal und Samerberg zu ihrem letzten Monatstreff in ihr Vereinslokal Neiderhell in Kleinholzhäusern geladen. Damit verbunden war traditionsgemäß die Ehrung der erfolgreichen Streckenflieger und die Adventfeier. Für die Inntaler würdigte deren Vorsitzender Rüdiger Hübet die herausragenden Leistungen in der Deutschen Streckenflugmeisterschaft. Hier schoss, einmal mehr, der zweimalige deutsche Meister Stefan Bocks mit seinem 3. Platz, den Vogel ab, nur knapp überholt von seinem »ewigen Widersacher« Sepp Gschwendtner. Nicht minder hoch sind der 7. Platz von Johannes Sturm und der 8. Platz von Hans Bausenwein zu werten. Die Gesamtleistung dieser 3 Piloten bescherte den Inntalern dann auch den 2. Platz in der deutschen Mannschaftswertung. Die Ehrung der Samerberger Piloten nahm deren Vorsitzender Dr. Erhard Dietrich vor. Hier war es der Club- und Juniorenmeister Tobias Schreiner, der mit seinem Flug von der Hochries bis Bad Gastein, von 106 km, für Aufsehen sorgte. Die Erfolge der nachfolgenden Piloten Eckhart Schröter und Friedbert Krieg sorgten dafür, dass die Samerberger in der Mannschaftswertung den 4. Platz erringen konnten. Insgesamt 27 Piloten der beiden Vereine hatten eine Strecke von 10.251 km dokumentiert. Diese große Leistung wurde von den Anwesenden mit viel Beifall bedacht. Zur richtigen Stimmung trug dann noch ein Zauberer mit gekonnten Kunststücken und eine Pilotin als Double der Nana Mouskouri und deren Song »Weiße Rosen aus Athen« bei. Mit weihnachtlichem hausgemachtem Gebäck und der Musik eines fleißigen Zitherspielers klang der gemütliche Abend der Gleitschirmflieger und deren Angehörigen aus.

Gleitschirmclub Inntal / Christa und Wast Dengler

Ulmer Piloten

Allen Gleitschirmpiloten aus dem Raum Ulm bietet der FUD (Flugfreunde Ulm/Donautal) auch 2003 wieder die Möglichkeit, an unseren gemeinsamen Vereinsausfahrten teilzunehmen. Wie jedes Jahr steht ein umfangreiches Angebot mit teilweise organisierten Ausfahrten zur Verfügung. Das komplette Programm erhaltet Ihr per e-mail unter: Flugfreunde@aol.com. Außerdem sind die neuesten Infos sowie ggf. wetterbedingte Änderungen auf unserer Homepage (www.FFUD.de) jederzeit nachzulesen. Natürlich ist auch jeder herzlich zu unseren Stammtischen eingeladen, die jeweils am 2. Freitag jeden Monats in der Gaststätte „Gut Holz“ in Neu-Ulm stattfinden. Auch neue Gesichter sind jederzeit gerne gesehen.

Flugfreunde Ulm/Donautal / Marcus Maier-Thurn

EDELSTAHL - 100 m wasserdicht



AVENA - Uhren *"Ralph Trenk"e
Postfach 52 75332 Straubenliardt
FON: 07082 / 414700 FAX 414799

20jähriges Jubiläum des Drachen- und Gleitschirmfliegerclubs Regental

Den letzten sonnigen Sonntag nutzten die Drachen- und Gleitschirmflieger des DGFC, um ihre diesjährige Vereinsmeisterschaft auszutragen. Diese Meisterschaft bot sich zugleich dazu an, die 20jährige Vereinsgründung sportlich zu feiern. Reinhard Fuchs, Radmoos, der Sportwart des Vereins, hatte den Wettbewerb bestens vorbereitet.

8 Drachen- und 11 Gleitschirmflieger meldeten sich zum Start an, die insgesamt 32 Mal starteten. Mehrfachstarts waren erlaubt. Um die Mittagszeit, als sich etwas

Thermik entwickelt hatte, zogen die ersten Gleitschirmflieger ihre Schirme auf und auch die ersten Drachen sah man auf der Rampe des Sommerberges.

Moritz Matschoß aus Haibach und sein Bruder Florian, Parkstetten, kurbelten die geringe Thermik am besten aus. Ihrem 1. und 2. Platz

bei den Drachenfliegern flogen sie ungefährdet entgegen. 2 Std. 25 Min. bzw. 2 Std. 9 Min. waren sie in der Luft, wobei Florian noch sein Vario vergessen hatte und sich nur am Flugverhalten seines Bruders über die Aufwinde orientieren konnte. Beide drehten bis zur Wolkenbasis auf

Von den Gleitschirmfliegern zeigte Stefan Wirth, Neukirchen, wieder einmal mehr sein Können. Auch er stieg bis zu den Wolken. Mit einer Flugzeit von 1 Std. 47 Min. sicherte er sich die Vereinsmeisterschaft vor Max Köglmeier, Niederwinkling, mit einer Flugzeit von 38 Min.

Bei der Siegerehrung am Landplatz erhielten Moritz Matschoß und Stefan Wirth aus der Hand des 1. Vorsitzenden, Josef Feldmeier, Parkstetten, je einen Pokal. Außerdem überreichte dieser an die ersten drei Platzierten nützliche Ausrüstungsgegenstände als Ehrenpreise.

Feldmeier bedankte sich bei den Beteiligten für die Teilnahme und die hervorragende Organisation. Er brachte auch einen kurzen Abriss aus der Vereinsgeschichte und bedauerte, dass von den Gründern des Vereins vor 20 Jahren nur noch wenige aktiv oder überhaupt im Verein sind. Obwohl sich Drachenflieger und Gleitschirmflieger gegenwärtig im Verein noch die Waage halten, sei ein eindeutiger Trend zum Gleitschirmfliegen zu erkennen. Ohne die erst später hinzugekommenen Gleitschirmflieger hätte sich der Verein nicht zu einer Fluggemeinschaft von über 70 Mitgliedern entwickeln können.

Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Regental/Ludwig Schmid

Jahresprogramm 2003

Die Ostallgäuer Drachen- und Gleitschirmflieger Marktoberdorf haben ihr neues Jahresprogramm fertig. Angeboten werden Fahrten nach Österreich, Italien und in die nächste Umgebung der Allgäuer und Bregenzer Berge sowie Vortragsabende und Fortbildung. Wir wollen auch Nicht-Vereinsmitglieder und Freunde des Vereins einladen, an unseren Veranstaltungen teilzunehmen. Interessenten können das Heft telefonisch oder schriftlich beim 1. Vorstand Horst Hüttner, Peißenberger Straße 7, 82389 Böbing, Tel: 08867/93103, e-mail: Horst@Startplatz-Breitenberg.de anfordern.

Ostallgäuer Drachen- und Gleitschirmflieger Marktoberdorf/ Horst Hüttner



PCS aktiv bei der Landesgartenschau

Zum Tag des Sports stellten einige Vereine aus der Region Stuttgart, darunter der 1. Parafly-Club-Schwaben, auf der Landesgartenschau das Gleitschirmfliegen durch Aufziehübungen und Windenflüge vor. Jede Menge Zuschauer stellten Fragen, fassten die

bunten Leinen und Tücher an und wollten selbst das Fliegen probieren. Es waren deshalb einige Tandempiloten anwesend und so konnte sich der eine oder andere »Fußgänger« seinen Traum vom Fliegen tatsächlich erfüllen. Gegen einen geringen Obulus, den die Aktiven den Opfern der Flutkatastrophe spendeten, gönnten sich über 40 Besucher das Vergnügen, die Gartenschau von oben zu betrachten. Bei wunderschönem Sonnenschein mit bester Sicht bis zum Rand der Alb waren alle Passagiere nach dem Flug begeistert. Ganz deutlich wurde auch, dass diese »Verrückten« mit den Schirmen keine waghalsigen, coolen Typen sind, sondern ganz normale Menschen mit einem faszinierendem Hobby. Wer hier den besonderen Kick sucht, liegt sicher falsch. Den Vereinen war es wichtig, mit den Bewohnern der Gegend in Kontakt zu kommen, um z. B. die Naturnähe dieses Sports zu demonstrieren und auf die Verträglichkeit von Natur und Sport hinzuweisen. Als Fazit kann man sagen, dass die Freude am Fliegen durch diesen Tag einem breiten Publikum vermittelt werden konnte, und vielleicht ist der eine oder andere sogar interessiert, diesen Sport selbst auszuüben.

Parafly Club Schwaben / Wolfgang von Brunn

ALGODONALES

**Ideales Ganzjahresfluggebiet!
Thermik u. Soaring mitten im Winter!**

**Übern., Transport und Betreuung durch
Gerhard Ganter.**

**Meine 20-Jährige Erfahrung = Ihr Vorteil.
Gruppen / Vereine / Schulen willkommen.**

Plu 7-AK rum i Sildgvt



Telefon + Fax
+34 956 137 400
Handy
+34 629 568'914
www.ganterfly.de
sonne@ganterfly.de

Mein „Spiral-Lauf“

Na ja, lange hab ich mich ja nicht dran getraut: an dieses Manöver. Ich hab's ja auch nie gebraucht. Allerdings mit den ersten Streckenflügen wuchs auch das Sicherheitsbedürfnis. Zu dieser Zeit war Spiralen schließlich auch Teil der B-Scheinprüfung.

Also, nach einem wunderschönen Flug mit meinem i-zer (ein „sehr Wendiger“) rüber auf die Seite und Brems runterziehen – klar, weil: Ich will jetzt spiralen. Der Schirm kippt auf die Nase und zieht rein...Hilfe, so war das ja nicht gemeint, das geht ja voll ab: Hände wieder rauf, aber es passiert nix. Im Gegenteil, das flaue Gefühl im Magen verstärkt sich deutlich! Endlich keine Umdrehungen mehr: zuerst schieß ich nach vorne, dann überholt mich der Schirm und ich seh ihn an einer Stelle, wo mir das nicht geheuer ist...alles gut gegangen. Landung mit flauem Gefühl, aber: ich hab spiralt. Ok, für den Rest dieses Fliegerurlaubes perfektioniere ich den B-Stall...

Der nächste Anlauf ein paar Wochen später: Wieder wild entschlossen ziehe ich in die Spirale rein. Spiralt hab ich und wie...Ausleitung ähnlich wie beim ersten Versuch...allerdings hab ich es nach der Landung gerade noch hinter den nächsten Busch geschafft: Helm runter und erst mal richtig abgek....

Mir ist klar: Damit geb ich mich nicht zufrieden. In Folge kommen viele Spiralen im Ansatz. Vorsichtige Kreise die langsam steiler werden. Viele Versuche, viel Überwindung und immer wieder das Ziel vor Augen: endlich ruhig spiralen zu können. Es vergeht auch Einiges an Zeit...

Endlich bin ich dann so weit. Spirale und baue damit bewusst schnell Höhe ab. Ich habe gelernt, dass der Schirm nach der Einleitung automatisch in einen Spiralsturz übergehen würde und dieser nur durch eine sofortige Dämpfung über die Aussenbremse und das Körpergewicht zurück zur Mitte verhindert werden kann. Die Sinkwerte am Vario im Blickfeld zu behalten und mit den Werten zu sinken, wie ich sie für richtig halte. Nehme mir für die Ausleitung viel Zeit und Höhe und gehe entweder über ein langsames Nachlassen der Innenbremse oder ein beidseitiges starkes Anbremsen vom Spiralen in steile Kreise, die immer flacher werden.

Die Perfektionierung durch eine Einleitung über 1 Umdrehung, 3 Umdrehungen spiralen und über 2 Umdrehungen auf der Achse Ausleiten machen immer mehr Spass. Ehrlich gesagt hätte ich nach meinen Anfangsversuchen nie gedacht, dass mir das spiralen mal so viel Spass machen würde und ich durch dieses Manöver so viele Möglichkeiten bekommen würde meinen Schirm besser kennenzulernen.

Gerne möchte ich anderen Piloten meine Anfangsversuche ersparen und ihnen den Tipp geben gleich in einem DHV-anerkanntem Training – manche bieten sogar spezielle Spiraltrainings an – im eigens dafür entwickelten Trainingsablauf das Spiralen zu lernen und dann auch zu genießen.

Cordula Cröniger



Hausmesse am Schilchernhof am 22./23. 3.H!

Afe Combat + Discus +
Star probefliegen!

Gurte + Zubehör
Essen + Trinken
Fachsimpeln mit Toppiloten
Spaß + Information
www.sunslide.de
sunslide@t-online.de
tel. 08374-588895
fax 08374-588894

GRIECHENLAND

CLUB EAGLES

DAS CAMP FÜR DRACHEN- UND GLEITSCHIRMFLIEGER

SOIIVIERFLUGGEBIETE
Olymp - Meteora-Klöster - Ossagebirge

WI NTE RFLU GG 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 neu: Tel./Fax: 0030/2352044464, mobil: 0030/6972/453495
e-mail: eagles-club@kat.forthnet.gr
www.olympic-eagles.de

Geeignete Geräte zur XC-Dokumentation

GPS im Test

Nicht nur Strecken- und Wettkampfracker erhalten wertvolle Information aus einem GPS (Global Positioning System)-Instrument – mittlerweile gehört ein solches Gerät in fast jedes Fliegergepäck. Außer einer Dokumentierungsmöglichkeit für den Online Contest oder ähnliches, zeigt ein GPS vor allem die Geschwindigkeit über Grund an, was entsprechende Rückschlüsse auf Windstärke und -richtung geben kann.



Text und Fotos: Peter Wild

Wir vergleichen hier 8 verschiedene - ältere und neuere - Geräte vom Standpunkt eines Piloten/einer Pilotin, um eine Entscheidungshilfe beim Kauf zu geben.

Theorie

Ein kurzer Abstecher in die Funktionsweise eines GPS-Instruments: Die US Regierung hat 1978 angefangen, Satelliten in eine ca. 18.500 km hohe Erdumlaufbahn zu bringen, die ihre Position zur Erde senden. Nach einer zweiten Phase, die 1989 begonnen wurde, konnte das System 1995 mit mindestens 24 aktiven Satelliten in Betrieb genommen werden.

Ein GPS-Instrument sendet keine Information, sondern empfängt lediglich die Positions-Information von mehreren GPS-Satelliten. Die Zeit, die das Positionssignal braucht, um vom Satelliten zum Empfänger zu kommen, wird für die Ermittlung der Entfernung zwischen Satellit und GPS verwendet. Wenn 3 oder mehr Satellitensignale empfangen werden können, kann eine genaue Position des GPS-Instruments auf die Erdoberfläche berechnet werden.

Die typische Genauigkeit seit Abschaltung der künstlichen Signalverfälschung am 1. Mai 2000 beträgt horizontal ca. 5 Meter und vertikal ca. 15 Meter. Diese Angaben sind jedoch von Hersteller und Signalqualität abhängig.

Instrumente im Test

Die Firma Garmin dominiert mit ca. 90% Anteil den GPS Markt bei den Handgeräten; daher haben wir 6 Garmin- und 2 Magellan-Instrumente zum Testen ausgewählt. Um einen Vergleich mit älteren Geräten ziehen zu können, haben wir von Garmin ein GPS12 und ein GPSII+ dazugenommen. Die Tests sollen zeigen, ob sich der Erwerb eines günstigen Second-Hand-GPS noch lohnt.

Von den neueren Garmin Produkten fielen uns zwei Geräte der eTrex Serie auf: der Summit und der Vista. Diese haben wir zusammen mit einem „High-End“ GPSmap76S und dem als GPS12 Nachfolger bezeichneten GPS72 in den Test einbezogen.

Die zwei getesteten Magellan-Geräte sind das besonders für Flieger konzipierte MLR SP 24 XC Free Flying und ein Handspring Visor mit Magellan GPS Companion Erweiterung.

Tests

Außer einem reinen Spezifikationsvergleich sind einige Performance- und Vergleichsdaten interessant. Zuerst haben wir die allgemeinen Leistungsdaten getestet, die für alle Piloten unbedingte nötig sind – Genauigkeit, Initialisierungsgeschwindigkeit, Empfindlichkeit und Batterieverbrauch. Daneben haben wir die Handhabung, die Speicherkapazität, und die individuellen Besonderheiten der Instrumente genauer angeschaut, um ihre Eignung für das Fliegen oder andere Aktivitäten (Wandern, Mountainbiking, Autonavigation) zu prüfen.

GPS Geräte sollten vor dem Start initialisiert und konfiguriert werden, damit die gewünschte Information beim Fliegen zum Ablesen bereit steht und im Hintergrund ein Tracklog aufgezeichnet wird. Während des Fluges wird in Bezug auf die Bedienbarkeit auf folgendes Wert gelegt: einen Wegpunkt aufzuzeichnen (z.B. an einer Fotostelle) und (soweit keine vordefinierte Routen nachgeflogen wird) den nächsten vordefinierten Wegpunkt als Ziel zu erfassen.

141

GPS „Sprache“ stammt in der Regel aus dem Englischen:

Tracklog	Kursaufzeichnung (besteht aus mehrere Wegpunkten)
Waypoint	Wegpunkt
Mark	Wegpunkt erstellen
Goto	Wegpunkt auswählen als nächstes Ziel
Route	der Weg vom Start zum Ziel definiert durch Wegpunkt-Liste
Trip	Reisekilometerzähler
Heading	Kurs
Bearing	Peilung zum Wegpunkt



Garmin GPSI2 und GPS 11+

Diese beiden älteren Geräte haben einen - mittlerweile Standard gewordenen – 12-Kanal-Satelliten-Empfänger und eine menügesteuerte Darstellung ihrer Information.

Hauptunterschiede liegen darin, dass das GPS II+ eine drehbare Anzeige und eine abnehmbare Antenne hat, die mit einem Verlängerungskabel einfacher in z.B. ein Boot oder ein Auto eingebaut werden kann. In Bezug auf Speicherkapazität, Erweiterbarkeit und Anzeige sind die beiden sehr ähnlich und bieten einfache Positionierungs- und Navigationsinformation an.

Am Nützlichsten erwies sich die so genannte Positionsseite während eines Fluges – hier können neben einer Kompass-Anzeige, Kurs und Geschwindigkeit, zwei weitere Parameter z.B. Höhe und „Trip“ dargestellt werden.

Hinsichtlich Initialisierungszeiten gehören beide Geräte zu den langsamsten. Diese Aussage gilt sowohl für Kalt- als auch Warm-Starts. (Ein Kalt-Start erfolgt, wenn der GPS lange Zeit ohne Batterien gelagert wird, oder weiter als 800 km vom letzten Benutzungsort entfernt ist und dauert bis zu 5 Minuten. Ein Warm-Start erfolgt z.B. nach einem kurzzeitigen Verlust des Satellitensignals und dauert ca. 15 Sekunden.)

Wenn Satelliten abgeschattet werden (z.B. unter dichter Belaubung) reagieren beide Geräte nicht überempfindlich (und melden nicht sofort Satellitenverlust) obwohl die Positionsaktualisierung einmal pro Sekunde erfolgt.

Beide Geräte benötigen 4 AA Batterien – zwei mehr als die neueren Serien.

Obwohl man in der Luft sicherlich nicht ständig mit dem GPS hantieren will, ist es ganz nützlich, wenn der eine oder andere Wegpunkt aufgezeichnet werden kann oder der nächste Wegpunkt auf der Route einstellbar ist. Die direkte Bedienbarkeit per Knopfdruck („Mark“ oder „Goto“) und Bestätigung, wie an diesen beiden Geräten möglich, hat gegenüber der menügesteuerten Bedienung seine Vorteile. Beim GPS12 und GPSII+



sind jedoch die Knöpfe zu klein, um sie mit dicken Handschuhen sicher zu erwischen.

Hauptnachteil beider Geräte ist, dass die aufgezeichneten Tracklogs ohne Höhenangaben gespeichert werden und dass maximal 1024 Punkte gespeichert werden können. Für den Online Contest ist ein Intervall von maximal 60 Sekunden zwischen den Trackpunkten erlaubt (5 bis 15 Sekunden empfohlen) und für Flüge über wo Punkt müssen Höhendaten vorhanden sein (ab 2004 gilt diese Regel für alle Flüge).

Dies entspricht einer maximalen Flugspeicherkapazität von ca. 17 Stunden und dazu muss ein Barogramm separat aufgezeichnet und nachträglich eingefügt werden.

Garmin GPS72 und GPS Map 76 s

Der GPS72 wird als Nachfolger des GPS12 gehandelt und bietet unter anderem eine größere Anzeige (56 x 41mm), eine einfache eingebaute Karte und wesentlich mehr Funktionen. Der GPSMap76s ist das „High-End“ Gerät im Test. Es hat die gleichen Maße wie das GPS 72. Sein Innenleben ist aber voll gestopft mit (mehr oder weniger nützlichen) Funktionen und Features.

Der Vorteil der großen Anzeige liegt nicht nur darin, dass eine gute Übersicht auf der Karte möglich ist, sondern es ist auch nützlich, mehrere GPS-Parameter gleichzeitig auf dem Display zu haben. Geschwindigkeit, Entfernung zum nächsten Wendepunkt, Abweichung von Kurs, Ankunftszeit und für den GPSMap76s max. Steigen/Sinken und sogar Gleitzahl bis zum Ziel können nebeneinander angezeigt werden. Leider fehlen zwei wesentliche Infos: Wie viel Speicher ist noch frei? Und wie viel lange halten meine Batterien noch? Hierzu muss auf ein anderes Menü gewechselt werden.

Navigation mit einer „Moving Map“ ist sicherlich das, wovon viele GPS Nutzer träumen – „wir wissen nicht wo wir sind“ sollte damit endgültig ein Ruf der Vergangenheit werden. Leider haben die Tests gezeigt, dass gerade in anspruchsvollem Gelände die mitgelieferten Karten sehr dürrig ausfallen. Obwohl Speicher-Erweiterungen größere und detailliertere Straßenkarten installieren lassen – topographische Karten sind derzeit (zumindest für den Alpenraum) nicht vorhanden. Außerdem würden wir alle ziemlich alt aussehen, wenn die Akkus mal wieder leer sind und wir den traditionellen Umgang mit Kompass und Karte völlig verlernt haben.

Gegenüber dem GPS72 hat der GPSMap76s einen eingebauten elektronischen Kompass und einen Höhenmesser. Der elektronische Kompass soll eine genauere Richtungsangabe auch im stationären Zustand ermöglichen (sonst kann ein GPS dies nur beim Bewegung ermitteln), kostet aber relativ viel Strom und verkürzt die Lebensdauer der Batterien des Gerätes. Für den Flugbetrieb ist diese Funktion ohnehin nicht sonderlich interessant.

Anders sieht es mit dem Höhenmesser aus. GPS-Höhen sind leider technisch bedingt von Ungenauigkeiten geprägt (ca. 15 Meter). Mit dem Höhenmesser des GPSMap76s können Höhendifferenzen von unter 2 Meter festgestellt werden. Das GPSMap76s versucht dazu ständig, die GPS- und die barometrische Höhe abzugleichen. Da die barometrische Höhe vom Luftdruck abhängig ist, kann das GPS dadurch den korrigierten Luftdruck ständig anzeigen, auch wenn das Gerät die Höhe ändert – sehr wertvoll für Wettervorhersagen.



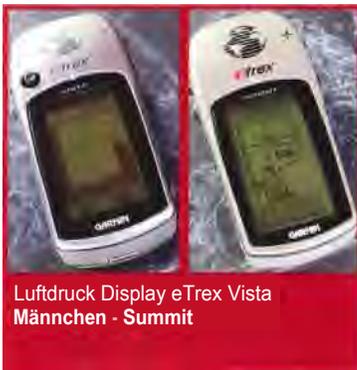
In Vergleich zählten beide, der GPS72 und der GPSMap76s, zu den langsamsten bei der Initialisierung und zu denen, die beim schwachen Satellitenempfang am frühesten aussteigen. Grund dafür könnte die Antenne sein – laut Garmin funktioniert die „Quad Helix“ Antenne am besten beim senkrechten Betrieb. Unser Test-Setup hatte beide Geräte flach liegend, wie es im Flugbetrieb am bequemsten ist.

„Goto“, „Zoom“ und „Mark“ Tasten sind vorne angebracht und während des Fluges gut zu erreichen. Wegpunkte können mit einer Bestätigung ausgewählt oder gespeichert werden. Andere Funktionen müssen grundsätzlich per Menüsteuerung aktiviert werden, was beim Fliegen meist unpraktisch ist.

Beide Geräte benötigen nur zwei AA-Batterien, ziehen relativ viel Strom und haben entsprechend kurze Laufzeiten. Dazu sind beim ausgeschalteten Gerät die Leckströme nicht zu ignorieren – bei den Tests fiel bei beiden Geräten auf, dass die Batterien nach einer Lagerung von einer Woche in Vergleich zu anderen Geräten stärker verbraucht waren.

Wer ein GPS mit eingebauter Karte kaufen will, findet beim GPSMap76s mehr Details, wird aber trotzdem nicht an die Qualität von Autonavigationssystemen herankommen mit der Basis Karte. Für Europa können Detailkarten bei Garmin erworben werden, die Straßennavigation ermöglichen, aber da das GPSMap76s nicht mit einer Autorouting Funktion ausgestattet ist, wird die „Goto“ Taste immer die Entfernung per Luft-Linie anzeigen.

Neue Beta Software Upgrades auf der Garmin Website erhöhen die Tracklog Speicherkapazität auf 10.000 Punkte für den GPSMap76s und werden derzeit für das GPS72 geprüft.



Luftdruck Display eTrex Vista Männchen - Summit

eTrex Summit und Vista

Zwei GPS Empfänger im Handy Format! Beide diese Geräte begeistern durch Ihre kleinen Dimensionen und das geringe Gewicht. Während der Vista beinahe an die Spezifikationen des GPSMap76s herankommt, macht der Summit eher einen „Pfadfinder“- Eindruck.

Mit einer hochauflösenden Anzeige kann das Vista die aktuelle Position auf einer hinterlegten Karte

anzeigen, Die höchste Detailgenauigkeit reicht gerade für Hauptstraßen und Ortschaften mit mehr als ca. 5000 Einwohner, ähnlich wie bei dem GPSMap76s. Weitere Karten können in den Speicher geladen werden – wieder mangelt es an der Verfügbarkeit topografischer Karten für die Alpen. Auf der Kartenanzeige können verschiedene Parameter angezeigt werden – allerdings wird die 53 x 28 mm Anzeige schnell überfüllt, wenn alle 9 Felder aktiviert sind.

Ein eingebauter elektronischer Kompass, barometrischer Höhenmesser und ähnliche Software Ausstattung wie beim GPSMap76s runden das Produkt ab.

In der Luft ist die Bedienbarkeit mit Handschuhen so gut wie unmöglich, selbst ohne ist es anspruchsvoll, weil 4 von 5 Tasten seitlich montiert sind. Am besten sollte der Display vor dem Start nach Belieben angepasst werden, für eine „Hands-Free“ Operation in der Luft.

Wichtig für den Vista ist ein aktuelles Software Update – erhältlich per Download von der Garmin-Website. Damit werden zahlreiche Probleme mit dem barometrischen Höhenmesser verbessert und die Zuverlässigkeit erheblich gesteigert. Neu seit dem 9. Januar ist auch ein Beta Upgrade mit

einer auf 10.000 Punkte erweiterten Tracklog Kapazität erhältlich.

Für eine völlig andere Zielgruppe ist das Summit konzipiert, hier läuft beim „Track Display“ ein kleines Männchen mit winkender Fahne, um die zurückgelegte Strecke anzudeuten – eine Anzeige mit fragwürdigem Wert. Dieses Männchen taucht wie der MS-Office-Assistent immer wieder auf.

Besser gefällt beim Summit die Kompass Anzeige – hier lassen sich wenigstens Geschwindigkeit und Kursrichtung gleichzeitig anzeigen (auch beim Vista) – eine kleine Auswahl anderer Parameter kann per Scroll-Taste erreicht werden.

Der barometrische Höhenmesser liefert auch eine korrigierte Luftdruckanzeige für die letzten 12 Stunden, wenn das Gerät in eingeschaltetem Zustand gelassen wird, was wieder beim Einschätzen der Wetterbedingungen helfen kann.

Für die Bedienbarkeit während eines Fluges sind die seitlich angebrachten Tasten und menügesteuerten Optionen wieder sehr unpraktisch. Selbst einen Wegpunkt aufzuzeichnen erfordert mehrere Tastendrucke – vorbei ist die einfache Markierung von Photostellen u.ä..

Beide Geräte laufen mit zwei M Batterien und haben einen mittleren Stromverbrauch und vergleichsweise geringe Leckströme.

Hauptvorteile sind die kleinen Maße und die Vielfalt an Funktionen beim Vista. Nachteilig wirken sich dagegen die Anzeigemöglichkeiten beim Summit und die schlechte Bedienbarkeit in der Luft bei beiden Geräten aus.

MLR SP24XC Free Flying

Ein Gerät, das aus der Zusammenarbeit zwischen dem Französischen Flugsportverband und der Firma Magellan stammt und das extra für die Bedürfnisse des Flugsports geschaffen wurde! Hier wird die Hoffnung geweckt, dass alles, was man braucht, in einem Instrument zu finden ist.

Beim Einschalten kommt allerdings der erste kleine Schock – eine etwas grob aufgelöste Textanzeige gefüllt mit kryptischen Abkürzungen, die an einen James Bond Film der 80er Jahre erinnert. Also wieder ausschalten und als nächstes das Handbuch suchen – eine Vorgehensweise, die häufig auch bei Windows helfen könnte...

Nach einer halben Stunde lesen findet man sich schon halbwegs mit der Bedienung zurecht – allerdings - um alles nur noch spannender zu machen - sind die Abkürzungen im Handbuch manchmal falsch erklärt oder Hinweise dazu fehlen komplett! Über eine drei Stufen Menüführung werden Navigations-, Wegpunkte- und Routen-Optionen eingestellt – wenn das Handbuch nicht mitgereist ist, gibt's sogar eine Onlinehilfe. Zum Schutz der wichtigen Tracklogs kann sogar eine PIN definiert werden – dreimal falsch geraten, sperrt einen hier zum Glück nicht aus! Wer also Probleme mit der Programmierung eines Videorekorders hat, soll vielleicht besser die Finger vom MLR lassen ;).

Für den Flugbetrieb ist der MLR reichlich mit Track-Speichern ausgerüstet und der spartanische Komfort und die einfache Anzeige scheinen große Vorteile beim Stromverbrauch zu haben. Wenn man sich mit den Abkürzungen und Symbolen angefreundet hat, zeigt der MLR standardmäßig Position, Geschwindigkeit, Richtung und Höhe an. Alternative Anzeigen mit Kompass oder Fahrersicht sind auch möglich – allerdings wird hier die Geschwindigkeit mit recht kleinen Zeichen angezeigt die beim Fliegen schwierig zu lesen sind. Optionen zum Anpassen der Anzeige gibt es leider nicht.



MLR SP24XC Free Flying

Vorsicht beim Stromsparmodus – in Gegensatz zu anderen Geräten schaltet diese Option beim MLR den Satellitenempfang ab! Beim Flugbetrieb sollte auf jeden Fall die serielle Schnittstelle abgeschaltet werden – wenn das Telefon-Symbol ständig auf der Anzeige „klingelt“ wird wertvoller Strom verschwendet. Aufgrund der Abkürzungen und Menüführung ist die Bedienbarkeit beim Fliegen hauptsächlich eine Übungssache – die Speicherung von Wegpunkten sollte keine allzugroßen Probleme mit sich bringen. Tracklogs können (laut Handbuch) bis zur 3 Tagen ohne Batterien überleben.

Magellan GPS Companion mit dem Handspring Visor

Als Exot stellt sich die Erweiterung von Magellan da, der nur in einen Handspring Visor „Springboard“ Schacht passt. Magellan bietet ähnliche Erweiterungen auch für Palm Geräte, sonst sind einige andere Anbieter am Markt, die Zusätze für Windows CE Geräte im Programm haben.

GPS Daten können entweder von Magellans eigener Software verarbeitet werden oder von einer der zahlreichen Alternativen die im Internet zu finden sind. Wir haben während der Tests CetusGPS v.1.0.18 verwendet, womit Tracklogs, Wegpunkte und Routen bis zur Speichergrenze des Visors aufgenommen werden können.

Die Software erlaubt Wegpunktmarkierung während des Fluges und bietet auch eine „Goto“ Funktion. Angezeigt werden der Kurs per Kompass, Geschwindigkeit, Abstand zum nächsten Wegpunkt und Höhendaten.

Aufgenommene Tracklogs können später per PalmOS „Hotsync“ auf einen PC übertragen und dann vom Palm Datenbank Format in entweder XML, GPX oder IGC Formate umwandelt werden.

Die Bedienung während des Fluges ist ziemlich eingeschränkt – derzeit werden viele Optionen per „Touchscreen“ Bildschirm eingegeben, was ohne Stift äußerst schwierig ist. Einige Funktionen sind per Taste erreichbar, z.B. Wegpunkt Speicherung, was wesentlich praktischer ist.

Die Hauptvorteile eines solches Gerät sind die Speicherkapazität, Flexibilität und Erweiterbarkeit. Wenn die eine Software nicht gefällt, kann eine andere ausgesucht werden. Z.B. verwende ich neben CetusGPS gern PowerRoute mit seinen einfachen Kartendatenbanken für Straßen- und Städte-Navigation.

Sonst lassen sich PalmOS Geräte wie der Visor für zahlreiche andere Anwendungen verwenden: mobiler Internet-Zugang, e-mail, Mobile Office, Terminverwaltung, Adressbuch, Taschenrechner usw. sind eigentlich nur die Spitze des Eisbergs.

Der Preis für diese Funktionalität ist leider die Bedienbarkeit in der Luft und Batteriedauer. Alle Tracklogs werden in flüchtigen Speichern aufgezeichnet, was sich als erheblicher Nachteil erweist, sollten die Batterien leer werden. Hier empfiehlt sich eine Sicherungs-Speicherkarte (z.B. Compact Flash) um Tracklogs nach dem Flug dauerhaft zu speichern, wenn man unterwegs ist.

Der Handspring Visor und GPS Companion werden jeweils von 2 AAA Batterien gespeist. Besonders das GPS Companion weist einen hohen Leckstrom auf, egal ob inner- oder außerhalb des „Springboard“ Schachtes des Visors – wer die Batterien nicht entfernt, hat nach einer Lagerung leere Batterien.



Handspring Visor mit Magellan GPS Companion

Beim Testen fiel der GPS Companion ansonsten durch seine guten Positions- und Höhen-Genauigkeiten auf. Beim Initialisierungs- und Empfindlichkeits-Tests lag dieses Gerät immer im vorderen Feld.

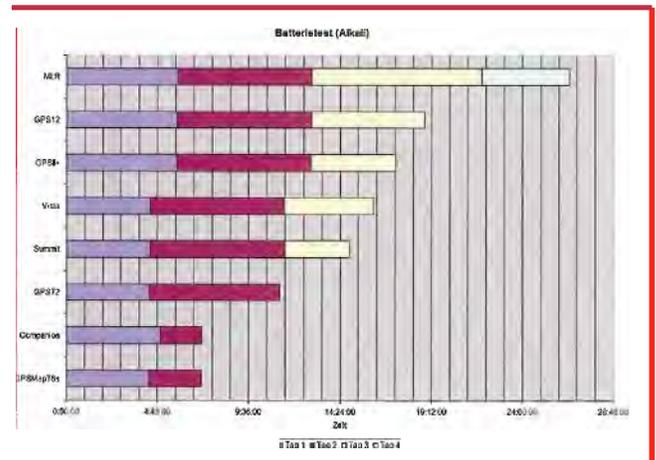
PC Anbindung

Alle Geräte lassen sich per spezielle Serialkabel (Handspring auch per USB) an einen PC anbinden, um Tracklogs, Wegpunkte und Routen auszutauschen. Für den Test wurde CompeGPS 4.04 Software (mit Ausnahme des GPS Companion) am PC verwendet, was mit allen Geräten problemlos funktionierte. Alle Geräte lassen auch ein Daten-Upload zu – Routen und Wegpunkte, die bequem bei der XC-Planung am PC definiert worden sind, können so in den GPS geladen werden.

Dauertests

Alle Geräte wurden mit einem neuen Satz Alkali Batterien ausgestattet, wenn möglich auf stromsparenden Modus geschaltet mit einem Track-Aufzeichnungsintervall von 20 Sekunden (Der GPSII+ hat keinen Stromsparmodus und der eTrex Summit hat keine Intervallaufzeichnung).

Am ersten Tag wurden Tracklogs mit Längen zwischen 4 und 6 Stunden aufgezeichnet, was einem ordentlichen Flugtag entsprechen sollte. Am Tag 2 und Tag 3 ging es ähnlich weiter, bis die Batterien leer waren. Da diese Dauertests im Winter stattgefunden haben, waren die Temperaturen draußen zwischen 3,5 und 7 Grad Celsius, was die Lebensdauer einer Alkali-Batterie entsprechend verkürzt (immerhin entsprechen die Temperaturen denen, die für den Aufenthalt um die Wolkenbasis typisch sind). Beim Fliegen im Sommer ist mit einer erhöhten Batterielebensdauer zu rechnen.



Interessant für den Flugbetrieb ist auf jeden Fall die Verwendung von Akkus. Mehrere Hersteller bieten jetzt sogenannte 2000er Akkus an, die eine Nennkapazität von 2000 Milliamp dre-Stunden haben sollen.

Oft maßgebend für die Lebensdauer eines Akkus ist das Ladegerät. Während der „Memory Effect“ beim NiCd eine entscheidende Rolle spielt, ist bei neueren NiMH Akkus viel mehr auf Überladung zu achten. Wenn das Ladegerät nicht richtig abschaltet beim vollen Akku (meist wird der Akku dadurch warm) ist auf jeden Fall mit einer geringeren Lebensdauer zu rechnen.

Aufgrund höhere interner Widerstände sind die Leckströme bei allen Akkus wesentlich höher als bei Alkali-Zellen – einen Monat gelagert und schon sind 30% Kapazität verloren gegangen.

Zum Schluss haben wir einen Dauertest unter gleichen Voraussetzungen

HERSTELLERSPEZIFIKATIONEN

	GPS12	GPS1+	GPS72	GPSP0p76s	eTrex Summit	eTrexVista	MLRSP24XC	Magellan GPS Companion
Anzahl Waypoints	500	500	500	500	500	590	500	*2000
Anzahl Routes	20	20	50	50	20	20	20	*100
Anzahl Track Punkte	1024	1024	2048*	5033**	3000	3000**	Soca	*bis zum Handspring Speicher
Anzahl Tracklog Speicherplätze	-	-	10	10	10	to	k.A.	' bis zum Handspring Speicher
Speicher	-	-	-	24MB	-	24MB	-	CF Karte
Speicherverlust ohne Strom	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nach 3 Tage	la
Karten Schnittstelle	-	-	Ja	Ja	-	Ja	Ja	Ja
Elektronische Kompass	-	-	-	Ja	Ja	Ja	-	-
Barometrische Höhenmesser	-	-	-	Ja	Ja	Ja	-	-
Gleitwinkel Anzeige	-	-	-	Ja	Ja	Ja	Ja	-
Batterien	4xAA	404	2xAA	2xAA	20AA	2xAA	4gA	42M
Anzeige Größe (mm)	56x38	56/138	56041	56041	53028	53028	53035	56x56
Anzeige Auflösung (Graustufen)	100064	100064f-	1600120 /4	2400180 j4	12M4 /4	2880160 /4	100064	1600160/16
Gerät Größe(mm)	147053 030	127059 X41	15 M9 x36	158x69 x36	112051 030	112/(51 030	150051 033	122076 x18
Gewicht (g)	270	255	218	218	150	150	240	254
Batteriedauer(Std) (Herstellerangabe)	24	24	16	10	22	12	3 ^h	3 ^h
Preis (Herstellerangabe) Euro	197,41	354,00	232,28	645,69	283,62	447,41	315,00	VISOf 409,00 GP5259,00
Eignung für den Flugbetrieb								

*Angabe für CetusGPS (je nach Software unterschiedlich)

** mit Beta-Software Update t.o.000 Punkte

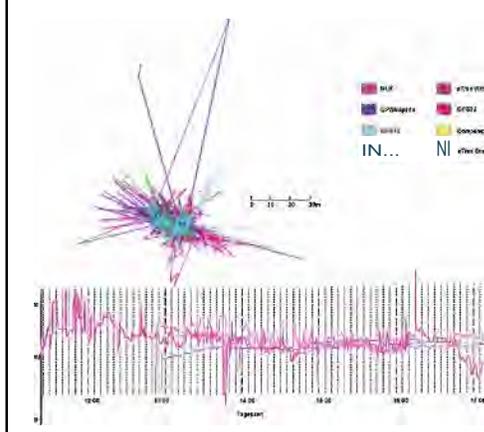
*** mehr Punkte z.Zt. in Prüfung

mit Conrad Energie2000 Akkus durchgeführt (nur GPS72, eTrex Vista und MLR) um die Batteriezeiten zu vergleichen.

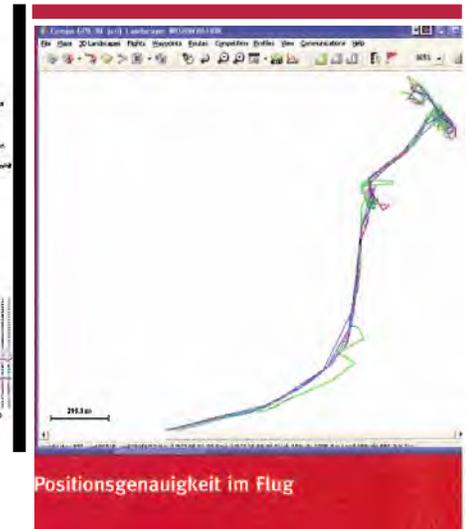
Interessanterweise ist der Batterieanzeige am Gerät nicht zu trauen. Wer sich nach diese Anzeige richtet, tauscht entweder die Batterien viel zu früh aus oder startet am nächsten Tag mit einem leeren Satz!

Besonders Alkali Batterien scheinen sich (nach diese Anzeige) nachts stark zu erholen.

Akku Laufzeiten waren eher enttäuschend — der Vista stieg am zweiten Tag nach 10 Std. 27 Min aus, der GPS72 nach 8 Std. 14 Min. Weil wir dies nicht so richtig glauben wollten haben wir diesen Test wiederholt — immer mit ähnlichen Ergebnissen. Schließlich haben wir den MLR mit 4 solche Akkus bestückt — das lief dann 1.5 Std. und 32 Min.



Positions-Genauigkeit über Zeit



Positionsgenauigkeit im Flug

Genauigkeitsmessungen

Am Tag nach ca. 3 Stunden auf Platz Xi (siehe Genauigkeitsdiagram) wurden die Geräte ca. 5 Meter bewegt und für die weitere Aufzeichnungsdauer auf Platz x2 gelegt.

Das Genauigkeitsdiagramm zeigt die übliche zu erwartende Positionsgenauigkeit von allen GPS Geräten (ca. 70% alle Punkte liegen innerhalb eines Kreises von 10 Metern um den Punkt). In der Höhe sind Schwankungen von 20 bis 25 Meter der Regel.

Bemerkenswert sind die relativ großen Positions-Ausreißer des GPSP0p76s und die Höhen-Schwankungen des MLR.

Zu den „Besten“ gehören die Positionsdaten des Companion sowie die Höhenangaben des Vista, Summit und GPSP0p76s (korrigiert mit dem eingebauten Höhenmesser).

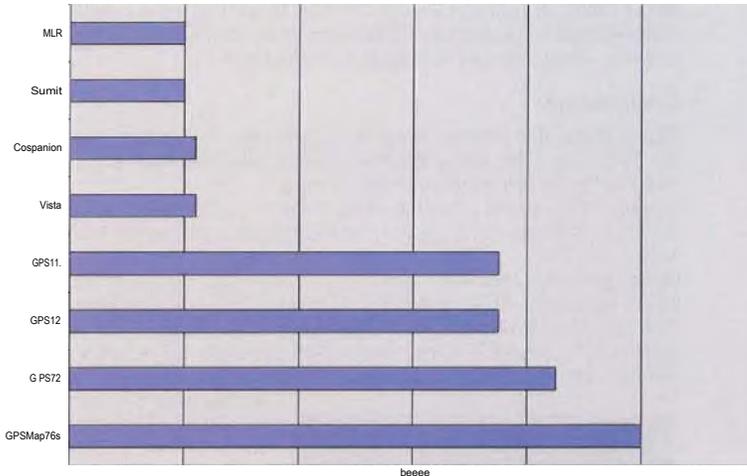
Initialisierungszeiten bzw. Empfindlichkeiten

Auf der folgenden Graphik sind keine Sekundenangaben vorhanden. Viele verschiedene Faktoren können die Initialisierungszeit und Empfindlichkeit eines GPS Empfängers beeinflussen. Mit einem einfachen Test-Setup sind deshalb viele Fehlerquellen eingeschlossen und deswegen sollen diese Angaben nur als Vergleich verstanden werden.

Geräte, die lange Initialisierungszeiten hatten, waren auch unter den ersten, die das Signal bei Abschattung (z.B. unter Bäume) verloren haben, was eine grobe Aussage über Empfängerempfindlichkeit erlaubt.



Initialisierungszeiten



Fazit

Für den reinen Flugbetrieb ist der MLR SP24XC Free Flying kaum zu übertreffen — leider wirkt die Anzeige und Menü-führung für den "nicht Eingeweihten" auf den ersten Blick etwas verwirrend. Viel Auswahl bei der Anzeige hat man auch nicht. Mit vier AA Batterien und einem optimierten Stromverbrauch kommt kein anderes Testgerät an die Betriebsdauer des MLR heran. Die Gehäuseverarbeitung lässt im Vergleich mit Garmin Produkten einiges zu wünschen übrig— ein Stück Klarsichtfolie über die Anzeige geklebt kann wenigstens vor Kratzern schützen.

Die Geräte von Garmin sind zwar wesentlich weiter in Bezug auf Benutzerfreundlichkeit, bieten aber viele Features, die nicht unbedingt für den Flugbetrieb nötig sind.

Zum Fliegen gefällt auch die eTrex Serie — ob Wert auf den elektronischen Kompass und barometrischen Höhenmesser gelegt werden soll ist Geschmacksache. Auch die einfacheren eTrex Geräte können 3D Tracklogs abspeichern, allerdings mit weniger Punkten. Ob es sich noch lohnt, ein älteres GPS12 oder GPSII+ zu holen, muss jeder für sich entscheiden — die neueren Geräte sind zum Teil billiger (GPS72) und können wesentlich mehr.

Wenn Batterien regelmäßig nachgeladen werden, scheint Garmin die besten Allround Geräte zu bieten. Für Wandern, Mountainbiking und viele andere Outdoor Aktivitäten haben die robusten wasserdichten Garmins das ein oder andere nützliche Feature. Zur echten Navigation in Gelände und Städten sind die eingebauten Karten nicht geeignet. Wer eine Überlandfahrt quer durch Europa machen möchte, hat auf jeden Fall eine gute Straßennetz Übersicht.

Wer sich überlegt ein Handspring, Palm oder Windows CE Gerät zu kaufen, hat auf jeden Fall die beste Möglichkeit GPS Daten flexibel zu verarbeiten. Außerdem lassen sich die Daten in immer mehr verschiedenen Software-Paketen darstellen. Das GPS Companion ist eine elegante Methode den Handspring als GPS zu verwenden, sonst können viele andere externe GPS Geräte per Kabel auch für solche Zwecke benutzt werden.

Sogar Garmin scheint die Vorteile eines Palm Betriebssystem zu erkennen und bringt im ersten Quartal 2003 den iQue 3600 — ein PalmOS Rechner mit eingebauten GPS auf den Markt. (Für die Outdooraktivitäten bleiben weiterhin die Garmin Geräte auf Platz eins, der iQUE soll kein Ersatz sondern lediglich eine Ergänzung für den PDA Straßen Navigations Markt sein.)

Zur Zeit ist allerdings diese Kombination leider nicht wo% ausgereift — Bedienbarkeit und Zuverlässigkeit sind für den Flugbetrieb immer noch problematisch.

Danksagung

Wir danken hier besonders der Firma FunSport & GPS von Stefan Adam, die uns freundlicherweise die GPS-Instrumente zum Testen ausgeliehen hat. Ihr Angebot ist unter www.gps24.de zu finden, Tel: 08231/34030, Fax: 08231/340311, e-mail: info@gps24.de.



JETZT TESTFLIEGEN.

INFOS UNTER
www.up-europe.com

Protokoll der Regionalversammlungen 2002

Ort und Tage:

Region Ost (Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen) in Möckern am 12.10.2002

Region Südwest (Baden-Württemberg) in Sasbachwalden am 19.10.2002

Region Mitte (Rheinland-Pfalz, Saarland, Nordrhein-Westfalen, Hessen) in Landau am 26.10.2002

Region Nord (Bremen, Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Hamburg) in Hamburg am 27.10.2002

Region Südost (Bayern) in Fürstenfeldbruck am 09.11.2002

Beginn der Versammlungen jeweils von ca. 14.00 Uhr bis 19.00 Uhr

Teilnehmer

Möckern: 30 Mitglieder + Vollmachten = 78 Stimmen

Hamburg: 40 Mitglieder + Vollmachten = 100 Stimmen

Landau: 71 Mitglieder + Vollmachten = 182 Stimmen

Sasbachwalden: 84 Mitglieder + Vollmachten = 230 Stimmen

Fürstenfeldbruck: 79 Mitglieder + Vollmachten = 266 Stimmen

Begrüßung und Regularien

Der jeweilige Vorstand der gastgebenden Vereine, der jeweilige Regionalbeirat und der DHV Vorsitzende Charlie löst begrüßen die Anwesenden der Regionalversammlungen. Die Beschlussfähigkeit der Versammlung und die ordnungsgemäße Einladung werden festgestellt. Björn Klaassen wird zum Protokollführer einstimmig gewählt. Die Tagesordnung wird festgelegt.

Genehmigung des Protokolls der Regionalversammlung 2001

Einstimmiger Beschluss: Das Protokoll der Regionalversammlung 2001 wird genehmigt.

Aktuelle Themen

Der Geschäftsführer des DHV (Klaus Tänzler) berichtet über aktuelle Themen. Dargestellt wird insbesondere der Informationsservice des DHV anhand aktueller Beispiele, die Einrichtung des DHV-TV im Internet und die politischen Maßnahmen gegen die Kampagne des Pharmaunternehmens GEHE.

Geländesituation

Über die Geländesituation in den einzelnen Regionen berichtet Björn Klaassen vom Referat Flugbetrieb. Schwerpunkt der Arbeit sind nach wie vor Geländezulassungen und Probleme mit dem Naturschutz. Daher wurde für das Jahr 2003 eine ornithologische Studie in Auftrag gegeben, die den Einfluss des Drachen- und Gleitschirmfliegens auf Vögel untersuchen soll.

1000. Gütesiegel durch den DHV

Im Jahr 2002 wurde durch das DHV Technikreferat das 1000. Gütesiegel erteilt. Referatsleiter Hannes Weininger gibt einen Rückblick und Ausblick und stellt anhand von Videos die Testverfahren dar.

Schleppklinkenadapter

Horst Barthelmes stellt den neuen Schleppklinkenadapter beim Gleitsegelschlepp vor. Dadurch verbessert sich das Startverhalten beim Windschlepp, die Sackflugtendenz kann wirkungsvoll vermindert werden und der Schlepp wird stabiler.

Dragonfly

Jürgen Rüdinger berichtet über die erfolgreiche Zulassung und den Erfahrungen mit dem Dragonfly im Einsatz als Schleppflugzeug, insbesondere für Doppelsitzer-Ausbildungsschlepp.

Unfälle beim Probefliegen von Gleitsegeln

Beim Probefliegen haben sich in letzter Zeit Unfälle (auch tödliche) ereignet. Sicherheitsreferent Karl Slezak erläutert Abhilfemaßnahmen. Darüber hinaus berichtet er über tödliche Unfälle beim verbotenen Fixseil-Schlepp.

Antrag auf Satzungsänderung

Der Antrag von Christian Blum (Wahl zum Delegierten nur bei persönlicher Anwesenheit) wird vorberaten und diskutiert.

Sonstiges

Möckern: Die Versammlung wünscht die nächste Ausrichtung der Ostdeutschen Meisterschaft im Flachland.

Hamburg: Ein Antrag an die DHV-Jahrestagung zur Begegnung des Mitgliederschwundes im Drachenbereich wird formuliert. Die nächste Meisterschaft soll mit den Ostdeutschen Meisterschaften zusammengelegt werden.

Landau: Rudolf Weichsel berichtet über seine Tätigkeit als Kommissionsmitglied und

über durchgeführte Regionalabende.

Sasbachwalden: Der Anstieg der Versicherungsprämie für Doppelsitzer wird diskutiert. Fürstenfeldbruck: Rudi Aumer stellt für die Jahreshauptversammlung den Antrag auf Bildung eines Arbeitskreises zur Förderung des Drachenflugsports.

Delegiertenwahl

Möckern: Buddee Hans-Christoph, Ebeling Bettina, Emci Hakan, Gerhard Claus, Kuck Wilfried, Lüders Olga, Lüders Konrad, Münchmeyer Dietrich, Nisser Wolfgang, Prietz Siegfried, Reimann Udo, Becker Andreas, Wachowski Bernd.

Hamburg: Benecke Johannes, Dengler Eberhard, Dettmer Frank, Drees Herbert, Giesen Helmut, Liedtke Roland, Olbinsky Gerhard, Schwiegershausen Dieter, Theophile Wulf, Werner-Harves Peter.

Landau: Adams Peter, Appel Martin, Bajewski Jörg, Bonertz Helmut, Böspflug Robert, Bummer Jürgen, Bürger Rainer, Mürger Maria, Dawo Robert, Ehrstein Martina, Eschweiler Klaus, Fuchs Karin, Gensert Rene, Herrchen Ronald, Herr Frank, Heuchemer Dieter, Hochhaus Roland, Huber Alfred, Johe Peter, Judek Siegfried, Jung Bernhard, Klee Sven, König Christoph, Laible Martin, Lehr Hartmut, Luther Kurt, Miller Christine, Mostert-Ostermann

Monika, Nitsche Peter, Riga Klaus, Scheitert Wolfgang, Scheuermann Andreas, Schlegel Hartmut, Schlei Wolfgang, Schmitt Werner, Speckenheuer Klaus, Speckenheuer Rebekka, Weichsel Rudolf, Wentz Holger, Werner Valentin, Zimmer Harald, Zimmer Dirk, Zimmer Susanne, Zimmer Horst.



Sasbachwalden: Arnold Wolfgang, Beilharz Silvie, Beilharz Bent, Blumenthal Hans-Ulrich, Börsig Dieter, Butzke Klaus, Christmann Luise, Datz Lorenz, Eberle Klaus-Günter, Fehr Helmut, Fieß Michael, Großmann Rainer, Heidler Sonja, Heisig Jürgen, Hetzel Andrea, Heuser Jürgen, Hierling Marco, Hierling Daniel, löst Charlie, Just Josef, Kienzle Klaus, Kleiser Roland, Klimsch Peter, Köhler Axel, Köninger Michael, Kotschornik



Norbert, Lohse Martin, Mehlin Walter, Müller Heidemarie, Neunhöffer Hartmut, Obergfell Waldemar, Richter Thorsten, Roth Joachim, Rüdinger Jürgen, Santostasi Tommaso, Schweizer Lothar, Seiler Siegfried, Stoll Dieter, Stoppe Thomas, Strudel Anke, Thieringer Rainer, Willmann Klaus, Wöhrl Roland, Wolff Werner, Zipfel Erwin.

Fürstenfeldbruck: Aumer Rudi, Aumer Wolfgang, Bender Toni, Blum Christian, Bryant Jack-Allan, Buchert Jörg, Buntz Harry, Bürger Rudi, Cröniger Peter, Cröniger Cordula, Franz Konrad, Fröhler Albert, Genz Bodo, Gietl Thomas, Glas Regina, Göhl Josef, Götz Heinrich, Griehl Renate, Gschwendtner Sepp, Hamberger Sebastian, Hecker Bernhard, Heider Roland, Hübe! Rüdiger, Janssen Peter, Joos Achim, Keller Peter, Kiefinger Hans, Kirsch Christoph, Klaassen Björn, Kohler Engelbert, Lacrouts Barbara, Liebermeister Ben, Liebig Richard, Mast Stefan, Osowski Benno, Pellicor Thomas, Raab Mathias, Rauscher Helmut, Rieck Andreas, Roedel Schmid Kristina, Schmid Noldi, Schmottermeyer Uli, Schreiner Tobias, Schröter Eckhart, Schütt Katja, Schwiegershausen Corinna, Stuckenberger Axel, Vielhuber Dirk, Weininger Hannes, Weininger Helmut, Wohlrab Margit.

Wahl des Regionalbeirats

Region Nord: Gerd Olbinsky wird für weitere 3 Jahre im Amt einstimmig bestätigt.

Region Mitte: Zur Wahl stellen sich Rudolf Weichsel und Ronald Herchen. Rudolf Weichsel erhält 66 Stimmen, Ronald Herchen 94 Stimmen. Ronald Herchen wird für 2 Jahre zum Regionalbeirat gewählt.

Region Südwest: Luise Christmann wird in Ihrem Amt einstimmig bestätigt und für weitere 2 Jahre zur Regionalbeirätin gewählt.

Ort der Regionalversammlungen 2003

Region Ost: Saalfeld

Region Nord: Hamburg

Region Mitte: Boppard am Rhein

Region Südwest: Waldkirch J Kandel

Region Südost: Oberschleißheim

16. Dezember 2002

Björn Klaassen

Protokollführer

Charlie löst

1. Vorsitzender des DHV

Protokoll der 23. Jahrestagung am 30.11.02 in Berghaupten

Beginn: 13:00, Ende zo:30

Begrüßung und Regularien

Die Delegierten werden von Peter Klimtsch, Vorsitzender der Ortenauer Drachen- und Gleitschirmflieger e.V. und dem Bürgermeister von Berghaupten, Jürgen Schäfer sowie Charlie löst, Vorsitzender des DHV und Versammlungsleiter, begrüßt.

Es wird festgestellt, dass die Versammlung mit dem DHV-Info Nr. 117 vom August/September 2002 ordnungsgemäß eingeladen wurde und beschlussfähig ist. Es sind 152 stimmberechtigte Delegierte anwesend.

Beschlüsse

Benedikt Liebermeister wird zum Protokollführer gewählt (offene Abstimmung, einstimmig).

Als Stimmzähler werden die DHV-Mitarbeiter, die nicht Delegierte sind, gewählt (offene Abstimmung, einstimmig).

Die Tagesordnung wird wie folgt angenommen (offene Abstimmung, einstimmig).

Genehmigung des Versammlungsprotokolls 2000

Beschluss (offene Abstimmung, einstimmig): Das Protokoll der Jahrestagung 2001 wird in der im DHV-Info Nr. 114 veröffentlichten Fassung genehmigt.

Bericht des Vorstandes

Der Vorsitzende Charlie löst stellt fest, 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 löst, der Geschäftsführer Klaus Tänzle, der stellvertretende Vorsitzende Bodo Genz, der Ausbildungsvorstand Waldemar Obergfell, der Sicherheitsvorstand Helmut Achatz und der Sportvorstand Rudi Bürger. Christian Blum zieht positive Bilanz seiner dreijährigen Arbeit als Technikvorstand und dankt seinen Vorstandskollegen für die Kooperation. Aus privaten Gründen wird er nicht mehr für eine weitere Amtszeit kandidieren.

Nach den Berichten erfolgt eine Aussprache mit den Schwerpunkten DHV-Jugendarbeit und DHV Online Contest.

Finanzbericht / Bericht der Kassenprüfer

Finanzvorstand Lothar Schweizer gibt den Finanzbericht.

Die Kassenprüfer Engelbert Kohler und Axel Stuckenberger erläutern den zuvor versandten Kassenprüfbericht. Eine Aussprache über den Finanzbericht und den Kassenprüfbericht schließt sich an.

Entlastung des Vorstands

Beschluss (offene Abstimmung):

Die Vorstandschaft wird einstimmig entlastet.

Wahlen

Wahl des stellvertretenden Vorsitzenden

Kandidat: Bodo Genz.

Vorstellung des Kandidaten.

Wahl (offene Abstimmung): Bodo Genz wird einstimmig gewählt. Er nimmt die Wahl an.

Wahl des Technikvorstandes

Kandidat: Jürgen Rüdiger.

Vorstellung des Kandidaten.

Wahl (offene Abstimmung): Jürgen Rüdiger wird einstimmig gewählt.

Er nimmt die Wahl an.

Wahl der Kassenprüfer

Erster Kassenprüfer

Kandidat: Axel Stuckenberger.

Vorstellung des Kandidaten.

Wahl (offene Abstimmung): Axel Stuckenberger wird einstimmig zum ersten Kassenprüfer gewählt. Er nimmt die Wahl an.

Zweiter Kassenprüfer

Kandidat: Engelbert Kohler.

Vorstellung des Kandidaten.

Wahl (offene Abstimmung): Engelbert Kohler wird einstimmig zum zweiten Kassenprüfer gewählt. Er nimmt die Wahl an.

Anträge auf Satzungsänderung

Anträge auf Satzungsänderung

Antrag von Christian Blum:

„§ 24 Abs. 2 der Satzung wird wie folgt geändert: »Als Delegierte können alle persönlich anwesenden Mitglieder gewählt werden, die ihren Wohnsitz in der Region haben.« Es ist keine Aussprache gewünscht.

Beschluss (schriftliche Abstimmung): abgelehnt, 72 ja, 71 nein, 2/3 Mehrheit nötig.

Wirtschaftsplan 2002

Finanzvorstand Lothar Schweizer erläutert den schriftlich versandten Wirtschaftsplan 2002.

Es folgt eine Aussprache.

Beschluss (offene Abstimmung): Der Wirtschaftsplan 2002 wird angenommen, bei einer Gegenstimme.

Sonstige Anträge

Dringlichkeitsantrag von Peter Werner Haves

„Der DHV soll Wildbiologische Gutachten unterstützen.“

Abstimmung, ob dieser Antrag auf die Tagesordnung kommt (schriftliche Abstimmung): abgelehnt, 85 nein, 52 ja, 2/3 Mehrheit nötig.

Dringlichkeitsantrag von Peter Werner Haves, modifiziert

„Der DHV wird gebeten zu prüfen, ob das Akrofliegen legalisiert werden kann und soll dafür im ersten Quartal eine Arbeitsgruppe einrichten.“

Abstimmung, ob dieser Antrag auf die Tagesordnung kommt (schriftliche Abstimmung): angenommen, ja 95, nein 43, 2 unglücklich, 2/3 Mehrheit nötig.

Diskussion des Antrages.

Beschluss (offene Abstimmung): angenommen, bei 3 Gegenstimmen.

Dringlichkeitsantrag von Tobias Schreiner

„Dem stellvertretenden Vorsitzenden Bodo Gene wird das Ressort Jugendarbeit zugewiesen.“

Abstimmung, ob dieser Antrag auf die Tagesordnung kommt (offene Abstimmung): mit großer Mehrheit angenommen, 2/3 Mehrheit nötig.

Diskussion des Antrages.

Beschluss (offene Abstimmung): angenommen, bei 7 Gegenstimmen.

Dringlichkeitsantrag von Tobias Schreiner

„Fullstall und Trudeln soll in das DHV-anerkannte Sicherheitstraining aufgenommen werden.“

Abstimmung, ob dieser Antrag auf die Tagesordnung kommt (offene Abstimmung): mehrheitlich abgelehnt, 2/3 Mehrheit nötig.

Antrag des DHV-Vorstandes:

„Der Vorstand beantragt die Annahme des bei der vorjährigen Jahrestagung vorbehandelten Leitbild-Entwurfes“, siehe Anlage.

Beschluss (offene Abstimmung): einstimmig angenommen.

Antrag des DHV-Vorstandes:

„Der Vorstand beantragt die Einführung eines reduzierten Beitrages für Jugendliche ab 01.01.2003 wie folgt: Alle DHVMitglieder, die bei Rechnungsstellung noch nicht 22 Jahre alt sind, zahlen nur die Hälfte des DHV-Mitgliedsbeitrages.“

Diskussion des Antrages.

Beschluss (offene Abstimmung): angenommen, bei 6 Gegenstimmen.

Antrag von Thomas Gielt:

„Hiermit beantrage ich, dass die zweijährige Verlängerung der Windenführerberechtigung kostenlos ausgestellt wird.“

Diskussion des Antrages.

Beschluss (offene Abstimmung): abgelehnt, bei einigen Gegenstimmen.

Der Vorstand schlägt vor, die Anträge Rudi Aumer, Klaus Kienzle und Regionalversammlung Nord wegen gleicher Thematik zusammenzufassen, zum Antrag von Rudi Aumer:

„Hiermit beantrage ich, einen Arbeitskreis für die Förderung des Drachenflugsportes zu schaffen. Der Arbeitskreis soll im ersten Quartal nächsten Jahres seine Arbeit aufnehmen.“

Diskussion des Antrages.

Beschluss (offene Abstimmung): angenommen, bei einer Gegenstimme.

Antrag von Frank Herr:

„Die Versammlung möge beschließen, dass der DHV sich intensiv darum bemüht, dass Drachen- und Gleitschirmfliegen olympische Disziplinen werden. Diese Bemühung soll losgelöst und unabhängig von übergeordneten oder anderen Verbänden (FAI) erfolgen. Jährlich zur DHV-Jahreshauptversammlung soll ein Olympiabeauftragter hierzu einen Tätigkeitsbericht vom Vorstand vorlegen.“

Diskussion des Antrages.

Beschluss (offene Abstimmung): mehrheitlich abgelehnt.

Antrag von Anke Strucel, modifiziert:

„DHV Technik soll Hersteller darauf hinweisen, dass verstärkt Geräte als Doppelsitzer zugelassen werden.“

Diskussion des Antrages.

Beschluss (offene Abstimmung): einstimmig angenommen.

to. Bewerbungen für die Ausrichtung der Jahrestagung 2003

Vorstellung der Bewerbung des Vereins XC-Flatlands.

Beschluss (offene Abstimmung): Die Jahrestagung 2003 wird von den XC-Flatlands im Raum Nürnberg ausgerichtet, bei 5 Gegenstimmen.

Gmund,
Benedikt Liebermeister
Protokollführer

Charlie löst
Vorsitzender

41111111

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.

fl

A N

C U P



German Cup B 2002

Nach der turbulenten German Cup Saison zool., waren alle Teilnehmer und einige mehr sehr gespannt, wie der German Cup mit der Trennung in A und B Cup 2002 laufen wird. Bis auf den letzten möglichen Platz waren die Teilnehmerlisten gefüllt und einige konnten deswegen leider nicht in diesem Jahr teilnehmen. Nicht aufgeben, vielleicht ist nächstes Jahr dann ein Platz für alle dabei! Sportlich gesehen waren die neu eingeführten Regeln super, um den Ansprüchen an Sicherheit, Durchführbarkeit, guter Betreuung und sportlichem Fliegen gerecht zu werden. Der German Cup B wurde im Vergleich aber auch von Petrus glimpflich behandelt. An den drei angesetzten Terminen und Ausweichterminen konnten 3 Durchgänge geflogen werden, was 2002 eine durchaus gute Quote darstellte. Man munkelte von einigen neidischen Blicken aus dem German Cup A Lager, dessen Piloten den Wetterunbilden des Jahres viel ärger ausgeliefert waren.

Zwei unserer Durchgänge waren für den German Cup B durchaus anspruchsvoll und einer mit das Kurioseste, was ich in meiner nun 12 jährigen Zeit als Pilot und Wettkampfleiter erlebt habe. Doch nun zu den Einzelheiten: Der erste Termin in Lenggries fiell zum Auftakt der Saison samt Ausweichtermin gleich dem Schlechtwetterverantwortlichen zum Opfer.

Der zweite Termin sollte den Wettkampftross der Gleitschirmflieger nach langem wieder mal nach Ruhpolding führen. Dort waren nach der legendären und erfolgreichen German Open 1995 keine Wettkämpfe mehr ausgeflogen worden, so dass das Gebiet für die meisten der Teilnehmer wettkampftechnisch völliges Neuland war. Das Wetter versprach gut zu werden, so machten sich 41 Piloten und eine Pilotin auf in den Chiemgau und wurden durchaus belohnt.

Am Samstag bekamen die Piloten eine Aufgabe mit 33,8 Kilometer Distanz. Gestartet wurde am Rauschberg über die Rampe und den etwas höheren Startplatz. Es herrschten gute Bedingungen, so dass 19 glückliche Piloten das Ziel erreichten und der Rest auch weite Flüge in diesem



so schönen Revier machen konnte. Gewonnen hat diesen ersten Task Dietmar Sieglbauer, der das Ziel mit einem Schnitt von 23,5 Km/h erreichte. Stephan Hüglin konnte über diesen Tag ein ausführliches Debriefing vor versammelter Mannschaft und unglaublich kitschigem Sonnenuntergang machen. So mussten alle Debriefings sein! Das alles machte natürlich Lust auf mehr und so fuhren alle auch am Sonntag auf den Rauschberg. Der Wetterbericht sprach von einer sehr frühen Labilisierung und auch die schon seit den frühen Morgenstunden am Himmel stehenden Castellanus-Türmchen ließen Peter Hensold und Stephan Hüglin einen kurzen und frühen Task ausschreiben um vor der Gewitterfront alle wieder heil am Boden zu haben. Die Teilnehmer starteten motiviert in die frühe Thermik und es kam ALLES anders.... Die Thermik am Startplatz war noch sehr gut, aber dann wurde es - unglaublich aber wahr - immer stabiler! Kein Pilot kam ins Ziel und nur einer über die Minimumdistanz! Nachdem alle Außenlander wieder am



Sponsored by



Rege Teilnahme herrschte auch 2002 wieder bei den Veranstaltungen des German Cups



Landeplatz waren, konnte man gut beobachten, wie sich die schlimmen Wärmegewitter 2 Stunden zu spät, aber umso heftiger und wunderschön nach Lehrbuch aufbauten. Nach der Eingabe aller Flugstrecken kam dann das kuriose Tagesergebnis: Es gab nur erste Plätze, also 42 Tageswinner! Einer, Frieder Hiemisch, war der eigentliche knappe Sieger, wurde aber aufgrund der Abrundung der Kommastelle bei der Punktzahl mit allen anderen gleichgestellt. Nach diesem erfolgreichem Wochenende war die nächste Station das fliegerisch reizvolle Garmisch-Partenkirchen. Hochmotiviert reisten wiederum 42 Piloten unter die Zugspitze und hofften auf gutes Flugwetter. Das kam dann auch am Samstag. Ausgeschrieben wurde eine 55,3 km weite Aufgabe. Anfänglich und am Schluss war die Thermik etwas schwach, was zur Folge hatte, dass einige Piloten nur kurz flogen und keiner letztlich im Ziel landete. Die Flüge waren anscheinend trotzdem schön und die Aussicht ist es in GAP bekanntlich ja eh! Stephan Hüglin versorgte nach dem Flug die Piloten wie gewohnt mit einem erstklassigen Debriefing, aus dem so mancher Tipp vom Profi gezogen werden konnte. Für Sonntag dann ein ähnliches Spiel wie schon in Ruhpolding: laut Wetterbericht frühe Überentwicklung! Auf dem Wank angekommen, sah alles nicht rosig aus und der meet director, Peter Hensold, schickte die Teilnehmer unverrichteter Dinge wieder ins Tal zur Siegerehrung. Dort wurde der Sieger des ersten Tasks, Uwe Wipfler, zum Sieger des Events gekürt. Nach seinen guten Flügen in Ruhpolding konnte er sich mit diesem Sieg in Garmisch auch den Gesamtsieg im German Cup B 2002

holen. Zweiter wurde Nicolai Mintenbeck und Stefan Schlang erlog sich den dritten Stockerlplatz. Beste Dame im Ranking war Martina Bunse.

Alles in allem eine unfallfreie German Cup B Saison, in der jeder Teilnehmer einiges lernen konnte. Die Stimmung war wieder freundschaftlich und motiviert, es wurde geflogen, gelernt und gefeiert, genau so wie ein German Cup sein sollte. Die Einführung der GPS Dokumentation verlief fast problemlos und anfängliche Zweifler wurden angesichts der superschnellen und fairen Auswertung schnell positiv gestimmt. Schade war sicherlich, dass von den 60 angemeldeten Piloten leider nur ca. 2/3 erschienen sind und somit anwesenden, nicht angemeldeten, Piloten die Plätze blockiert haben. Für 2003 wurden hier die Regeln nachgebessert, so dass sich Nachrücker vor Ort wieder anmelden können. So bleibt nur noch der Blick nach vorn! The next German Cup B will come up s000n

See you !!

Peter Hensold



www.jenair.de

FLY NOW PAY LATER

FINANZIERUNG
OHNE ANZAHLUNG!
NULL PROZENT ER- JAHRESZINS
BEI 1 Z. MONATEN LAUFZEIT

DI 09:45 JENA TELEFON 1036 11782 59 00
MOBIL 31 72 / 3 80 98 28

UNO-TOURNEE
FLIEGER-REISE
AUF DER WASSERKUPPE

WETTBEWERBS SPORT

Hessische Landesmeisterschaften 2003

Bei der JHV am 2. November der Sparte Hängegleiten und Gleitschirm im Hessischen Luftsportbund auf der Wasserkuppe wurde vereinbart, dass die kommende Hessenmeisterschaft wieder in der letzten Maiwoche vom 25. bis 31. Mai (Himmelfahrtswoche) durchgeführt wird. Dabei wurde auch beschlossen, trotz der Unstimmigkeiten mit der österreichischen Sektionsleitung, sie wieder auf den Geländen von Greifenburg und Berg in Kärnten zu veranstalten. Letztlich wollen auch wir, wie seit vielen Jahren, zur Geländeerhaltung beitragen und einen volkswirtschaftlichen Schaden für diese Region abwenden. Wie seit 1993 wird es wieder eine gemeinsame Landesmeisterschaft von Drachen- und Gleitschirmfliegern geben, um die Verbundenheit dieser zwei Sportarten noch weiter zu verbessern. Bisher ja einzig in Deutschland. Außerdem ist das Gelände für die gleichzeitige Durchführung bestens geeignet. Sollten genügend Tandempiloten vorhanden sein, werden sie wieder am Wettbewerb teilnehmen. Da ja die Beteiligung an der Hessenmeisterschaft mit über Zoo Teilnehmern immer hervorragend war, gehen wir wieder davon aus, dass es so bleibt und eventuell die Anzahl der meldenden Piloten noch steigt. Nebenbei ist der Wettbewerb ja auch das größte hessische Familienfest. Auch Streckenfluganfänger, die nicht am Wettbewerb teilnehmen wollen, sind dazu herzlich eingeladen, denn in der Gemeinschaft finden sie dort ideale Einstiegsmöglichkeiten

Kurt Luther

AIRTIME

Overall e-X-treme

Euro 178.-
Favorit 4 Season

Euro 155.-
Favorit Light

3 Modelle
Größen: S bis XXL
Sondergrößen
ohne Aufpreis!

Modell Sky
Modell Altitude

www.BLUE SKY.at
Erhältlich bei A - 9920 Sillian 82 - Tel. (43) 04842 5176



Fotos: Petra Jung (Club Horus Vuelo libre)

Bob Baier siegt in Lanzarote

Bei den offenen Kanarischen Meisterschaften in Lanzarote verdiente sich der mehrmalige Deutsche Meister im Drachenfliegen, Bob Baier, noch etwas Weihnachtsgeld. Er holte sich mit seinem Litespeed vor dem Spanier Carlos Punet und Manfred Ruhmer/A 1.500 Euro.



TURNPOINT

SCHWENKE!

sp ;int

115, rue de la Chapelle
Nord - Paris

FREE FLIGHT
POOL E.V.

Turnpoint GmbH
Edlingerstraße 68
D-83071 Stephanskirchen/
BcAerbach
tel: +49 8036 90882-61
fax: +49 8036 90882-60
www.turnpoint.de
turnpointCat-online.de

Zirbeinuss-Cup 2002 der Augsburger Drachenflieger

Nachdem in den vergangenen drei Jahren das Wetter nie richtig mitgespielt hatte, konnten wir diesmal bei nahezu idealen Bedingungen unseren zweitägigen Windenschleppwettbewerb durchziehen. Knapp 30 Piloten fanden sich am Samstag früh auf unserem Schleppgelände südlich von Königsbrunn ein. Traditionsgemäß wurde als Auftaktdisziplin das Handschuhwerfen angesetzt. Bereits während dieses frühen Durchgangs war Thermik allgegenwärtig und somit stand die Aufgabe für den nächsten Task fest: Zeitfliegen. In Wertungsgruppen zu jeweils 6 Piloten galt es, möglichst lange oben zu bleiben, am besten bis zur Maximalzeit von 15 Minuten. Die Bedingungen waren so gut, dass zeitweise ein halbes Dutzend Piloten gleichzeitig in der Luft waren und dabei drei Viertel das Maximum schafften. Umso mehr Gewicht bekam dadurch die zu jeder Flugaufgabe zählende Punktländewertung und dementsprechend ehrgeizig versuchte jeder,

eine Landung ohne Crash möglichst nahe am Mittelpunkt des Zielkreises hinzukriegen. Im dritten Durchgang des Samstags gab es dann noch eine reizvolle neue Wettbewerbsvariante: „Ziel-Rück mit GPS-Erfassung“. Jeder Pilot bekam am Start ein GPS montiert, das auf einen Referenzpunkt 500 nördlich des Platzes voreingestellt war. Die Aufgabe war nun, nach dem Ausklinken möglichst weit nach Süden zu fliegen, beim Wenden den GPS-Markierungspunkt zu setzen und dann noch ins Landefeld zurückzukommen. Das schien natürlich so recht was für Zocker, aber interessanterweise waren es nur ein paar wenige, die „überreizten“ und deshalb „in der Prärie“ landen mussten.

Damit war's genug mit Fliegen an

diesem Tag, aber noch lange nicht mit Action. Im Zelt am Landeplatz wurden zuerst Hunger und Durst gestillt mit Gegrilltem und Bier vom Fass. Danach gab es fetzige Live-Musik von den MaxxBrothers. Tags darauf war das Wolkenbild so vielversprechend, dass der nächste Task wieder nur ein Zeitfliegen sein konnte. Bei für die Jahreszeit ausnehmend guter Thermik durften sich erneut eine Vielzahl von Piloten so richtig sattfliegen.

Im letzten Durchgang am frühen Sonntagnachmittag war „Linienflug“ angesagt. Zwei gedachte Linien im Abstand von rund 200 Metern wurden durch mit farbigen Bändern verbundene Stangen markiert. Aufgabe war, möglichst oft zwischen diesen Linien hin- und herzufliegen. An den Markierungen waren Helfer postiert, die per Flaggensignal dem Piloten ein korrektes Überfliegen und damit die Erlaubnis zum Wenden anzeigten. Alle, die an den beiden Tagen des Zirbeinuss-Cups 2002 dabei waren, haben diese Mischung aus Wettbewerb, Flugspaß und „big party“ sichtlich genossen und werden bestimmt im nächsten Jahr wiederkommen. Und wer darüber hinaus Lust bekommen hat, sollte sich den Termin im September bereits jetzt eintragen. Detailinfos, Fotos, Kontakt unter www.augsburger-drachenflieger-club.de.

Bernd Kottmair

Herausgeber:

Deutscher Hängegleiterverband e.V. (DHV) im DAeC.
Fachverband der Drachenflieger und Gleitsegler in der
Bundesrepublik Deutschland,
Postfach 88, 83701 Gmund am Tegernsee

DHV homepage:

<http://www.dhv.de>

e-mail DHV:

dhv@dhv.de

Telefon-Nummern

Info-Fon: 08022/9675-55

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

Sicherheit

08022/9675-32

sicherheit@dhv.de

Fax 08022/9675-99

Redaktion:

Klaus Tänzler (verantwortlich),
Sepp Gschwendtner, Benedikt Liebermeister

Gestaltung und Anzeigen

Renate Miner (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.

Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Fotos sind geschützt. Verwertung nur mit Einwilligung des Verbandes.

DHV:

vertreten durch Charlie löst -1. Vorsitzender

Vereinsregister-Nummer: AG München, Vereinsregister 9767

Umsatzsteueridentifikationsnummer: DE 131 206 095

Druck und Repro:

Mayr Miesbach, Am Windfeld 15, 83714 Miesbach

Papier: chlorfrei

Auflage: 32.000

Titel: Ignazio Bernardi

Gleitschirm

Deutsche Gleitschirm Liga 2003

Bewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
1. Ligablock	08.05. - 11.05.03	kein Ausweichtermin	Bezau
2. int. BGD-Open (CIVL Kat.2)	24.05. - 31.05.03	offen	Berchtesgaden
int. German Open (CIVL Kat.2)	12.08. - 19.08.03	kein Ausweichtermin	offen

German Open; Landesmeisterschaften

Bewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
LM - Bayern	24.05. - 31.05.03	kein Ausweichtermin	Berchtesgaden
LM -Nordrhein-Westfalen	24.05. - 31.05.03	kein Ausweichtermin	Berchtesgaden
LM -BMW (Fenster)	15.05. - 18.05.03	offen	Nordschwarzwald
int. German Open	12.08. - 19.08.03	kein Ausweichtermin	offen

German Cups und Junior&Ladies Challenge

Bewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
German Cup #1	01.05. - 04.05.03	kein Ausweichtermin	vorr. Greifenburg
German Cup # 2	19.06. - 22.06.03	kein Ausweichtermin	offen
German Cup Finale	22.08. - 24.08.03	kein Ausweichtermin	vorr. Garmisch
B - German Cup 2 1	26.04. - 27.04.03	17.05. - 18.05.03	offen
B - German Cup 4 2	14.06. - 15.06.03	28.06. - 29.06.03	offen
B - German Cup Einale	02.08. - 03.08.03	09.08. - 10.08.03	offen
Ladies- & Junior Challenge	03.08. - 09.08.03	kein Ausweichtermin	Greifenburg

Wettbewerbe mit Teilnahme - offizielles DHV - Team

Bewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
World Cup Japan	24.03. - 30.03.03	kein Ausweichtermin	Ibaraki
World Cup Switzerland	13.04. - 19.04.03	kein Ausweichtermin	Cran Montan
World Cup Greece	08.06. - 14.06.03	kein Ausweichtermin	Kalavrita
World Cup France	29.06. - 05.07.03	kein Ausweichtermin	La Clusaz
Weltmeisterschaft Portugal	11.07. - 27.07.03	kein Ausweichtermin	Larouco
World Cup Finale			
World Cup La Reunion Islands	09.11. - 15.11.03	kein Ausweichtermin	

Sonstige Wettbewerbe

Bewerb	Termin	Ausweichtermin	Kontakt
Wettbewerbe CIVL Kat.2	alle		CIVL Competition Calendar
AUT Staatsmeisterschaft	20.04. - 27.04.03		Jörg Vogel Greifenburg
2. int. BGD-Open (CIVL Kat.2)	24.05. - 31.05.03		SMast@dhv.de
Russian Open 2003	30.09. - 06.07.03		Kontakt / Ausschreibung

Organisatoren GS

Liga u. German Open	Stefan Mast- tel. 0171/3543772 SMast@dhyde
LM - Bayern u. NRW	Stefan Mast tel. 0171/3543772 Shlast@dhyde
LM BAU	Bent Beilharz tel. 07442/122412 Fax: 07442/122416
German - Cup	Stefan Mast - tel. 0171/3543772 Srilastirrolthede
Ladies- & Junior Challenge	DHV - tel. 08022/967950 SMasedhv.de

Drachen

Deutsche Drachenliga 2003 (A-Liga FAI 3 und 5, Drachen und Starre)

Bewerb	Termin	Bemerkun	Wettbewerbsort
1. Termin Aliga	04.04. - 05.04.03	kein Ausweichtermin	offen
2. Termin Aliga	01.05. - 04.05.03	kein Ausweichtermin	offen
3. Termin A-Liga *	16.09. - 18.05.03	* wenn zuvor < 5 gültige DG, offen	
Extra Termin nur FAI 5	19.09. - 22.06.03	evl. UL-Schlepp im Flachland offen	
4. Termin A-Liga *	04.07. - 09.07.03	* wenn zuvor < 5 gültige DG, offen	
German Open (FAI 1,2 u.5)	13.07. - 19.07.03	(FAI 1,2 u.5)	offen

German Open und Landesmeisterschaften

Bewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
LM-Bayern	29.05. - 01.06.03	offen	Wallberg/00010
German Flatlands			
LM - Nord, Mitte, Ost	29.05. - 01.06.03	offen	Hamburg
German Open (FAI 1,2 u.5)	13.07. - 19.07.03	(SU 1,2 u.5)	Offen

Liga-B und junior&Ladies Challenge

Bewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
1. Termin B-Liga	03.04. - 06.04.03	offen	offen
2. Tennis B-Liga	18.04. - 21.04.03	offen	offen
3. Termin Liga	01.05. - 04.05.03	offen	offen
4. Termin Liga	05.07. - 13.07.03	offen	offen
Ladies- & Junior Challenge	03.08. - 09.08.03	kein Ausweichtermin	Greifenburg

Wettbewerbe mit Teilnahme - offizielles DHV - Team

Bewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
Weltmeisterschaft	17.09. - 30.08.03	kein Ausweichtermin	Brasilia / Brasil

Sonstige Wettbewerbe

Bewerb	Termin	Kontakt	Wettbewerbsort
Wettbewerbe CIVL Kat. 2	alle	014111Competition	alle
Argentinien Open	08.12. - 14.12.02	www.flyranch.com.ar	Buenos Aires
Südafrika Nationals	15.12. - 21.12.02	www.han.ggliding.co.za	Western Cape
Australien Open	28.12.02 - 04.01.03	www.cookether.net.au	Deniliquin
Bogong Cup	06.01. - 14.01.03	www.cootelhermet.au	Mount Beauty
Australien Nationals	17.01. - 25.01.03	www.cookether.net.au	May
Best of Diedams-Matchrace	29.03. - 30.03.03	Homepage	Schoppermeu
Flytec Ohampianship	12.04. - 18.04.03	www.flytec.com	FlorivalQuestair
Wallaby Open	20.04. - 26.04.03	www.wallaby.com	Wallaby/Flyranch
Alpen Open	06.06. - 09.06.03	www.hangglMng.et	Gnadenwald
Vor EM Drachen	19.06. - 28.06.03	www.millaudclassiciereir	Milieu
Best of Didemskopf	04.07. - 06.07.03	Homepage Kontakt	Schoppemau
int. IC ADT-Staatsmeisterschaft			
US Rigid Wing Nationals	27.07. - 02.0673	www.flec.co.ra	Big Spring Texas

Organisatoren HG

Liga - A	Lukas Etz • tel. 06251/586436 Lukas.Etz@gmx.de
Liga - B	Kai Ehrenfried tel. 06201/182912, mobil: 0114/9242020 KaL.Ehrenfried@tonline.de
LM - Nord, Mitte, Ost (Schlepp)	Gerd Olbins19 Kontakt
LM-Bayern	Hermann Ulbricht- tel. 02022/67764 o. 5492, noch 0178/8861764 TegemseikKeramik@t-oeilpe.de

Das DHV-Versicherungsprogramm

für Hängegleiter und Gleitsegel

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

Stand: 1.1.2003, Versicherer: Gerling Köln

Halterhaftpflicht

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



Deckungssumme: 1.500.000,- € 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 Gerätezeichnung, Keine Geräteanmeldung. Für Versicherungsfälle in Dänemark vorgeschriebene Deckung ohne Mehrprämie.

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer

Hängegleiter + Gleitsegel:
28,- € bei 250,- € Selbstbeteiligung (S3), 35,60 € ohne SB
Nur Gleitsegel:
25,40 € bei 250,- € SB, 30,50 € ohne SB

Für alle Mitgliedsvereine kostenlos

Vereins-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.

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

Veranstalter-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.

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

Boden-Unfall für Startleiter

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

Kombinierte Halter-Haftpflicht und Passagier-Haftpflicht (CSL)
Deckungssumme: 4.000.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden. 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 560,- €

Für alle Mitglieder kostenlos

Bergungskosten
Deckungssumme: 2.500,- € Umfang: Suche, Rettung, Krankenhaustransport, notwendiger Rücktransport. Ohne Mehrkosten für Bergung des Fluggeräts.

Schirmpacker-Haftpflicht
Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Packer von Rettungsgeräten für Dritte. Fachkunde ist Voraussetzung.

Startleiter-Haftpflicht
Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden
Umfang: Startleiter mit Luftfahrerschein sowie Beauftragte der Luftaufsicht.

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 23,10 €

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 33,20 €

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 6,60 €

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 16,50 €

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 Mitgliedsvereine und Boden-Unfall für Veranstalter.

Deckung. **EM** weltweit Europa Deutschland Österreich



Flug-Unfall Tod und Invalidität 500% Progression
Mitversichert 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderer Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz,
Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 25.000,- € bei Invalidität, 125.000,- € bei Vollinvalidität.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 76,- €

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 136,- €

Flug-Unfall Passagier
Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 51100,- € bei Invalidität.
Umfang: Verzehnfachung möglich

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 13,30 €

Flug-Unfall Passagier nur in Österreich
Deckungssumme: 40.000,- € bei Tod und Invalidität.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 47,80 €

Für alle Mitglieder und Mitgliedsvereine kostenlos

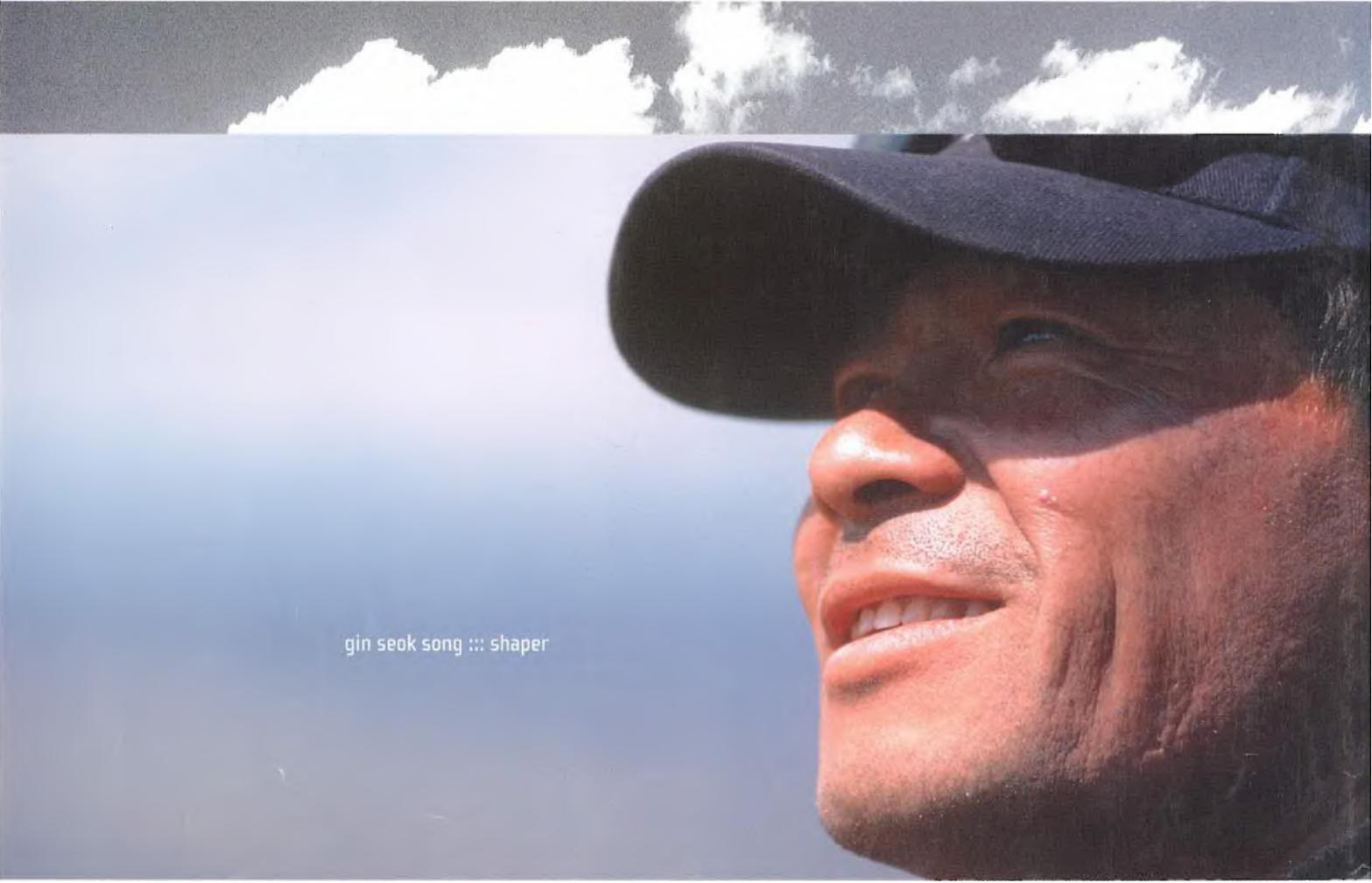
Gelände-Haftpflicht
Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Halter von Hängegleiter- und Gleitsegelgeländen.

Startwinden-Haftpflicht
Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Halter und Bediener der Startwinden inkl. der Seilrückholfahrzeuge beim Schleppbetrieb und inkl. der Schleppautos ohne Verkehrszulassung. Ohne Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

Startwinden-Haftpflicht Zusatzdeckung inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 33,20 €

seeing Further since
1957



gin seok song ::: shaper

Gin Seok Songs Leben hat sich schon immer um Designs gedreht, die mit dem Wind und dem Gleiten zu tun haben.
Die Luft ist sein bevorzugter Raum, der ihm gestattet, seine ganze Kreativität auszudrücken und (seeing Further) – ein wenig weiter zu sehen – seit 1957.
Seit mehr als 15 Jahren hat er einige der schönsten und erfolgreichsten Gleitschirme erschaffen.
GIN Piloten danken es ihm: seit er 1998 GIN Gliders gründete, gewannen sie mit dem Boomerang vier Marken-Weltmeistertitel, zwei Weltmeistertitel der Herren, drei der Damen...
Aber am meisten Freut er sich, wenn er einen Piloten mit einem Lächeln landen sieht– weil daFür gestaltet er seine Flügel und sein Leben... seit 1957.