

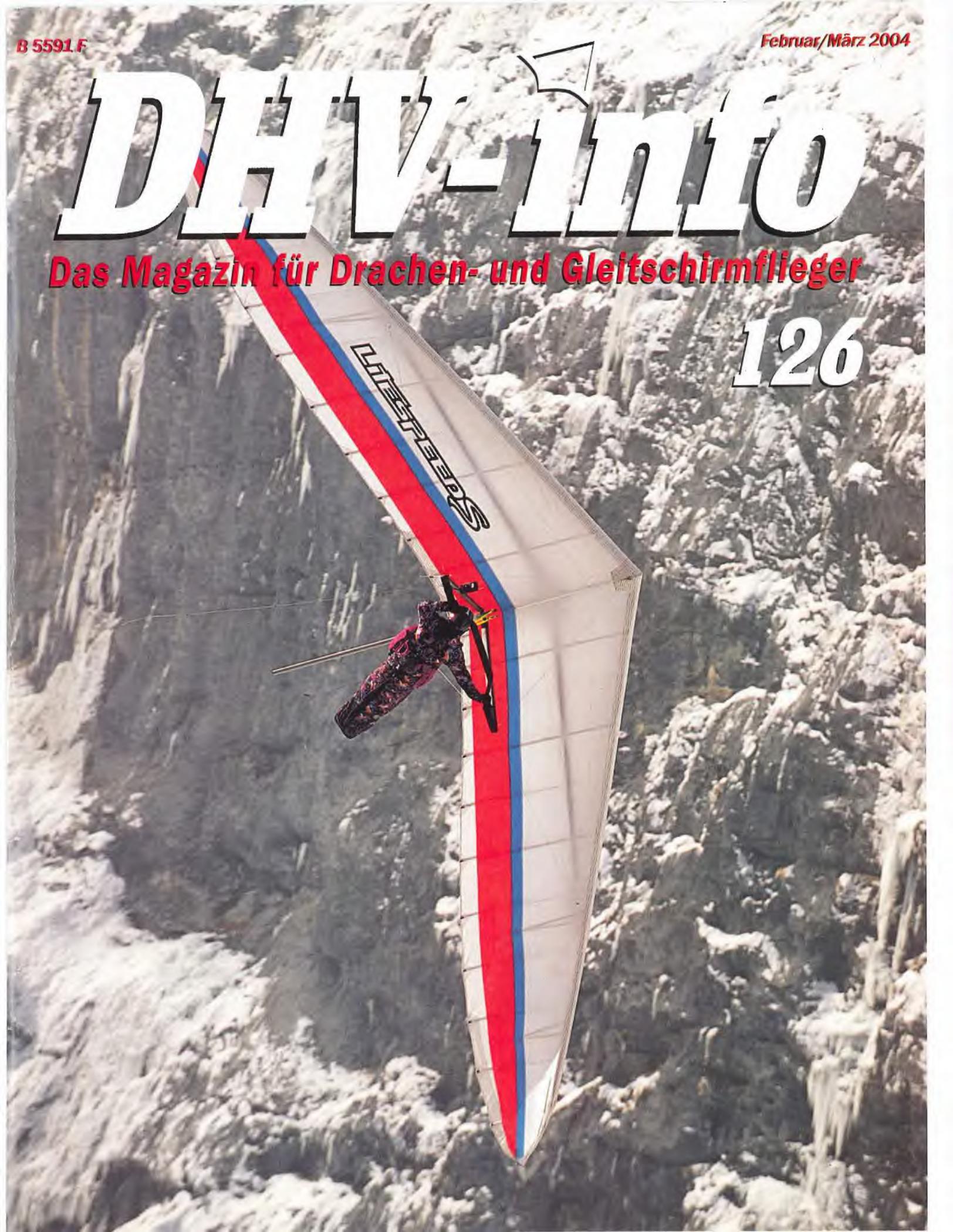
B 5591 F

Februar/März 2004

DHV-info

Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmflieger

126





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-anerkannten Performance Center.

Rhöner Drachen- und Gleitschirmflugschulen Wasserkuppe

St. Laurentius Straße 7
36163 Poppenhausen
Tel.: 06654/7548
Fax.: 06654/8296
www.wasserkuppe.com
info@wasserkuppe.com



Harzer Gleitschirmschule

Amsbergstraße 10
38667 Bad Harzburg
Tel.: 0532271415
Fax: 05322/2001
www.harzergss.de
info@harzergss.de



Flugschule Siegen

Claus Vischer
Eisenhutsstraße 48
57080 Siegen
Tel.: 0271/382332
Fax: 0271/381506
www.flugsport.de
daus@flugsport.de



Luftikus Luftsportgeräte GmbH

Eugen Königer
Hartwaldstraße 65b
70378 Stuttgart
Tel 07117537928
Fax 0711/537928
www.luftikus-flugschule.de
info@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 Dürnu
Tel.: 07164/12021
Fax: 07164/12029
www.flugschule-goepingen.de
office@flugschule-goepingen.de



Sky Team - die Gleitschirmschule

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



Airpower Gleitschirmschule

Beim Steinernen Kreuz 10
79798 Jestetten
Tel.: 07745/308
Fax: 077457477
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 Unterwiesen
Tel.: 08641/7575
Fax: 08641/61826
www.einfachfliegen.de
info@ppc-chiemsee.de



Flugzentrum Rutipolding

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



Adventure Sports Gleitschirm-Schule

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



Paragliding Tegernsee

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



HABIS Flugsport

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



Flugschule Martin Mergenthaler

Waltenerstraße 20
87527 Sonthofen
Tel.: 08321/9970
Fax: 08321/22970
www.flugschule-mergenthaler.de
flugmergen@aol.com



OASE Flugschule Peter Geg

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

1. DAeC Gleitschirm-Schule

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



Flugzentrum Bayerwald

Georg HUKerl
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



Sky Club Austria Walter Schrempf

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



Flugschule Aufwind

Franz Rehr
Dachstein 52
A-8972 Ramsau
Tel.: 0043/3687/81880 0.82568
Fax: 0043/3687/818804
www.aufwind.at
office@aufwind.at
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt



Euro-Flugschule Engelberg

Wasserfallstraße 135
CH-6390 Engelberg
Tel.: 0041/4176370707
Fax: 0041/41/6373407
www.euroflugschule.ch
info@euroflugschule.ch
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt



Papillon

Harald Huber
Rue Aglise
F-68470 Fellerling
Tel.: 0033/38982-7187
Fax: 0033/38982-7187
minv.papilloneeb.de
hari@papillonweb.de



INHALT

126

FEBRUAR/MÄRZ 2004

- 4 **WICHTIG - NEU - KURZ** Neuigkeiten und Wissenswertes
- 6 **NEU AUF DEM MARKT** Neuigkeiten von den Anbietern
- 10 **WINTERTRAUM** Schneezauber
- 12 **JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG IN FÜRTH** Große Zustimmung für die Vorstandschaft
- 24 **IN DEN FRÜHLING FLIEGEN** Im Ahrntal beginnt bald die Saison
- 30 **STUBAI CUP** Volles Programm trotz schlechtem Wetter
- DRACHENCHECK** Mit einwandfreiem Fluggerät in die Saison starten
- 40 **INTERVIEW MIT MIKE KÜNG** Was bringt die Änderung der FBO fürs Akrofliegen?
- 42 **ANDERE LÄNDER · ANDERE GESETZE** Fliegen im Ausland
- 4e **NFGH** Offizielle Nachrichten für Drachen- und Gleitschirmflieger
- 4 **SICHERHEITSJOURNAL - EINKLAPPER** Karl Slezak analysiert die Ursachen
- TEST** Ergebnisse der neuen Musterprüfungen
- 67 **VEREINSNACHRICHTEN** Nachrichten der Vereine
- 74 **LESERBRIEFE**
- 76 **GELÄNDE** Neues von der Schwäbischen Alb
- 80 **FLUGSPORT UND NATUR** Vogelgutachten mit positivem Ergebnis abgeschlossen
- 82 **MIT SKI UND SCHIRM IN DEN DOLOMITEN** Sella Ronda einmal anders
- 86 **HIERLING BROTHERS** Zwei auf dem Weg nach oben
- 88 **GLEITSCHIRM-DEMO-TEAM** Werbung für unseren Sport
- 90 **pc•mEr** Wetterwerte im Internet
- 92 **DHV-ONLINE-CONTEST** Viel Neues für die Streckenflieger
- 97 **WETTBEWERBE** Berichte und Termine



7-\$ DHV-Shop

- 47 Versicherungsprogramm
 - 64 Gebrauchtmärkte
 - 97 Impressum
-



**Titel: Andreas Busslinger
in Hasliberg/Schweiz**

Liebe Mitglieder

In diesem Jahr hat die Öffentlichkeit die GebrüderWright geehrt und 100 Jahre Menschenflug gefeiert- der freilich schon 1896 mit Otto Lilienthal begonnen hatte. Aus der Sicht des Flugbegeisterten leben wir in einer begnadeten Zeit! Wenn man bedenkt, dass seit den ersten Formulierungen dieses Menschheitstraums, wie z.B. der Ikarus Sage, mehrere tausend Jahre vergangen sind, in denen die Menschen nicht fliegen konnten!



Wie dankbar können wir sein, dass just in unserer Lebensspanne der vogelgleiche Flug ermöglicht wurde - zuerst das Drachenfliegen, dann das Gleitschirmfliegen. In den Menschheitsträumen vom Fliegen war nie die Rede davon, sich fremder Antriebskräfte zu bedienen oder gar einen Motor anzuwerfen. Stets ging es darum, aus eigener Kraft lautlos durch die Luft zu gleiten, mit Schwingen, die an unserem Körper befestigt sind. Diesen Traum haben wir Drachen- und Gleitschirmflieger fast überall auf der Welt gemeinsam verwirklicht, in Deutschland ist es seit 1979 der Deutsche Hängegleiterverband, der erfolgreich die Interessen von inzwischen mehr als dreißigtausend Flugbegeisterten vertritt.

Im Herbst diesen Jahres wird der DHV sein 25-jähriges Jubiläum feiern! Seit seiner Gründung haben engagierte Menschen im Verband dafür gesorgt, dass unsere »Schwingen« sicherer wurden. Beim Drachenfliegen wurde der tückische Flattersturz besiegt, beim Gleitschirmfliegen unter anderem das Phänomen der luftdurchlässigen Tücher und der Leinen-Serienrisse. Der DHV hat uns den Himmel erobert! Vom Wegfall der 150 m Grenze bis hin zur Freigabe des Streckenflugs im kontrollierten Luftraum.

Die rund 300 Mitgliedsvereine des DHV haben hunderte von Fluggebieten erschlossen und sorgen seither für sicheren Flugbetrieb. Mehr als 100 DHV-Flugschulen ermöglichen neuen Generationen, den Traum des vogelgleichen Flugs zu verwirklichen, ohne den Preis dafür zahlen zu müssen, den Ikarus gezahlt hat. Denn auf unsere heutigen, DHV-geprüften Flügel können wir uns verlassen – solange wir nicht der »Sonne der Selbstüberschätzung« zu nahe kommen.

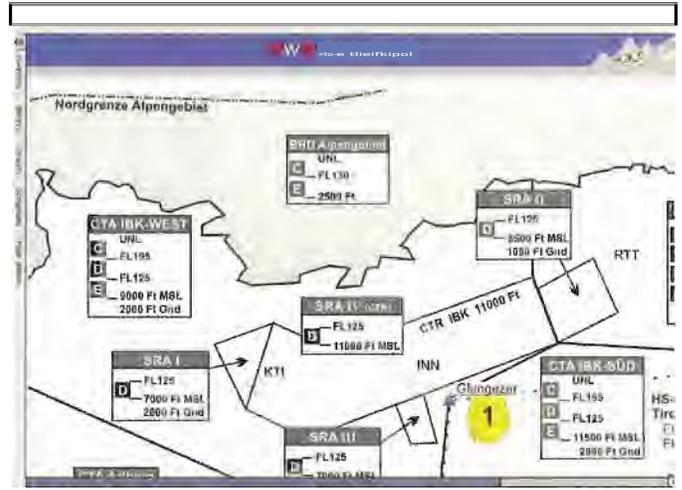
Liebe Mitglieder, ich wünsche Euch eine erfolgreiche, abenteuerreiche Flugsaison 2004 und merkt Euch schon mal den 27. November vor. Dann werden wir in Füssen 25 Jahre DHV feiern!

Euer Charlie Jöst



Rechtsberatung

Für die Rechtsberatung der DHV-Mitglieder steht der Rechtsanwalt Alfred Kreuzberg zur Verfügung. Sprechzeit für DHV-Mitglieder ist montags zwischen 15 bis 19 Uhr. Tel: 02224/6690,



Änderungen im österreichischen Luftraum Innsbruck

Flugmedizin auf dhv.de

Unter [Sicherheit](#) erhaltet Ihr Informationen zu medizinischen Aspekten unseres Flugportes. Da wir als Fliegerkameraden bei Unfällen an Start- oder Landeplätzen in der Regel als Erste vor Ort sind, sollte jeder Pilot mit [Erster Hilfe](#) vertraut sein und wissen was er im Falle eines Falles zu tun hat.



Wie man Verletzungen am besten gleich vermeidet, könnt Ihr unter [Verletzungsprävention](#) erfahren. Für die Sicherheit unseres Flugportes ist es wichtig, sich über die möglichen [körperlichen Belastungen](#) im Klaren zu sein. Unter [Links](#) findet Ihr alle möglichen weiterführenden Internetseiten zu diesem Thema. Sollten dann noch Fragen offen bleiben könnt Ihr Euch unter [Kontakt](#) an unseren Verbandsarzt Ecki Schröter wenden.

Neuer Verein

Herzlich willkommen

IG Drachen- und Gleitschirmflieger Winnen
Jürgen Dörr, Treiser-Straße 40, 35469 Allendorf

Euregio-Gleitschirmfreunde
Karl-Heinz Rösseler, Alt Breinig 87, 52223 Stolberg

Sauerlandair
Burkhard Schulte, Schörenbergstr. 20, 59939 Olsberg

Parateam Pannonia
Robert Hofer, Weingartenstr. 12/4/2, sA-7323 Ritzing

Schleppauskünfte

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

WICHTIG NEU KURZ



Gelungene PR-Arbeit!

Die Westallgäuer Flugschule setzte eine gute Idee erfolgreich um. Sie kontaktierte ihren ehemaligen Flugschüler Andreas Deffner der den Auftrag hat, die Titelseiten für Telefonbücher zu fotografieren. Gemeinsam

überzeugten sie das Telekom Team das Drachenfliegen und Gleitschirmfliegen auf die Titelseite einiger Telefonbücher zu bringen. 5 Tage lang dauerten die Foto-Arbeiten. Andreas und Eline als Fotografen, Gugi Hörburger mit dem Drachen, Dominik Hörburger als Tandempilot, Benjamin Hörburger mit dem Soloschirm, Nina als Dummy und Gerlinde Hörburger als Bodenpersonal waren im Einsatz. Es hat sich gelohnt. Ein Titel wurde bereits letztes Jahr veröffentlicht. Drei weitere folgen dieses Jahr. E-mail-Adresse für alle, die mehr über die Aktion wissen wollen, z.B. wann welche Titel erscheinen werden: westattgaeuer.flugschuleet-online.de

Dank an Alfons Rieger

Der Oberstudienrat und Aerodynamiker Alfons Rieger ist den Teilnehmern an der Fluglehrer-ausbildung wohlbekannt. Mit einzigartigen Experimenten hat er die aerodynamischen Gesetze verdeutlicht. Zanoniasamen segelten durch den Seminar-Raum. Und wenn Alfons seinen Handföhn auspackte, um Strömungseffekte zu simulieren, war das Interesse stets groß. Leider hat sich Alfons Rieger, der sein aerodynamisches Wissen auch bei Gleitschirmkonstruktionen in die Praxis umzusetzen verstand und begeisterter Gleitschirmflieger ist, beim DHV als Referent verabschiedet. Er ist der Meinung, nun soll die nächste Generation ran! Charlie Jöst wird ihm für sein jahrzehntelanges Engagement persönlich danken.



DHV- WETTERNETZ'		
Geländename	Geländehalter	Telefon
07338 Tauschwitz	Osthüringer Drachen- und Gleitschirmfliegerverein Saalfeld e.V.	0170/7287230
27374 Iddingen	Gleitsegelclub Weser e.V.	0160/91259530
32457 Porta Westfalica	Delta-Club Wiehengebirge e. V.	0571/710227
35088 Eisenberg	DFC Ederbergland e. V.	06452/8585
36136 Wasserkuppe	Rhöner Drachen- und Gleitschirmfliegerverein ev.	06654/696
38640 Rammelsberg	Harzer Drachen- und Gleitschirm-Verein Gastar e.	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. V.	02744/930349
58849 Nordhelle	GSC Nordhelle + Flugsport Lennetal	02352/21265
64665 Melibokus	Erster Odenwälder Drachen-Flug-Club e. V.	06251/983612
72258 Slöckerkopf	Nachen- und Gleitschirmverein Baiersbronn e.V.	07442/121425
72393 Schneithalde	DFC Starzeln e.V.	0170/4436907
74343 Teufelsberg	»Die »4, Hohenhaslacher fliegen« e.V.«	07141/922156
74544 Einkorn	»HG Club «Einkorn Schwäbisch Hall« e.V.«	0791/4992360
74847 Finkenhof	Delta Club Mosbach e.V.	06261/670638
75325 Sommerberg	Enztaflieger Bad Wildbad e.V.	07081/380212
76332 Althol	Ne Althofdrachen e.V.	07083/4567
76597 Teufelsmühle	Drachenflugclub Loffenau e.V.	0160/91802275
76703 Krämer	Gleitschirmclub Kraichtal e. V.	07250/921228
76863 Förlenberg/Trifels	Südpfälzer Gleitschirmflieger Club e.V.	06346/308560
77709 Kirchberg-Spitzlseen	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Elztal e. V.	07834/4594
78148 Hintereck	Gleitsegelclub Lenticularis e. V.	07723/5801
79102 Schauinsland	GSC Colibri e.V.	07602/1512
79183 Kandel	DFC Südschwarzwald e. V.	07681/22058
79215 Gschasi	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Elztal e. V.	0171/9004833
79410 Hochblauen	Hängegleiter Club Region Blauen e.V.	01632/828088
83122 Hochries	Gleitschirmclub Hochries-Sarnerberg e. V.	08032/8805
83436 Predigtstuhl	»GSC «Albatros« Bad Reichenhall e. V.«	derzeit nicht aktiv
83661 Eimuneck	Lenggrieser Gleitschirmflieger	0171/8169210
83700 Waltberg	DGC Tegemseer Tal e.V.	0160/96643891
87459 Breitenberg	Ostallgäuer Drachen- und Gleitschirmflieger Marktoberdorf	0171/8120340
93339 lachenhausen	1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub Riedenburg e. V.	0160/7841232
93453 Hoher Bogen	1. Gleitschirmverein Bayerwald e. V.	09947/2452
93462 Osser	1. Gleitschirmverein Bayerwald e.V.	0175/8184772
94541 Büchelstein	DGC Bayerwald e. V.	09908/891191

DHV-anerkanntes Sicherheitstraining

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

Flugschule Chiemsee GmbH

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



HABIS Flugsport

Marienzplatz 20
87509 Immenstadt
Tel.: 08323/8590
Fax: 08323/51390
www.klewenalp.de
mall@klewenalp.de



Flugschule Achensee

Eki Meute
Buchau 20
A 6212 Maurach
Tel.: 0043/5243/20134
Fax: 0043/5243/20135
office@slogonnection.at
www.skyconnection.at



Sky Club Austria Walter Schrempp

Moosheim 113
A-8962 Gröbming
Tel.: 0043/3685/22333
Fax: 0043/3685/23610
www.skyclub-austria.com
office@eclub-austria.com



Umfangreiches Jahresprogramm

Im Jahresprogramm 2004 werden betreute Reisen in Fluggebiete rund um die Welt angeboten. La Palma und Spanien sind Reiseziele ebenso wie Griechenland oder Brasilien. Das umfangreiche Programm erhält man von der Blue Sky Flugschule Hochpustertal, Tel: +43 (0) 4842/5176, Fax: +43 (0) 4842/20176, e-mail: blue-skvemagnetat, homepage: www.bluesky.at.



Fotowettbewerb 21304 auf Gleitschirm-FAQ

Nachdem die Resonanz auf den Fotowettbewerb fantastisch war, haben wir auch für 2004 wieder zahlreiche Sponsoren gewinnen können, die den Wettbewerb unterstützen. Die Liste liest sich wie das »Who is Who« des Gleitschirmsports. Und als besonderen Leckerbissen gibt es einen von Olympic Wings gesponserten, einwöchigen Fliegerurlaub in Griechenland zu gewinnen. Mitmachen kann jeder, der Bilder zum Thema Drachen- oder Gleitschirmfliegen hat und über einen Internetzugang verfügt. Alle notwendigen Informationen, die Teilnahmebedingungen sowie die Liste der Sponsoren und Preise findet ihr ab Mitte Januar auf www.gleitschirm-fachcle unter der Rubrik Fotowettbewerb. Und natürlich auch noch alle Bilder des Wettbewerbs 2003.

Lernen von den Besten

Im Rahmen der RhönerVortragsreihe »Lernen von den Besten« berichten namhafte Referenten zu Themen wie dem World Cup Finale auf Launion, der Gleitschirm-Konstruktion bis hin zu Flugmanövern. Damit bietet die Flugschule auf der Wasserkuppe in Zusammenarbeit mit dem Rhöner Drachen- und Gleitschirmfliegerverein Poppenhausen eine besondere Informationsplattform. Die meisten Veranstaltungen finden in den traditionsreichen Räumen des Hotels Deutscher Flieger auf der Wasserkuppe statt. Interessierte Pilotinnen und Piloten finden auf den Webseiten www.wasserkuppe.com und www.rdg-ev.de jeweils ausführliche Infos zu den Vorträgen sowie die genauen Termine, soweit diese bei Redaktionsschluss noch nicht feststanden. Den Auftakt macht World-Cup-Gewinner Achim Joos am 6. März mit einem Vortrag über das World Cup Finale und über Thermikfliegen. Beginn ist um 19:30 Uhr, der Eintritt beträgt 10,- EUR, für Mitglieder des RDG frei!

Rhöner Drachen- und Gleitschirmflugschulen Wasserkuppe
Tel: 06654/7548, Fax: 06654/8296, homepage: www.wasserkuppe.com

Schnellpacksack für Gleitschirme

Der beste Weg schnell und schonend Gleitschirme zu verpacken ist ein Schnellpacksack! Deshalb wurde speziell für Viel- und Flachlandflieger der Independence Schnellpacksack entwickelt. Der Packsack ist aus robustem Nylongewebe gefertigt und bietet genügend Platz für Gurtzeug und Gleitschirm. Trotz des leichten Gewichts von nur 850 Gramm ist er sehr robust. Durch eine integrierte Wendetasche kann der Independence Schnellpacksack sehr klein verpackt werden! Infos bei Fly market GmbH, Tel: 08364/98330, Fax: 08364/983333, e-mail: skurdeeindependence-world.com, homepage: www.independence-world.com.



Rhöner Schulungsprogramm und Jahreskalender 2004 erschienen

Druckfrisch liegt das umfangreiche Programm der Rhöner Flugschulen Papillon und FlugcenterWasserkuppe vor. Fluginteressierte finden viele Infos zu den 16 Flug- und Übungsgebieten in der Rhön. Für Piloten, die die Ausbildung bereits abgeschlossen haben, gibt's viele interessante Angebote: Bei insgesamt 30 betreuten Gleitschirmreisen in die besten Fluggebiete (z.B. Dolomiten, Frankreich, Süds Spanien) fällt die Urlaubsplanung leicht. Der Termin-Kalender steht auf der Homepage www.wasserkuppe.com als PDF-Dokument zum Download bereit. Das Programm kann bei der Flugschule ganz einfach telefonisch, per Fax oder per E-Mail bestellt werden.

Rhöner Drachen- und Gleitschirm-Flugschulen Wasserkuppe
Tel: 06654/7548, Fax: 06654/8296, e-mail: infowasserkuppe.com, homepage: www.wasserkuppe.com

Tragegurte mit Checkliste

In der Flächenfliegerei ist sie unabdingbar: die Vorflugcheckliste. In Zusammenarbeit mit erfahrenen Fluglehrern entwickelte Skywalk jetzt für den Gleitschirm Mescal einen Tragegurt, der in 5 eindeutigen Piktogrammen auf die wichtigsten Checkpunkte hinweist. Den kleinen Spickzettel für eine sichere Startvorbereitung gibt es jetzt dort, wo eigentlich niemand dran vorbeischauchen kann, nämlich aufgesteckt auf dem vorderen A-Gurt: Skywalk, Tel: 08641/694840, e-mail: infosvkwalk.org, homepage: www.skvwalk.info



Ehill-Kill Weste von Advance

Der Erfolg unserer Windstop-Fleece-Jacke bestätigte unser Bestreben nach funktionellen Lösungen auch bei Accessoires und Bekleidung. Die kompakte Weste kombiniert die Wärme von leichtem Microfleece mit absoluter Winddichte. Pullertapes erleichtern die Bedienung der Reißverschlüsse auch mit Handschuhen, 2 Außen- und eine Innentasche mit Zipper, alle Säume sind elastisch für beste Passform und Abschluss bei den Armen, schlichte Logo-Stickerei auf der Frontseite. Erhältlich bei allen Advance-Vertriebspartnern oder direkt bei Advance per mail: infoadvance.ch.



Buch „Die schönsten Fluggebiete rund um das Mittelmeer“

Lange hat es gedauert, endlich gibt es dieses Buch wieder. Oliver Guenay hat sich viel Mühe bei den Recherchen für die Neuauflage gemacht und der Thermik Verlag hat das Buch auf den Markt gebracht. Gleitschirm- und Drachenflieger, die ihre Flugerlebnisse nicht nur auf die

Hausberge beschränken wollen, sondern Fliegerreisen vor allem in Fluggebiete in Meeresnähe lieben, kommen an dieser Lektüre kaum vorbei. Auf über 200 Seiten mit einer Menge schöner und animierender Bilder und Skizzen werden hier Flugmöglichkeiten vorgestellt, die den „Sonnenliebhaber“ das Wasser im Munde zusammenlaufen lassen. Auch die Infos drumrum kommen nicht zu kurz! Oliver Guenay „Die schönsten Fluggebiete rund um das Mittelmeer“, Thermik Verlag ISBN 3-9501825-0-0 und im DHV-Shop.



Streckenflugseminar mit Oliver Rössel

Rechtzeitig zum Beginn der Cross-County Saison findet am 27./28.03.2004 für lizenzierte B-Schein Piloten, aber auch für alle, die den B-Schein erwerben möchten, ein Streckenflugseminar statt.

Oliver Rössel gibt wertvolle Tipps zur Vorbereitung eines Streckenfluges und geht ausführlich auf die Praxis beim Streckenfliegen ein.

Anmeldung und Infos:

www.paragliding-tegernsee.de.

Tel.: 08022/2556



Neues Internet Portal über das Drachenfliegen

Unter www.heb-ab.de wollen Malte Jaurich und Christoph Wankmüller:

- Drachenflieger umfassend und aktuell informieren.
- > besonders Drachen-Newcomer (und Umschülern vom Gleitschirm) wichtige und interessante Tipps und Anregungen geben.
- > Leute, die sich noch nicht entscheiden haben fliegen zu lernen, motivieren.
- > auch gerne ein spezielles Forum sein um Erfahrungen und Meinungen zum Drachenfliegen auszutauschen.
 - mit Bildern, Cartoons, Satiren, Filmen, etc. unterhalten.
- > auch Gleitschirmpiloten ansprechen, die sich vom Drachenfliegen faszinieren lassen.

heb-ab will leben und wachsen - wir hoffen auf rege Beteiligung z.B. im Forum, Feedback, Kritik oder konkrete Vorschläge.



Neuer Internet-Auftritt

Speziell für Gleitschirmpiloten hat Fly & more einen neuen Internet-Auftritt über Gleitschirmprodukte von ICARO designed. Die ausführliche Produktinformation findet man unter der Adresse: www.icaro-wings.de.

Neuer Desktopkalender von vwindclimbende

Der Anfang letzten Jahres gestartete Desktopkalender „Fly Europe“ erfreute sich großer Beliebtheit. 800 bis 1200 Mal wurden im Durchschnitt die jeweiligen Monatsmotive von unserem Server geladen – eine Zahl, die uns bestärkt hat, auch im Jahr 2004 unseren Kalender fortzusetzen. Allerdings werden wir das Motto des Kalenders ändern. Waren es im Jahr 2003 noch Motive von

„ungewöhnlichen“ Fluggebieten in Europa, werden es im Jahr 2004 Werbeslogans sein. Allerdings werden diese von uns abgewandelt und an das Thema Paragleiten angepasst. So entstehen hoffentlich der eine oder andere Fake, der die Lachmuskeln zum Arbeiten anregt. Den Start macht die im letzten Jahr gelaufene AOL Werbung mit dem Komiker Rüdiger Hoffmann. Wir warten allerdings nicht auf das Laden irgendeiner Internetseite, sondern auf fliegbare Bedingungen – das berühmte Parawaiting! Und ganz nebenbei werden die Motive auch als T-Shirts angeboten. Wer also Interesse an einem T-Shirt mit dem „Monatslogo“ hat, schreibt einfach eine Mail an info@windclimber.de mit der Angabe von Größe und Farbe.



specials

Bücher / Lehrpläne / Videos /

NEU



Flugführer Berner Oberland - Jura
Die schönsten Fluggebiete im Gletschirmparadies Schweiz (Berner Oberland, Berner und Freiburger Voralpen, Jura, Genf) von Urs Lötscher mit Fotos von Andreas Busslinger dargestellt auf 160 Seiten.
Preis: 25,00 €

NEU



Flugführer Zentralschweiz
Die schönsten Fluggebiete in der Zentralschweiz von Urs Lötscher mit Fotos von Andreas Busslinger dargestellt auf 160 Seiten.
Preis 25,00 g



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



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 Mehlfstreifen, der sowohl als Schiene für Arme und Seine wie auch als Halskrause verwendet werden kann), Verbandsmaterial, Rettungsdecke, Trillerpfeife, Male.
2014'5 cm Preis: 35,80 f, incl. SAM-Splint 18,40 E, ohne SAM-Splint (sonst gleicher Inhalt)

Prüfungsfragen

- Für A-Schein HG GS Preis: 12,30 €
- Für 0-Schein HG, GS Preis: 12,30 €
- Für Flugfunk Preis: 3,50 €

ICAO-Karten
München
Preis: 9,00€ In Blatt

Info - Sammelordner
Preis: 0,20 €

Flugbuch für Drachenflieger und Gleitsegler
Rubriken: Flug Nr., Gerätetyp, Datum, Ort, Höhendifferenz, Flugdauer, Wetter, Wind, Bemerkungen und Vorkommnisse, Fluglehrerbestätigung, Erste-Hilfe-Anweisungen.
Preis: 4,10€

Rettungsschnur-Set
Bestehend aus 30m Nylin-Flechtnur und 3ng Bleigewicht.
Preis: 4,10 €



Fragenkatalog GS-Passagier-Theorieprüfung
Theorieprüfungsunterlagen
Gültig ab 1.4.2004
Preis: 7,00 €



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 Flugbettsführer zu verwenden.
Preis: 9,20 €



AeroGlider 1,0
Die Version des AeroGlider 1.0 ist ein virtueller 3D-Flugbettsführer und Flugsimulator, der sich auch als Thermik-, Hangsoering- und Streckenflugtrainer eignet. Ausführliche Infos, Systemanforderungen und kostenlose aktuelle Updates gibt es im Internet unter: www.aeroglider.de.
Preis: 35,55 €



DHV-CD-ROM
CD-ROM mit umfassenden Informationen über Drachenfliiegen und Gleitschirmfliegen als multimedialen Erlebnis. Hardware-Mindestvoraussetzung: 485er mit Soundkarte und CD-ROM-Laufwerk und Mouse, läuft auf allen Windows und Mac-Versionen.
Preis: 17,80 €



Kunstkalender vom Gleitschirm- und Drachenfliiegen
Zeichnungen und Gemälde der Schwarzwälder Künstlerin Hilde WDMann, hochwertig reproduziert und gedruckt in einem einzigartigen Kunstkalender. Format DIN A3.
Preis: 24,80 €



Kalender vom Gleitschirmfliegen
Format 54 x 42 cm, 13 Blätter Hochglanz. Versand erfolgt über den Therrokverlag: Die Versandkosten werden unabhängig von einer DHV-Shop Bestellung berechnet.
Preis: 25,00 €



Abgehoben in Tuchfühlung mit den Alpen
Ein Bildband von Andreas Busslinger übers Gleitschirmfliegen auf 120 Seiten.
Preis: 50,10 €



Fliegen wo Fontane wanderte
Drachenflugabenteuer in der Mark Brandenburg von Claus Gerhard und Andreas Becker. 220 Seiten mit vielen farbigen Abbildungen.
Preis: 10,50 €



Schlepp-Lehrplan
Neue Lehrpläne zum Thema Windschlepp und UL-Schlepp.
Windschlepp 85 Seiten
Preis: 16,90 €
UL-Schlepp 60 Seiten
Preis: 12,50 €



Windsysteme und Thermik im Gebirge
Das Buch richtet sich an Allis, die ihr meteorologisches Wissen über thermische Windsysteme verbessern wollen. Von Martin Dinges, 62 Seiten. 48 Skizzen, s/w.
Preis: 15,25 g

SALE SÄLE S7SLE MLE

Nur noch in den angegebenen Größen lieferbar



Outdoor Jacke
Multifunktionsjacke Oberstoff: Lanati New Ulk, High 'rech Line aus 100% PA mit Beschichtung, Wassersäule 2000mm, atmungsaktiv und winddicht. Futter: Pan-tetorta Qualitätsfleece, 109% PL, 160g/qm Farbe, blau. Größen: S-M-blau
Preis: 42,60 €



T-Shirt
Jersey T-Shirt aus 100% gekämmter BW, 180g/qm. Farben: schwarz und blau. Größen: schwarz 5, blau S
Preis: 7,85 €



Polo Shirt
Piquet Polo-Shirt mit Dreiknopfleiste aus 100% gekämmter Baumwolle, 193g/m. Farben: schwarz S-M-L, blau S.
Preis: 8,95 €



V-Neck
Piquet S-Shirt mit V-Kragen, 100% gekämmte Baumwolle, 260g/qm
Farben: schwarz und blau, Größen: S-M-L,
Preis: 10,70 €

Wool-Cap Preis: 6,80 €

Books / Karten / Software / Videos / DVDs / CDs / Drachen / Gleitschirm / Flugzeug



Die schönsten Fluggebiete rund um das Mittelmeer

2. Auflage des Fluggebietsführers von Oliver Guenay mit vielen neuen Tips zu Fluggebieten in Italien, Frankreich, Spanien, Türkei, Griechenland, Kroatien, Portugal und Marokko.

Preis: 39,50



Lehrplan-Passagierfliegen

Dieser Lehrplan dient als Grundlage für die Ausbildung zur Passagierberechtigung für Gleitschirmfliegen. Aber auch für die vielen Piloten, die eine Tandemberechtigung bereits besitzen, ist er eine Informationsquelle über den aktuellen Stand des Luftrechtes, Haftungs- und Versicherungsfragen, die optimale Ausrüstung und die aktuelle Flugtechnik.

Der Lehrplan ist so aufgebaut, dass die einzelnen Abschnitte in sich geschlossen sind und eine möglichst umfassende Information über diese Themen geben.

Preis: 19,90 €



Gleitschirmfliegen für Meister - neu aufgelegt

Das Lehrbuch für den Streckenflieger wurde jetzt grundlegend überarbeitet, erweitert und aktualisiert. Neu hinzugekommen ist der Beitrag von Claus Vischer. Der Gleitschirmflieher und erfolgreiche Streckenflieger im Mittelgebirge und Flachland gibt im Kapitel 'Streckenflug Flachland' sein wertvolles Wissen für den Streckenerfolg außerhalb der Alpen weiter. Die beiliegende CD-ROM bietet ein packendes Video über einen Streckenflug des Gleitschirmpiloten Toni Bender über die Alpen. Des Weiteren enthält sie aufschlussreiche Videos, die Wetterphänomene erläutern. Zudem werden die Lieblingsrouten der Streckenflieger grafisch dargestellt, insbesondere jene Zonen, die aufgrund ihrer Thermik einen erfolgreichen Streckenflug ermöglichen.

Preis: 39,90



Gleitschirmfliegen

Das klassische Such des Gleitschirmsports jetzt grundlegend überarbeitet, erweitert und aktualisiert von Peter Janssen, Karl Slezak und Klaus Tänzer 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 Gefahrenweisung ein wertvoller Sicherheitsgewinn.

Preis: 35,70 €



Drachenfliegen für Meister

Herausgegeben von Peter Janssen und Klaus Tänzer; weitere Autoren Helmut Denz, Dr. Victor Henle und Peter Cröniger; zahlreiche Abbildungen.

Preis: 24,50 E



Drachenfliegen

Lehrbuch für Anfänger und Fortgeschrittene von Peter Janssen und Klaus Tänzer, weitere Autoren Peter Cröniger und Knut v. Hentig.

Preis: 24,50 E



Starten, Steuern, Landen mit dem Gleitschirm

Der Lehrfilm zeigt die Gleitschirm-Flugtechnik entsprechend dem Lehrplan. Aber den reinen Lehrnutzen hinaus ist der Film auch schön anzuschauen. Herstellung: Charlie löst zusammen mit dem DHV-Lehrteam. Filmdauer: 20 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video. Preis: 15,30



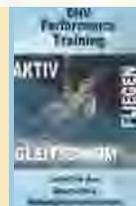
Starten, Steuern, Landen mit dem Drachen

DHV-Lehrfilm für Crachenfliegen. Darstellung der richtigen Flugtechnik für den Start, den Flug und die Landung. Herstellung: Ralf Heuber zusammen mit dem DHV-Lehrteam. Filmdauer: 15 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video. Preis 15,30 €



FREE FLIGHT Firm Award

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



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 sei aber auch der interessierten Piloten, dem interessierten Piloten am heimischen Fernseher Lust auf Training und Weiterbildung machen.

Herstellung: Charlie J551 zusammen mit dem D1-1V-Lehrteam. Filmdauer: 42 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video. Preis: 20,45 €



Am Seil nach oben

Windenschlepp für Drachen- und Gleitschirmflieger. per neue Lehr- und Informationsfilm des Deutsche Hängegleiterverbandes zeigt alles Wissenswerte zum Thema Windenschlepp. Gleitschirm- und Drachenschlepp werden getrennt vorgestellt, aber beide Filme werden gemeinsam auf einer einzigen Kassette (160 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

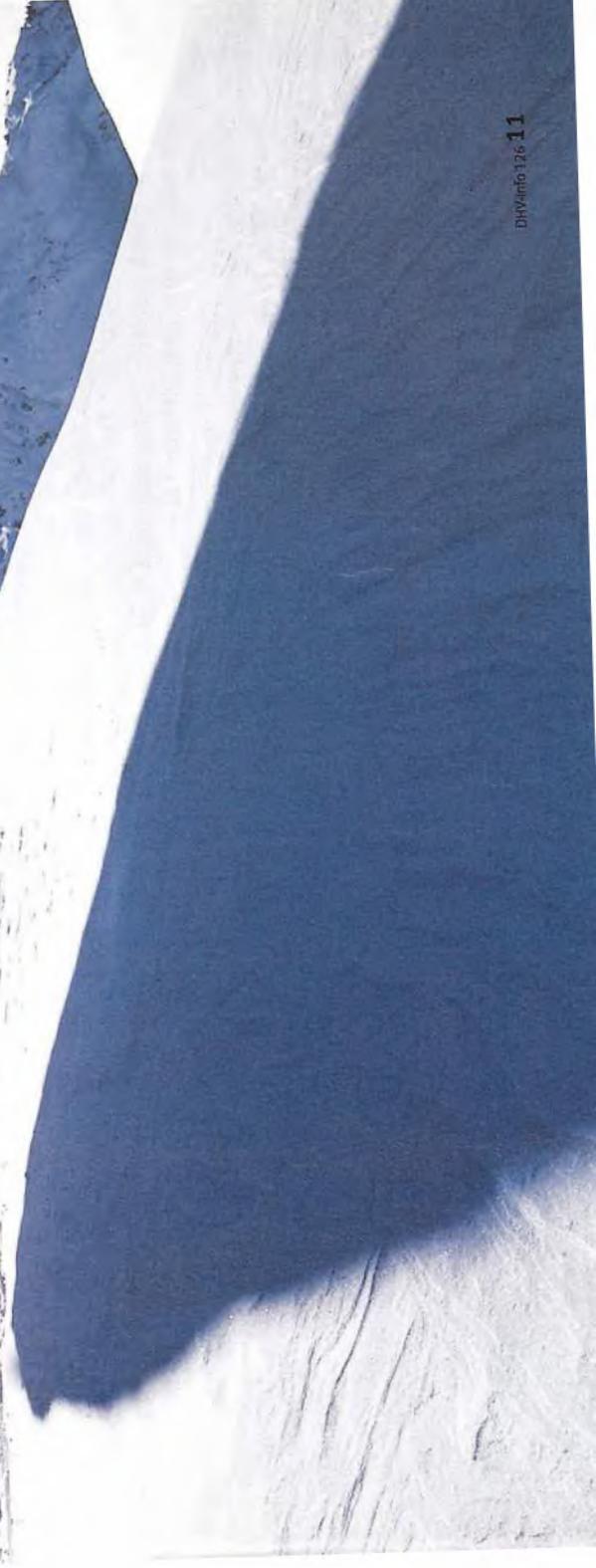


Heiter bis wolzig

Heiteres und Lustiges aus den Anfangstagen des Drachenfliegens. Herstellung: 1985, zusammengestellt von Charlie Ast aus zahlreichen Amateurstreifen. Filmdauer: 25 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video. Preis: 22,450

Schneezauber





Alle XC Sieger auf einen Blick



Jahrestagung 2003 ni so wi

Gediegenes Ambiente empfing die Delegierten der Jahrestagung 2003. Die Fürther Stadthalle hatten die veranstalteten XC-Flatlands - im Verbund mit dem Verein IFG 2000 - auserkoren, um der JHV einen würdigen Rahmen zu verleihen. Mit Bravour gelungen!

Gern eröffnete Vorsitzender Charlie Jöst die Siegerehrung. Achim Joos hat den World Cup 2003 gewonnen. Faszinierende Video-Bilder versetzten die Zuschauer mitten in die spannende Jagd nach dem Titel in der Königsklasse des Gleitschirmsports. Der 25-jährige Ausnahmepilot hat 11 Jahre nach Uli Wiesmeier die begehrte Trophäe wieder nach Deutschland geholt. Achim, wir sind stolz auf dich!

Doch nicht nur im World Cup punkteten unser Mädels und unsere Jungs. Bronze in der Teamwertung holte die GS-Nationalmannschaft unter der Leitung von Sportmanger Stefan Mast bei der WM in Portugal: Achim Joos, Torsten Siegel, Dorothea Stichlmair, Norman Lausch, Oliver Rössel und Stefan Traut.

Der Ehrungs-Countdown raste weiter. Lukas Etz ehrte den Deutschen Meister der Starren, Ralf Miederhoff vor Fredi Huber und Jürgen Bummer. Es folgten die Damen in FAI 1: Deutsche Meisterin Rosi Brahms, zweite Corinna Schwiengershausen, gefolgt von Sybille Bäumer-Fischer. Bei den Herren hatte Oliver Barthelmes vor Jörg Bajewski und Lukas Bader die Nase vorn. Mit Dank für die vierjährige erfolgreiche Arbeit als Drachen-Teamchef verabschiedete der Vorsitzende Lukas Etz.

Ein Ständchen zur Ehren des scheidenden Teamchefs spielte der außerge-

wöhnliche Akkordeon-Künstler Ivan Hayek (www.ivan-hajek.com). Wer hätte vermutet, dass dem eher biederem Instrument derartige Dynamik zu entlocken ist.

Der Deutsche Meister im Gleitschirmfliegen heißt Oliver Rössel, Platz Zwei ging an Torsten Siegel, den Dritten holte unser „Koreaner“ Norman Lausch. Renate Griebel ist deutsche Meisterin, Christine Miller Vize und Chiara Gucker Dritte.

Ein Wahnsinnsereignis: der DHV-Online Contest! Rudl Bürger war der Initiator, Andreas Rieck ist das IT-Genie, das den weltweiten Wettbewerb am Laufen hält.

Tom Becher, Peter Waldmann und Max Altmannshofer flogen bei den Flexiblen am weitesten. Gerd Langwald, Reinhold Pöppel und Adi Meierkord gaben mit den Starren so richtig Gas. Bei den Damen gewann Corinna Schwiengershausen

DHV-Vorstand Charlie Jöst und Weltmeister Achim Joos freuen sich gemeinsam über den Weltmeister-Titel





r's in Fürth

www.ivan-haiek.com

(Drachen). Bester Youngster ist Dominik Rothm eier. Aus der Winde holte Gerd Langwald die meisten Punkte. Bavaria Ruhpolding ist Deutscher Mannschaftsmeister.

Red Bull X-Alps Crack Stefan Bocks siegte in der offenen Klasse, knapp gefolgt von Sepp Gschwendtner und Michael Hartmann. Torsten Hahne machte die Sensation perfekt. Erstmals hatte der Sieger der Sportklasse mehr Punkte als der Gewinner der Offenen. Hans Keim und Andreas Koelz folgten auf Zwei und Drei. Babsi Lacrouts hat fast das Abonnement; diesmal ist sie nicht nur beste Dame, sondern gewann auch den Deutschen Meistertitel im Streckenfliegen. Die DHV-Jugend vertritt er mit großem Elan. Doch selbst kann er's auch, Tobi Schreiner siegte in der Juniorenwertung. Strittig ist, wer die Ehrung mehr verdient hat: Pilot oder Passagierin. Wolfgang Lindner kam im Gespann am weitesten. Die Tegernseer - wersonst - stellten die beste Mannschaft. Einen furiosen musikalischen Abschluss bot Virtuose Ivan Hayek.

Nach kurzer Mittagspause ging's an die Arbeit. Der Vorsitzende der XC-Flatlands Thomas Gietl und der DHV-Vorsitzende Charlie löst begrüßten die 153 Delegierten.

Zuerst die Feststellung der Regularien - Wahl des Protokollführers, Festlegung der Beschlussfähigkeit und der Tagesordnung, Genehmigung des Protokolls 2001 - zu allen Punkten einstimmige Zustimmung.

Die Vorstände gaben ihren Bericht. Der Vorsitzende Charlie löst erläuterte die erfolgreiche Arbeit der European Hang Gliding and Paragliding Union

(EPH1J) unter seiner Präsidentschaft. Eine europaweite Erhöhung der Passagierhaftpflicht — anlog zu Airlinern konnte abgewendet werden. Außerdem zeigte er sich erfreut über das insgesamt sehr positive Bild des DHV. Beim Geschäftsbericht von Klaus Tänzler sprachen die Zahlen für sich: Den Mitgliederstand gehalten und im Jahresergebnis ein Überschuss. Ein solide Basis gerade in schwierigen Zeiten.

„Mehr neue Drachenflieger“, propagiert Christian Fries, Professor für Mediengestaltung an der Fachhochschule Freiburg. Zusammen mit seinem Fachseminar arbeitet er an einem umfassendem Konzept und der praktischen Umsetzung.

Die neue Website ist online. Pr-Referent Benedikt Liebermeister führte durch den erfolgreichen Relaunch.

Der stellvertretende Vorsitzende Bodo Genz stellte mit Jugendbeauftragtem Tobias Schreiner die erfolgreichen Jugendprojekte 2003 vor. Diese werden 2004 fortgeführt. Weitere Schwerpunkte im nächsten Jahr sind der Ausbau der homepage www.dhY-jugend.de und Ansprache von - noch - nichtfliegenden Jugendlichen. Auf ein erfolgreiches Jahr blickte Sportvorstand Rudl Bürger zurück, der DHV Online Contest brummt.

Sie kam doch. Keiner hat's mehr geglaubt. Die Änderung der LuftPersV. Ausbildungsvorstand Waldemar Oberfell erklärte die wichtigsten Neuerungen: Mehr Flexibilität, bessere Einstiegsmöglichkeiten vor allem im Flachland. Sicherheitsreferent Karl Slezak hat alles fürs Internet aufbereitet. Auf der



Deutsche Meister Gleitschirmfliegen von links: Zweiter Torsten Siegel, Christine Miller, Renate Griebel, Chiara Gucker, (der Erstplatzierte Oliver Rössel und der Dritte Norman Lausch waren nicht anwesend)



Deutsche Meister Drachenfliegen von links: Jörg Bajewski, Oliver Bartheimes, Lukas Bader, Teamchef Lukas Etz.



Ganz links: Die Sportklasse Sieger und die Deutsche Meisterin im Streckenfliegen von links: Hans Keim, Babsi Lacrouts, Torsten Hahne, Andreas Koelz

Links: Die Streckenflugsieger der offenen Klasse Sepp Gschwendtner, Stefan Bocks, Michael Hartmann



Charlie löst mit der GS-Nationalmannschaft



Ausbildungsseite stehen die Informationen bereit. Flaggschiff des DHV ist die Technik. Das Gütesiegel erfreut sich weltweiter Anerkennung. Vorstand Jürgen Rüdiger zeigte, wie das Referat den steigenden Anforderungen in den nächsten Jahren gerecht wird.

Sicherheit hat höchste Priorität. Helmut Achatz – Sicherheitsvorstand – zeigt Perspektiven auf. Unter anderem soll der neue Wetterfilm das meteorologische Pilotenwissen verbessern.

Die anschließende Aussprache konzentrierte sich auf die Themen German Cup, Jugendarbeit und Förderung des Drachenflugsports.

Dann ging's ums Geld. Der Finanzvorstand Lothar Schweizer gab den Finanzbericht. Sehr erfreut stellte Lothar fest, dass 2002 trotz negativer Planung ein Überschuss (76.980 Euro) erwirtschaftet wurde. Auch 2003 zeichnet sich ein positives Ergebnis ab. Die Rücklagen betragen derzeit ca. 1.4 Millionen Euro. Dank an die umsichtige Geschäftsführung.

Die Kassenprüfer Engelbert Kohler und Axel Stuckenberger erläuterten ihren Kassenprüfbericht. Die Schwerpunkte der Prüfung bildeten in diesem Jahr der Sport- sowie EDV-Etat und die Personalkosten bzw. das Gehaltsgefüge. Fazit der beiden Finanzprofis: »Die Interessen der Mitglieder werden vom Verband und der Geschäftsstelle voll wahrgenommen. Wir empfehlen, den Vorstand und die Geschäftsführung für das Geschäftsjahr 2002 uneingeschränkt zu entlasten.« Diesem Antrag stimmen die Delegierten einstimmig zu.

Ein bisschen Auflockerung hatte sich die Tagung jetzt verdient. Mad Mike Küng zeigte den TV-Beitrag zu seiner spektakulären Ärmelkanalüberquerung. Unseren Sport in die Medien zu bringen, erfordert professionelles Management.

Nun zu den Wahlen: Charlie Jöst wird erneut zum Vorsitzenden gewählt, einstimmig. Sportvorstand bleibt Rudi Bürger, wieder einstimmig mit einer Enthaltung. Erste Kassenprüferin wurde Bettina Stang mit 62 Stimmen, zweiter Kassenprüfer Dirk Vielhuber, 82 Stimmen.

Ganz links: Deutsche Meister und Mannschaftssieger bei den Drachen im Streckenfliegen Max Altmannshofer, Tom Becher, Georg Weinzierl

Links: Deutsche Meisterschaft im Streckenfliegen der Starrflügler Reinhard Pöppel, Gerd Langwald, Adi Meierkord

Vorstand

DHV-Jahrestagung 2003

Charlie Jöst

Vorsitzender, 52, Filmemacher, Modellflug, Segelflug und Motorsegler bis 1989, Drachenfluglehrer und Gleitschirmpilot. DHV-Lehrteam.



Rudi Bürger

Sportvorstand, 51, HG-Sportmanager, Teamchef-Drachen-Damen-Nationalmannschaft Drachen- und Gleitsegellehrer

Bodo Genz

stv. Vorsitzender, 30, Diplom-Ingenieur, Mitglied der GS.Nationalmannschaft.



Jürgen Rüdinger

Technikvorstand, 37, Projektleiter. Drachenpilot seit 14 und Gleitschirmpilot seit 9 Jahren, UL-Pilot.

Lothar Schweizer

Finanzvorstand, 46, Software-Experte, Drachen- und Gleitschirmflieger.



Waldemar Obergfell

Ausbildungsvorstand, 58, Lehrer. Fluglehrer und Prüfer für Drachen- und Gleitschirmflieger.

Helmut Achatz

Sicherheitsvorstand, 41, Betriebswirt, Dutcloortrainer, GS Fluglehrer seit 1988



Regionalbeiräte



Gerhard Olbinsky
Regionalbeirat Nord



Roland Herchen
Regionalbeirat Mitte



Siegfried Prieß
Regionalbeirat Ost



Luise Christmann
Regionalbeirat Südwest



Noldi Schmidt
Regionalbeirat Südost

fanden, Abweichend hiervon darf im Kalenderjahr 2004 die Ausbildung zum Beschränkten Luftfahrerschein von Flugschülern, die am 01.04.2004 bereits ein eigenes Fluggerät besitzen, mit diesen Geräten nach den bisherigen Vorschriften fortgeführt werden. Ab dem 01.01.2005 dürfen nur noch Gleitsegel der Klassifizierung DHV 1 für die Schulung zum Beschränkten Luftfahrerschein verwendet werden, um langfristig wieder die Möglichkeit zu schaffen, geeignete Gleitsegel auch der Klassifizierung DHV 1-2 in der Ausbildung verwenden zu können, werden der Vorstand bzw. die Verantwortlichen des DHV beauftragt, Kriterien zu erarbeiten, nach denen die Schulungstauglichkeit von Gleitsegeln beurteilt werden kann (z.B. hohe Dämpfung um die Querachse etc.) Gleitsegel, denen diese Schulungstauglichkeit im Rahmen des Gütesiegelverfahrens (oder für bereits geprüfte Gerätetypen auch im Rahmen einer Nachprüfung) bescheinigt wird, erhalten einen entsprechenden Zusatzbeitrag (z.B. unter der Rubrik „Ergänzungen zur Flugsicherheit“ des Testprotokolls den Eintrag „Schulungstauglich“). Diese Gleitsegel der Klassifizierung DHV 1-2 dürfen dann ebenfalls für die Schulung zum „Beschränkten Luftfahrerschein“ verwendet werden. Mittelfristig sollen alle Schirmtypen, die für die Schulung verwendet werden dürfen (DHV 1 und DHV 1-2) den Zusatz „schulungstauglich“ haben. Um die Hersteller zu ermutigen, neue Modelle auch nach diesen Kriterien zu entwickeln, dürfen Gleitsegel, die nach dem 01.01.2005 das Gütesiegelverfahren abschließen, nur dann für die Schulung zum Beschränkten Luftfahrerschein verwendet werden, wenn sie den Kriterien zum Nachweis der Schulungstauglichkeit entsprechen.“

Klaus Tänzler machte deutlich, dass diese Problematik in den beauftragten Bereich fällt. Das Bundesverkehrsministerium hat die Zuständigkeit dem DHV-Vorstand zugewiesen. Die Delegierten wurden um ein Meinungsbild zum Antrag von Dr. Olaf Gensen gebeten. Ergebnis: patt.

Das Wichtigste fast zum Schluss. Der Finanzvorstand stellte den Wirtschaftsplan 2004 vor. Die Hochrechnung ging 2004 von einem ausgeglichenen Ergebnis aus. Durch den Beschluss der Versammlung, Landesmeisterschaften weitergehend zu bezuschussen, waren zusätzliche 11.000 Euro für den Sportetat einzuplanen. Der Wirtschaftsplan wurde einstimmig angenommen,

25 Jahre DHV werden 2004 gefeiert! Wo soll's stattfinden? Benno Osowski mit den Schwangauer Drachenflieger warb für Füssen. Antrag begeistert angenommen. Ein Highlight am Ende: Die Kampfkunst der früheren japanischen Schattenkrieger. Shihan Armin Dörfler- 11. DAN - bot mit seiner Truppe einen Blick über den Tellerrand, der sich wirklich gelohnt hat.

Benedikt Liebermeister

Die Anträge werden vorgezogen, um die Zeit zwischen den Auszahlungen zu nutzen (Einzelheiten siehe Protokoll Seite 22), Der Tagungsordnungspunkt „Wirtschaftsplan 2004“ wurde im Anschluss behandelt.

Antrag der Regionalversammlung Südwest:

„Bei Landesmeisterschaften sollte der DHV zukünftig bei Teilnehmerfeldern von über 50 Piloten einen Auswerter und einen Wettbewerbsleiter zur Verfügung stellen. Bei Landesmeisterschaften mit über 30 Teilnehmern einen Auswerter.“ Der Antrag wurde bei wenigen Gegenstimmen angenommen.

Antrag der Regionalversammlung Südost:

„Der DHV soll sich dafür einsetzen, dass vorhandene Flugplätze nach § 6 (z.B. Segelfluggelände, Militärflugplätze, Sonderlandeplätze) auch von Hängegleitern und Gleitsegeln, insbesondere zur Ausbildung, mitbenutzt werden dürfen.“ Angenommen, einstimmig.

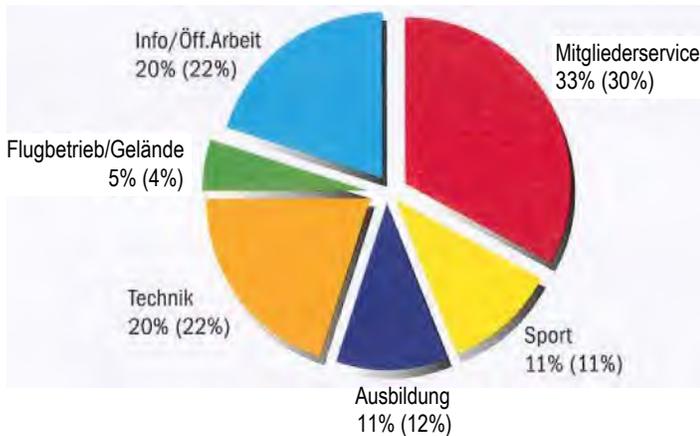
Antrag von Dr. Olaf Gensen:

„Die Jahrestagung des Die 2003 beauftragt den Vorstand bzw. die Verantwortlichen des DHV folgende Änderungen an den Vorschriften für die Gleitsegelausbildung zu erlassen: Ab dem 01.04.2004 dürfen für die Schulung zum Beschränkten Luftfahrerschein nur noch Gleitsegel der Klassifizierung DHV 1 verwendet werden. Übergangsweise dürfen die Flugschulen im Kalenderjahr 2004 Gleitsegel der Klassifizierung DHV 1-2 verwenden, sofern diese nach dem neuen Bewertungsschema gemäß den Nachrichten für Luftfahrer Teil II vom 03.04.2003 Anhang 12.3 zugelassen und beurteilt wurden und sich bereits vor dem 01.04.2003 im Besitz der Flugschule be-

Der Finanzplan des DHV

Aufwandsstruktur 2002

Aufwandsanteile der Referate in %
(Aufwand 2000: Klammerwerte)



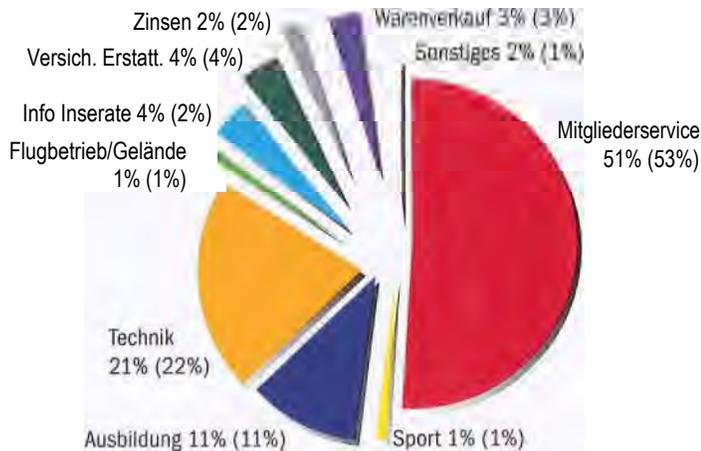
WIRTSCHAFTSPLAN 2004 (in Euro)

(Vorschau für 2004 im Vergleich mit dem Jahresergebnis 2002 und der Hochrechnung 2003)

Erträge	2002	2003	2004
Beiträge	1.594.200,75	1.60800090	1905.000,00
Uneinbringliche Forderungen Beiträge	9.127,58	4.000,00	3.000,00
DHVShop	83.791,85	103.771,69	95900,00
Info-Inserte und Abos	108100,56	116.333,20	12.000,00
Kostenerstattung Versicherung	131.555,40	133.400,00	130.000,00
Zinsen und ähnliche Erträge	73.472,91	78355,89	75.000,00
Referat Wettkampfsport	36.711,97	44.939,00	46.000,00
Referat Ausbildung	336.386,51	370517,94	340.000,00
Referat Technik	543.974,87	585.425,07	540.000,00
Uneinbringliche Forderungen Technik	0,00	0,00	-100090
Referat Flugbetrieb/Gelände	8294,78	8.160,00	8.000,00
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	32948,66	0,00	0,00
Antagenverk., Auflösung Wertberichtigungen	36.714,67	0,00	500E70
Gerling Gewinnbeteiligung	8299,20	0,00	000
Summe	3.086.324,45	3.054.902,79	2.945.500,00

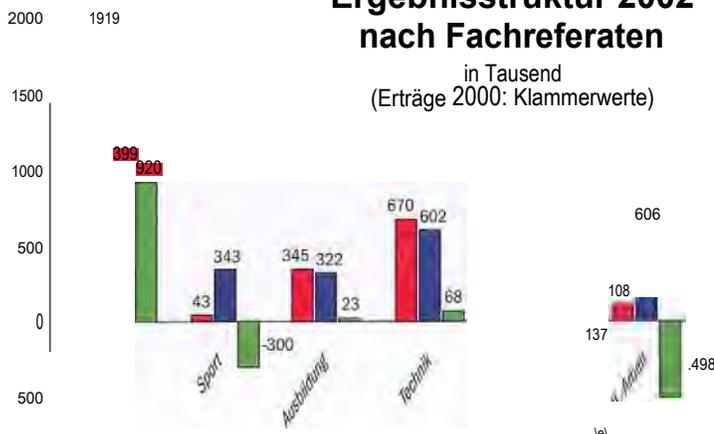
Aufwendungen	2002	2003	2004
Wareneinsatz	6763992	6775,17	60.000,00
Jugendförderung	090	6.194,60	1490090
Vereinszuschüsse, Packerlehrgänge	55.043,85	45285,16	469120,00
DHV-Versammlungen + Sitzungen Wich Europatagung)	52.037,42	47242,49	53.000,00
Nicht abzugsfähige Vorsteuer	66717,64	36.000,00	40.000,00
Sport	245.416,04	201128,35	206000,00
Ausbildung	169.439,05	194.458,97	175.000,00
Technik	192.628,46	167310,40	152.500,00
Flugbetrieb, Gelände	20.395,50	37701,69	40.000,00
Angestelltes Personal	980352,46	1.027.614,72	105290090
fachübergreifende freie Mitarbeiter	102.551,19	100.670,09	100.000,00
011V-Info (incl. Travel und Training)	348.589,87	334.331,84	340.000,00
Kommission	14.505,09	16.500,00	16.000,00
Porto, Telefon etc.	86.548,93	88995,14	90.000,00
Büromaterial, Fachliteratur, EDV, etc.	94.20194	79.988,06	81.000,00
Raumkosten	61.15021	52.399,66	63.000,00
Gebühren und Beträge	11625,46	15.27977	13.000,00
Prüfungs- und Beratungskosten	28.759,05	31.314,91	32.000,00
Versicherungen	56.163,26	7125867	72.000,00
DAK-Beiträge	67.509,00	70.126,98	7100000
Messen, Ötlenlichkeitsarbeit	65.406,35	98.859,39	73.000,00
Beitrag Förderpool	33.874,97	41.600,00	47.000,00
Abschreibungen	96.374,71	113.340,09	110.000,00
Gesetzliche und freie Rücklagen	80.000,00	50.000,00	0,00
Projekt Wetternetz	1.000,00	4.000,00	4.000,00
Rückstellung Naturschutzgutachten und Technik	10.000,00	0,00	0,00
Einstellung in die Pauschalwertberichtigung	1.322,70	0,00	0,00
Summe	3.009.344,07	3.010.035,06	2.945.500,00
Gewinn/Verlust	76.980,38	44.867,73	0,00

Ertragsstruktur 2002



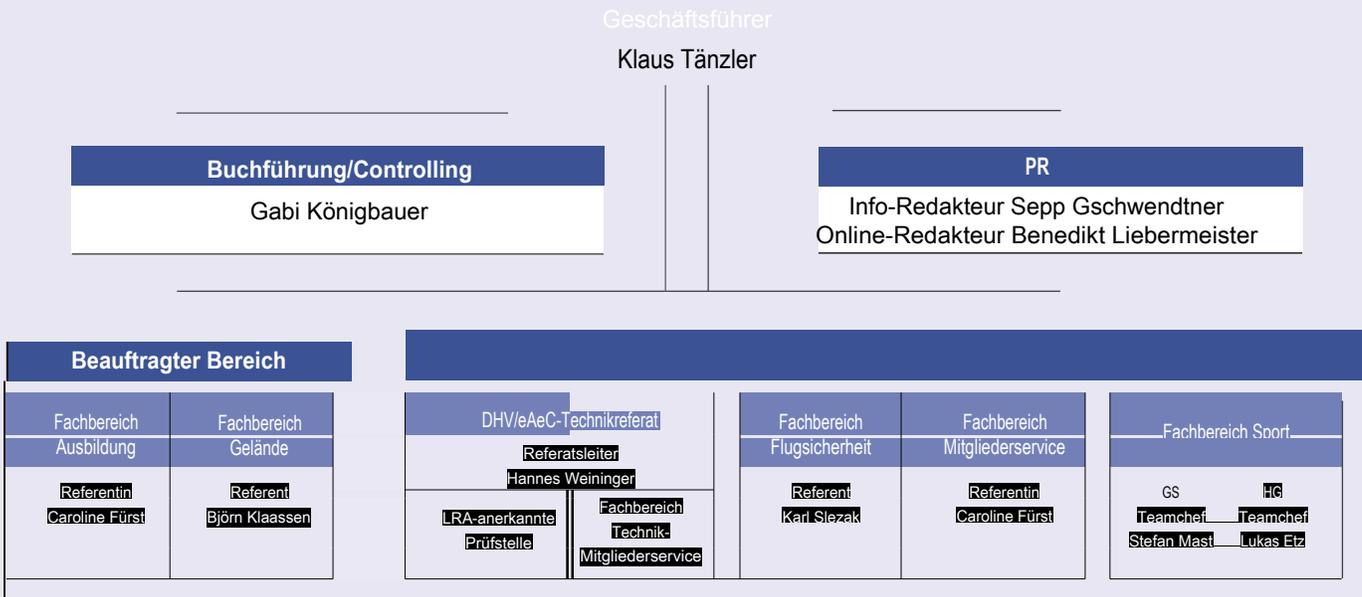
Ergebnisstruktur 2002 nach Fachreferaten

in Tausend
(Erträge 2000: Klammerwerte)



Ertrag
Aufwand
Ergebnis

Jahresbericht 2002 der Geschäftsstelle



Geschäftsführung

Im Vordergrund stand weiterhin der Ausbau des DHV zum modernen Dienstleistungsunternehmen für Drachen- und Gleitschirmflieger. Das Controlling System mit 7 Profitcentern und 203 Kostenstellen trug dazu bei, dass die Vorgaben des Wirtschaftsplans im Wesentlichen eingehalten werden konnten.

Die Zusammenarbeit des Beauftragtenbereichs mit Piloten, Vereinen, Flugschulen, dem Luftfahrtbundesamt und dem Bundesverkehrsministerium verlief für alle Seiten zufriedenstellend.

Die fortlaufende Überprüfung des Beauftragtenbereichs 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. Die Europäische Hanggliding and Paragliding Union (EHPU) wirkte unter der diesjährigen Präsidentschaft von Charlie Jöst erfolgreich auf Europäische Gremien ein. So konnte eine überzogene Anhebung der Versicherungsbestimmungen für den Passagierflug abgewendet werden.

Gegenüber den Bundestagsparteien und insbesondere der Bundesregierung trat der DHV erfolgreich gegen die Herausnahme von Sportunfällen aus dem gesetzlichen Krankenversicherungsschutz ein.

Derzeit gibt es behördliche Bestrebungen, Flugfunkzwang und Transponderpflicht für Luftsportgeräte vorzusehen. Der DHV hat sich in intensiven Gesprächen mit den Behörden dagegen ausgesprochen.

- Grundsatzfragen
- Personal: 20 Angestellte, 12 freie Mitarbeiter
- Finanzwesen: 72.367 Buchungssätze, 235 Konten
- Büroorganisation
- Rechtsangelegenheiten
- Verhandlungen mit BMV, LBA und Luftfahrtbehörden
- Vorstandsarbeit im Kuratorium Sport und Natur
- Verhandlungen mit den Umweltministern des Bundes und der Länder
- Kontakt zum Bundeskanzleramt
- Kontakt zu Ausschüssen des Deutschen Bundestages
- Abstimmung mit anderen vom BMV beauftragten Verbänden
- Kontakt zu den deutschen Abgeordneten des Europäischen Parlaments
- 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 Lacrousts
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: 2.392 Austritte, 2.289 Neuaufnahmen; (2002: 2.210 Austritte, 2.432 Neuaufnahmen)
- * Auskünfte und Beratung für Mitglieder (Sommer: ca. 450 Anrufe + 200 e-mails / Tag, Winter: ca. 180 Anrufe + 150 e-mails / Tag plus schriftliche Anfragen)
- * Abwicklung der Gruppenversicherungen mit 256 Schadensfällen (2002: 242)
- * Wareneinkauf, Warenverkauf
- Organisation von 11 Rettungsschirm-Seminaren für Rettungsgeräte (2002: 8)
- * Erstmalige Durchführung von 3 Groundhandling-Seminaren für Vereinstrainer (2002: 2)
- .. von 7 Windenschlepp-Informationsveranstaltungen (2002: 9)
- Durchführung von 1 UL-Schlepp-Informationsveranstaltung (2002: 1)
- Durchführung von 5 Seminaren für Erfahrene Windenführer



Caroline Fürst
Referentin



Iris Mayer
Sachbearbeitung



Christina Leideschwendner
Sachbearbeitung



Margit Wohlrab
Sachbearbeitung



Horst Barthelmes
Informationsbüro
Schlepp

Flugbetrieb/Gelände

Die größte Hürde bei der Geländezulassung sind nach wie vor Bedenken und Einwände des Naturschutzes. Daher muss hierfür ein erheblicher Teil an Arbeitskraft investiert werden. Zur Lösung von Konflikten tragen Ortstermine und Besprechungen mit den Beteiligten bei.

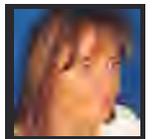
Der Naturschutz befürchtet häufig die Beeinträchtigung der Vogelwelt durch das Gleitschirm- und Drachenfliegen. Diese zentrale Frage wird derzeit anhand eines ornithologischen Gutachtens geklärt. Insbesondere soll festgestellt werden, welche Vogelarten im Umfeld von Startplätzen brüten. Mit dem Abschluss des Gutachtens ist Anfang 2004 zu rechnen. Die Vorergebnisse sind vielversprechend. Neben der Neuzulassung von Geländen sind Erweiterungen, Änderungen und Verlängerungen von bereits zugelassenen Geländen und Probleme mit Windenergieanlagen weitere Arbeitsbereiche des Referates. Zudem kommen Kurzzeiterlaubnisse für Veranstaltungen und Erprobungsbetriebe sowie die Luftaufsicht in deutschen Fluggeländen. In einigen Regionen wurden Geländekonzepte erarbeitet und umgesetzt. Besonders erfolgreich ist die Region Nordschwarzwald, wo erneut Gelände zugelassen werden konnten.

Ausblick: Im Jahr 2004 wird eine neue Geländedatenbank erstellt. Die bestehende Online-Geländedatenbank wird komplett erneuert und mit einem modernen Kartennavigationssystem ausgestattet.

- Erteilung von 31 neuen Erlaubnissen; (2002: 29)
- 33 Kurzzeiterlaubnisse (z.B. für Veranstaltungen); (2002: 37)
- * 13 Erweiterungen, Verlängerungen und Änderungen von Erlaubnissen (2002: 41)
- Stellungnahmen zu Naturschutzproblematiken
- Fachtagungen und Vorträge
- Datenverwaltung
- Luftaufsicht auf den Geländen
- Aktualisierung der 800 Geländedaten
- Ortstermine bei Zulassungen
- Information der Mitglieder
- * Wetternetz



Björn Klaassen
Referent Fluggelände,
Naturschutz



Christina
Leideschwendner
Sachbearbeiterin
Datenverwaltung



Karsten Kirchoff
Freier Mitarbeiter

Ausbildung

In Lehrteam- und Fachausschuss-Sitzungen wurden die Lehrinhalte weiterentwickelt. Ein Schwerpunkt war die Umsetzung der neuen gesetzlichen Ausbildungsvorschriften in LuftPersV und LuftVZO. 3 Performance Center (2002:4) haben sich erfolgreich einem DHV Qualitäts-Audit unterzogen. Die Ausbildung neuer Fluglehrer, die Betreuung der 361 Fluglehrer (2002: 349) sowie die Zulassung und Anleitung der 123 Flugschulen (2002: 120) waren zu bewältigen. Bei 445 (2002: 384) Pilotenprüfterminen wurden insgesamt 3.745 Erlaubnisse und Berechtigungen (2002: 3.626) ausgestellt:



Caroline Fürst
Referentin

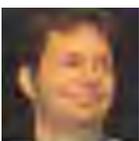
- 224 HG-A, davon 221 mit Startart Hang, 60 mit Startart Schlepp, 50 mit Startart UL-Schlepp (2002: 169)
- 2.066 GS-A, davon 2.053 mit Startart Hang, 414 mit Startart Schlepp (2002: 1.873)
- i- 114 HG-B, davon 114 mit Startart Hang, 46 mit Startart Schlepp, 18 mit Startart UL-Schlepp (2002: 84)
- 756 GS-B, davon 754 mit Startart Hang, 209 mit Startart Schlepp (2002: 573)
- 356 GS-Passagier, davon 351 mit Startart Hang, 60 mit Startart Schlepp (2002: 165)
- 29 HG-Passagier, davon 29 mit Startart Hang, 2 mit Startart Schlepp (2002: 8)
- 0 106 Windenführer (2002: 117)
- 94 Flugfunk (2002: 158)
 - 1 DHV/ÖAeC-Fluglehrerlehrgang für GS (2002: 1 gemeinsam HG+GS)
 - 1 DHV/ÖAeC-Fluglehrerlehrgang für HG (2002:1 gemeinsam HG+GS)
 - 1 Pflichtfortbildungslehrgang für Fluglehrer (2002: 2)
 - 3 Groundhandling-Seminare (2002: 4)
- 3 Fachlehrer-Lehrgänge (2002: 3)



Regina Glas
Sachbearbeiterin

Jugend

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 2002 wurde erstellt. Die DHV-Unfalldatenbank wurde aktualisiert und hinsichtlich der Unfallschwerpunkte mit den Daten des ÖAeC abgeglichen. An sieben Terminen wurden Fachvorträge zur Sicherheitsthematik bei Vereinen und Flugschulen abgehalten. Sieben Flugschulüberprüfungen nach § 36 LuftVZ

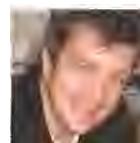


Tobias Schreiner



Flugsicherheit

Der Sicherheitsreferent arbeitet fachübergreifend in den Bereichen Ausbildung, Technik und Mitgliederservice. Schwerpunkt ist die Erfassung und



Karl Slezak
Sicherheitsreferent

Analyse der Flugunfälle. Die Erkenntnisse wurden unmittelbar über das Internet, über das DHV-Info und in Informationsveranstaltungen veröffentlicht.

Die Jahres-Unfallstatistik 2002 wurde erstellt. Die DHV-Unfalldatenbank wurde aktualisiert und hinsichtlich der Unfallschwerpunkte mit den Daten des ÖAeC abgeglichen. An sieben Terminen wurden Fachvorträge zur Sicherheitsthematik bei Vereinen und Flugschulen abgehalten. Sieben Flugschulüberprüfungen nach § 36 LuftVZO wurden durchgeführt. An drei Terminen wurde das DHV-Groundhandling-Seminar für Vereinstrainer und Fluglehrerveranstaltet.

Erfassung von 156 Gleitschirmunfälle; (2002: 128) und 27 Hängegleiterunfälle; (2002: 24)

Analysieren der Unfalldaten

Erstellung der jährlichen Unfallstatistik

Audit bei Flugschulen und Performance-Center

Fortbildungen

Lehrteam

Sicherheits-Mailinglist

Wettbewerbssport

Optimierung des DHV-Sportkonzepts, Konzeption und Umsetzung der Nachwuchsförderung, erfolgreiche Einführung des Online-Contests. Imageförderung und Berichterstattung in den Bereichen Print Medien, TV sowie Internet mit der Zielsetzung einer Verbesserung der positiven Darstellung und Akzeptanz unseres Sports in der Öffentlichkeit, Sponsor Aquirierung für German Cups, Liga, 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:



Stefan Mast
Teamchef/Sportmanagement Gleitschirmfliegen, Organisation German Cup, Internet Spottredakteur

- 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. 5.500 Flügen der Deutschen Streckenflugmeisterschaft (2002: 2.600)
- 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 Musteranschreibungen 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 und CompeGPS
- Mb Durchführung der GPS-Dokumentation bei allen zentralen Wettbewerben
- Aktualisierung der nationalen Wettbewerbsordnung
- * Planung und Verwaltung des Sportetats
- * Vorstandsarbeit im World Cup Komitee
- Auswertung von deutschen Rekorden und Weltrekorden
- wo Mitarbeit bei der CIVL



Benedikt Lienermeister
PR Referent, Nationalmannschaft Drachen, Internet Spottredakteur



Lukas Elz
Teamchef Nationalmannschaft HG



Margit Wohlrab
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 der Transparenz der Verbandsarbeit, Gewinnung neuer Piloten und Mitglieder, Bindung der aktiven Piloten an den Verband, Stärkung unserer Lobby.

- * Internet: Online Redaktion und Webmaster von dhv.de. Einführung eines Content Management Systems ("Typo3") für dhv.de. Konzept und Planung. Neustrukturierung der Site. Vollständige inhaltliche Überarbeitung (mehr als 500 Webseiten ohne Datenbanken und externe Komponenten). Upgrade aller Datenbanken auf neue Version und neues Layout. Ersatz des Gebrauchtmrktes durch moderne Komponente mit höherem Bedienkomfort und Integration der Technik Datenbanken. Installation neuer Redaktionsstrukturen, dadurch Erweiterung des Kreises der online Redakteure für noch mehr Aktualität und Mitgliederservice auf dhv.de. Bessere Verfügbarkeit der Informationen durch Volltextsuche in html- und pdf-Seiten. Vermittlung der Faszination des lautlosen Fliegens (z.B. Fotogallery, Video-Streaming).
- Steigerung der Zahl der Zugriffe auf dhv.de/sports-funline.de 2003 im Vergleich zu 2002 (Vergleichszeitraum September-Oktober): Besucherzahlen ("Unique Users") pro Woche plus 19% (Durchschnitt 2003: 18.400, Durchschnitt 2002:15.460). Klickzahlen ("Hits") pro Woche plus 28% (Durchschnitt 2003: 390.000, Durchschnitt 2002: 304.696). Transfervolumen ("Traffic") pro Woche plus 200% (Durchschnitt 2003: 36 Gigabyte, Durchschnitt 2002: 12 Gigabyte).
- * Unterstützung der Vereine bei der Öffentlichkeitsarbeit und bei Veranstaltungen.
- * Erstellung einer kostenlosen Medien-CD für Vereine zur Pressearbeit.
- Redaktion und Gestaltung des DHV-Infos, bisher 125 Ausgaben
- Travel & Training Angebot künftig über Internet
- 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
- * Erfassen und Archivieren der 1V-Berichterstattung über Drachen- und Gleitschirmfliegen
- Erstellung eines Pressespiegels
- * Breite Streuung von Infomaterial
- Ansprechpartner für alle Fragen zum Drachen- und Gleitschirmfliegen



Klaus Tänzler
verantwortlicher Redakteur



Sepp Gschwendteer
Info-Redakteur



Benedikt Lienermeister
PR Referent, online-Redakteur, Webmaster



Renate Miller
Grafikerin



Technik

Die neuen Lufttüchtigkeitsforderungen für Hängegleiter und Gleitsegel wurden durch das LBA im April 2003 veröffentlicht, im Testbetrieb ist der Übergang reibungslos verlaufen. Die Hersteller wurden im Vorfeld informiert und haben sich auf die geänderten Anforderungen eingestellt. Nach ersten Ergebnissen im Bereich Gleitsegeltestflug ist die Reduzierung der Dynamik in den Gleitsegelklassen DHV 1 und DHV 1-2 erkennbar und wird von Seiten des DHV und der Hersteller auch entsprechend beworben. Um die zukünftige Vorgehensweise für eine DHV Musterprüfung von Verbindungselementen zu gestalten, wurde ein akkreditiertes Prüflabor mit der Untersuchung der Dauerfestigkeit der aktuellen Verbindungselemente beauftragt. Parallel dazu finden Versuche zur Bestimmung der tatsächlichen Betriebsbeanspruchung im Flug statt. Sobald diese Tests abgeschlossen sind und daraus fundierte Erkenntnisse hervorgehen, werden die neuen Anforderungen für eine DHV Musterprüfung von Verbindungselementen erstellt und veröffentlicht.

Das Förderprogramm "Landeklappen für Hängegleiter" ist angelaufen. Bis zur ersten Erteilung einer Musterprüfbescheinigung eines flexiblen Hängegleiters mit wirksamen Landeklappen erhält jeder Hersteller (egal ob mit Firmensitz im In- oder Ausland), der einen solchen Gleiter (egal ob mit oder ohne Turm) vorstellt, für dieses Projekt kostenlos 10 Stunden Hersteller-

messzeit für flugmechanische Untersuchungen. Pro Hersteller wird die Förderung nur einmal gewährt.

- 11 DHV/ÖAeC neu anerkannte Herstellerbetriebe (2002: 3)
- 12 Musterprüfbestätigungen für Hängegleiter (2002: 10)
- 114 Musterprüfbestätigungen für Gleitsegel (2002: 107)
- 2 Musterprüfbestätigungen für Hängegleiter-Rettungsgeräte (2002: 3)
- 10 Musterprüfbestätigungen für Gleitsegel-Rettungsgeräte (2002: 5)
- 2 Musterprüfbestätigungen für Hängegleiter-Gurtzeuge (2002: 2)
- 20 Musterprüfbestätigungen für Gleitsegel-Gurtzeuge (2002: 17)
- 2 Musterprüfbestätigungen für Gleitsegelgurtzeug-Protektoren (2002: 3)
- 0 Musterprüfbestätigungen für Gleitsegelschlepphilfen (2002: 0)
- 1 Musterprüfbestätigung für Schlepppiloten (2002: 0)
- 0 Musterprüfbestätigungen für Schleppwinden (2002: 0)
- 21.357 Musterprüfplaketten (2002: 22.141)
- 17 Änderungsverfahren (2002: 34)
- 86 Breitereprobungsfreigaben (Geräte) (2002: 67)
- 48 Erprobungsausweise (Piloten) (2002: 65)
- 14 Erteilungen von Kennzeichen (2002: 19)
- 5 Lufttüchtigkeitsanweisungen (2002: 1)
- 9 Sicherheitsmitteilungen (2002: 10)
- 1 Warnung (2002: 3)



Hannes Weininger
Referatsleiter



Herein Liebert
Verwaltungsleiterin



Harry Buntz
Prüfer für GS,
GS-Gurte



Reiner Bruno
Prüfer für GS, OS-Gurte
und GS-Rettungs-
systeme



Christof Kratzner
Prüfer für HG, HG-Gurte
und HG-Rettungs-
systeme



Bernd Schmittler
Prüfer O, GS,
Organisation
Prüfung Außenstelle
Neubiberg



Mike Küng
Prüfer für GS



Horst Barthelmes
Informationsbüro
Schlepp, Prüfer für
Schleppgeräte

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.
Wir wollen, dass Sie Ihr Recht bekommen!



Europas Nr.1 im Rechtsschutz.

NEU!
25% Rabatt

für DHV-Mitglieder bei Neuabschluss



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

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

entweder per Fax oder per Post an:

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

Petelgasse 1
82362 Weilheim

Tel.: 08 81 / 4 17 80 71
Fax: 08 81 / 4 17 80 72
michael.hoebel@das.de
robert.wandel@das.de

Antragsteller:

Name, Vorname:	
Straße, Nr.:	
PLZ, Wohnort	
Tel.:	Geb.-Datum.
Konto-Nummer: 111111111111	Bankleitzahl:
Geldinstitut:	
Zahlungsweise:	<input type="checkbox"/> jährlich <input type="checkbox"/> 1/2-jährlich mit 3% Zuschlag <input type="checkbox"/> 1/4-jährlich mit 5% Zuschlag
Vertragsbeginn:	ab dem _____ 0 Uhr (frühestens am Tag nach Eingang bei der D.A.S.)
Bei welcher Gesellschaft ist oder war Antragsteller/Partner rechtsschutzversichert?	Vertrags-Nr. <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein Wurde der Rechtsschutzvertrag von der Gesellschaft gekündigt?

Ich beantrage eine Rechtsschutzversicherung gemäß den Allgemeinen Bedingungen für die Rechtsschutzversicherung (ARB 2003) im Rahmen des Vertrages zwischen dem DHV und der D.A.S. Deutscher Automobil Schutz Allgemeine Rechtsschutz-Versicherungs-AG, Thomas-Dehler-Straße 2, 81737 München

Ich beantrage eine Rechtsschutzversicherung gemäß den Allgemeinen Bedingungen für die Rechtsschutzversicherung (ARB 2003) im Rahmen des Vertrages zwischen dem DHV und der D.A.S. Deutscher Automobil Schutz Allgemeine Rechtsschutz-Versicherungs-AG, Thomas-Dehler-Straße 2, 81737 München

Jahresbeiträge inkl. 16% Vers.-St.

	ohne Selbstbeteiligung	mit Selbstbeteiligung 1150 EUR
Privat- und Berufs-Rechtsschutz für Nichtselbstständige (0 25 ARB 2003)	<input type="checkbox"/> 149,90*	<input checked="" type="checkbox"/> 108,10*
Privat-, Berufs- und Verkehrs-Rechtsschutz für Nichtselbstständige 26 ARB 2003) „Ideal“ <small>Chronisch/München/Vesol/7sschutz</small>	<input type="checkbox"/> 250,40*	<input checked="" type="checkbox"/> 194,50*
Verkehrs-Rechtsschutz (§ 21 Abs. 2 ARB 2003) mit Fahrer- und Fußgänger-Rechtsschutz für meinen Pkw/Kombi <small>amtl. Kennzije Fahrzeug</small>	<input type="checkbox"/> je Fahrzeug 79,90*	<input checked="" type="checkbox"/> je Fahrzeug 59,90*
Verkehrs-Rechtsschutz 1 + für Nichtselbstständige (5 21 Abs.11 ARB 2003) für alle auf den Antragsteller, Lebenspartner, minderjährige Kinder zugelassenen Motorfahrzeuge zu Lande sowie Anhänger	<input type="checkbox"/> pauschal 122,30*	<input checked="" type="checkbox"/> pauschal 111 92,80*
Wohnungs- und Grundstücks-Rechtsschutz (als Ergänzung) für das selbst bewohnte Objekt mit Anschrift wie oben <input type="checkbox"/> Eigentümer <input type="checkbox"/> Mieter <input type="checkbox"/> einer Wohnung E.1 eines Einfamilienhauses	<input type="checkbox"/> 54,50*	<input checked="" type="checkbox"/> 39,80*

* Diese Preise sind Normaltarife in HR – für DHV-Mitgliedergilt: abzüglich 25 %

Rechtsschutz für Selbstständige und Vermieter auf Anfrage bei den Vertrauensleuten

Name des Lebenspartners: _____

EI Antrag auf D.A.S. Sicherheitsbrief

mit Weltgeltung gemäß den Allgemeinen Bedingungen (AB) Schutzbrief 97 mit den D.A.S. Zusatzleistungen 7/981

Deutscher Automobil Schutz Versicherungs-AG

Vertragsbeginn um: _____ 0 Uhr, frühestens am Tag nach Eingang bei der D.A.S.	Vertragsdauer: _____ Jahre	Zahlungsweise <input type="checkbox"/> jährlich <input type="checkbox"/> 1/2-jährlich	Beitrag lt. Zahlungsweise	EUR
<input checked="" type="checkbox"/> D.A.S. Sicherheitsbrief für den Versicherungsnehmer <u>Familien-Sicherheitsbrief</u>		<input type="checkbox"/> Ausschluss des Krankenversicherungsschutzes im Ausland		
<input type="checkbox"/> Ausschluss von Leistungen, die bereits im Rahmen einer Kraftfahrtversicherung mit Schutzbrief abgedeckt sind		Name und Sitz des Versicherers _____ Vertrags-Nr. _____		
mit [1] 10 EUR Nachlass für das Fahrzeug <small>amtl. Kennzeichen _____</small>		und <input type="checkbox"/> 10 EUR Nachlass für ein 2. Fahrzeug <small>amtl. Kennzeichen _____</small> (nur im Familien-Sicherheitsbrief)		
Weltweite Sicherheit rund uns die Uhr!		für 56,80 EUR im Jahr D.A.S. Sicherheitsbrief		für 74,70 EUR im Jahr D.A.S. Familien-Sicherheitsbrief
01-1V-Mitglieder zahlen bei Neuabschluss 15 % weniger				

Wenn eine Selbstbeteiligung von 150 EUR vereinbart ist, zahlt der Versicherungsnehmer diese in jedem Rechtsschutzfall selbst. Beim Schadenersatz-, Disziplinar- und Ständes-, Straf-, Ordnungswidrigkeiten- und Beratungs-Rechtsschutz im Familien- und Erbrecht sowie beim Rechtsschutz für Opfer von Gewaltstraftaten beginnt der Versicherungsschutz sofort. In allen anderen Fällen gilt eine Wartezeit von 3 Monaten. Für Schadensfälle, die vor Versicherungsbeginn oder in der Wartezeit eingetreten sind, besteht kein Versicherungsschutz. Maßgebend ist nicht der Zeitpunkt der Meldung, sondern der Zeitpunkt der Entstellung des Streits. Der Vertrag hat eine Laufzeit von 1 Jahr. Er verlängert sich stillschweigend jeweils um ein Jahr, wenn nicht spätestens 3 Monate vor Ablauf des jeweiligen Versicherungsjahres eine Kündigung zugegangen ist. Der Privat-, Berufs- und Verkehrs-Rechtsschutz für Nichtselbstständige (§§ 25, 26 ARB) kann abgeschlossen werden, wenn der Versicherungsnehmer und/oder dessen Ehepartner/mitversicherter Lebenspartner keine selbstständige Tätigkeit mit einem Gesamtumsatz von mehr als 10.000 EUR –bezogen auf das letzte Kalenderjahr – ausüben. Für Auseinandersetzungen im Zusammenhang mit einer selbstständigen Tätigkeit besteht unabhängig von der Umsatzhöhe in keinem Fall Versicherungsschutz. Verkehrs-Rechtsschutz 1 + für Nichtselbstständige kann abgeschlossen werden, wenn die oben genannten Personen keine selbstständige Tätigkeit mit einem Gesamtumsatz von mehr als 10.000,- EUR –bezogen auf das letzte Kalenderjahr – ausüben. Für Auseinandersetzungen im Zusammenhang mit einer selbstständigen Tätigkeit über 10.000,- EUR Gesamtumsatz besteht kein Versicherungsschutz.

Hiermit ermächtige ich bis auf Widerruf die D.A.S. Gesellschaften, meine Beiträge für alle bei diesen laufenden Verträge im Lastschriftverfahren einzuziehen und verzichte für diese Fälle auf gesonderte Rechnungen. Die Versicherungssumme beträgt 300000,- EUR je Rechtsschutzfall zuzüglich Strafkaution bis 100000,- EUR. Die Hinweise für Rechtsschutz-Verträge, insbesondere zur Einwilligung nach dem Bundesdatenschutzgesetz, sind Vertragsbestandteil. Jede Vereinbarung bedarf der Schriftform. Die ARB 2003, die Verbraucherinformation und das Merkblatt zur Datenverarbeitung erhalte ich mit der Police. Einwilligungserklärung nach dem Bundesdatenschutzgesetz: Ich willige ein, dass der Versicherer im erforderlichen Umfang Daten, die sich aus den Antragsunterlagen oder der Vertragsdurchführung (Beiträge, Versicherungsfälle, Risiko-Vertragsänderungen) ergeben, an Rückversicherer zur Beurteilung des Risikos und zur Abwicklung der Rückversicherung sowie zur Beurteilung des Risikos und der Ansprüche an andere Versicherer und/oder an den Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft zur Weitergabe dieser Daten an andere Versicherer übermittelt. Diese Einwilligung gilt auch unabhängig vom Zustandekommen des Vertrages sowie für entsprechende Prüfungen bei anderweitig beantragten (1Versicherungs-)Verträgen und bei künftigen Anträgen.

Datum/Unterschrift _____

hier bitte abtrennen

Sand In Taufers - italienische Tage am
Alpenhauptkamm

Zum Saisonbeginn

Text und Fotos: Karsten Kirchhoff



Abheben in die Weite des Ahrntales

ins Ahrntal

Wer schon im Vorfeld der Urlaubsplanung Stress und Diskussionen um einen Urlaub mit oder ohne Fluggerät mit seiner Familie vermeiden will, sollte sich überlegen, ob er nicht für einen fliegerischen Saisonbeginn das Ahrntal in Südtirol als Urlaubsziel wählt. Neben einigen Fluggeländen hat das Ahrntal noch Einiges mehr zu bieten, so dass auch die restlichen Familienmitglieder jederzeit voll auf ihre Kosten kommen. Stellt sich zunächst einmal nur die Frage, welcher Saisonbeginn hier eigentlich gemeint ist, der Saisonbeginn der Sommer- oder der Wintersaison? Genau kann ich diese Frage ehrlich gesagt auch nicht beantworten, denn das Ahrntal hat zu jeder Jahreszeit seinen Reiz und lädt mit einfachen Start- und Landeplätzen zu einem stressfreien Saisonbeginn jederzeit ein, Vielversprechende Trainings- und Streckenflugmöglichkeiten gepaart mit traumhafter Alpenhauptkamm- und Dolomitenkulisse machen den Reiz dieser Region sowohl zur Blüten- als auch zur Flockenzeit aus.

**Die schönsten
Flug etände
nneck SUIder©,,**

Text und Fotos: Karsten Kirchhoff

Auch in den beschriebenen Fluggebieten können sich Start- und Landeplätze ändern. Vorhandene Infotafeln beachten und Informationen der einheimischen Piloten nutzen!



»A« und »0(4..
eiptin
Startplatz

Speikboden

Wenn wir erklimmen...

Das Ahrntal erstreckt sich nach Sand i. T. zwar noch ca. 15 km weiter entlang des Alpenhauptkammes, jedoch stellt der Speikboden das letzte Fluggelände in diesem Tal dar. Vor allem im Winter bietet der Speikboden durch die offenen Liftanlagen eine gute Zugangsmöglichkeit zu den Startplätzen in knapp 2.400 m Höhe. Im Sommer dagegen ist die sportliche Variante zum Startplatz mit Fußmarsch angesagt.

Geländebeschreibung:

Windrichtung: SO

Eignung: GS, HG bedingt

Höhendifferenz: ca. 1.550 m

Anfahrt: Talstation der Bergbahn ca. 3 km nach Sand i. T.

Start: GS, HG, NN 2.357 m. Von der Bergstation ca. 5 min zu Fuß zum Startplatz. Im Sommer mit Shuttle vom Club + 1h Fußmarsch.

N 46° 55' 24,3"; E 011° 53' 21,0"

Flug: Panoramaflug über Sand mit Streckenflugmöglichkeit entlang des Alpenhauptkammes und entlang des Ahrntales Richtung Bruneck.

Landung: GS + HG, NN 865 m

Großer Landeplatz mit Windsack und Infotafel an der Straße neben dem Freizeitcenter vor Sand i. T. N 46° 54' 42,7"; E 11° 57' 40,5"

Landeplatzgebühr 3.- Euro (im Freizeitcenter oder an der Bar am Ortseingang).

Notlandeplätze: Felder und Wiesen am Hangfuß.

Besonderheiten: Gefährlich bei Nordströmung/Nordföhn! Im Frühjahr starke, hochreichende Thermik. Trotz der Weite des Tals ausgeprägtes Talwindsystem.

Ahornach

Eingezäunte Startmöglichkeiten!

In Sand in Taufers selbst finden wir das nächste Fluggelände vor, genauer gesagt in Ahornach. Hier geht es mit dem Auto oder mit dem Taxibus, der in der Saison meist ein Mal täglich vom Landeplatz in Sand aus verkehrt, bequem zum Startplatz nach Ahornach (Infos am Landeplatz). Gerade im Frühjahr, wenn die Schneegrenze knapp über dem Startplatzniveau liegt, reichen die gut 500 m Höhenunterschied aus, um den Einstieg in die hochreichenden Thermikbärte zu finden. Hat man den Startplatz erst einmal überhöht, kann man nicht mehr viel falsch machen. Abstiegshilfen sollte man zur Sicherheit gerade in dieser Jahreszeit jedoch unbedingt beherrschen, denn wie schon erwähnt, kann die Thermik hier schon mal ruppig und vor allem hochreichend sein. Mein Motto: Wer hoch will, sollte erstmal wissen und auch beherrschen, wie es wieder runter geht. Für Streckenfluganfänger empfehle ich erste Reiseversuche in Richtung Bruneck zu unternehmen. Große Wiesen laden hier immer wieder zum Landen ein.

Geländebeschreibung:

Windrichtung: S, SW

Eignung: GS, HG

Höhendifferenz: ca. 550 m

Anfahrt: Vor Sand i. T. Richtung Mühlen i. T. abbiegen und vorbei am LP der Straße nach Ahornach folgen.

Start: GS + HG, NN 1.429 m. Nach Ahornach der Straße Richtung Oberpojen folgen bis zum Startplatz. Seitlich der Straße parken. Wichtig: Straße von Fahrzeugen freihalten. N 46° 55' 34,3"; E 11° 58' 04,1"

Flug: Panoramaflug über Sand mit Streckenflugmöglichkeit entlang des Alpenhauptkammes (schwierig) und entlang des Ahrntales Richtung Bruneck. Abendsträgt oft noch die dem Startplatz gegenüberliegende Hangkante hinter der Tennishalle.



Steißpatz pfalzen - Blieb Richtung Bruneck und die Dolomiten

Landung: siehe Speikboden z.T. Fahrservice mit Taxi zum Startplatz (4.- Euro).
Notlandeplätze: Felder und Wiesen am Hangfuß. Teilweise Wiesen am Hang. Besonderheiten: Nicht nach dem Start zu weit nach links Richtung Rein i. T. fliegen (keine Landeplätze)! Gefährlich bei Nordföhn!

Gais

Suchet, so werdet Ihr finden!

ja, auch Gais hat ein Fluggelände zu bieten. Dieses Gelände ist sicher das unbekannteste Fluggelände im ganzen Ahrntal. Es bietet jedoch bei Westwindeinschlag den Vorteil, dass der Startplatz leicht Richtung Südwest geneigt ist. Richtung Südwest hat man von hier oben auch den besten Ausblick über Bruneck und das Pustertal. Einfach herrlich! Von hier aus unbeschwert in den Sonnenuntergang schweben, ein Traum!

Geländebeschreibung:

Windrichtung: SW

Eignung: GS + HG

Höhendifferenz: ca. 800 m

Anfahrt: Landstraße Nr. 621 von Bruneck Richtung Sand i. T.

Start: GS + HG, NN 1.621 m

In Uttenheim rechts abbiegen (blaue Brücke) und der Beschilderung Richtung Mühlbach (ca. 8,5 km) folgen. Vor Mühlbach links Richtung Forcher Höhe abbiegen. SP hinter kleinem Waldstück.

N 46° 50' 58,6", E 11° 58' 26,8"

Flug: Panoramaflug über Gais mit Blick auf Bruneck und den Kronplatz. Einstiegsmöglichkeit zu Streckenflügen entlang des Pustertales.

Landung: GS+ HG, NN 839 m, Wiese beim Sportplatz.

Notlandeplätze: Wiesen und Felder am Hangfuß entlang der Ortschaft.

Besonderheiten: Gefahr bei Nordföhn! LP vom Startplatz aus nicht sichtbar.

Pfalzen

Etwas für Lauffaule!

Langsam aber sicher erreichen wir das Ende bzw. den Anfang des Ahrntals, je nachdem, von wo aus man seine Blicke schweifen lässt. Das ist aber kein Grund zur Trauer, denn auch rund um Bruneck finden wir einige Startmöglichkeiten und vor allem gute Streckenflug-Einstiegsmöglichkeiten. Die erste gute Startmöglichkeit bietet sich uns in Pfalzen. Angenehm auch hier: Die Straße führt direkt bis zum Startplatz des ortsansässigen Clubs DFC Pfalzen. Auch die Drachenflieger müssen hier ihr Hab und Gut nur wenige Höhenmeter schleppen.

Geländebeschreibung:

Windrichtung: S

Eignung: HG, GS

Höhendifferenz: ca. 600 m

Anfahrt: Landstraße Nr. 621 von Bruneck Richtung Sand i. T. Vor dem Industriegebiet der Beschilderung nach Pfalzen folgen.

Start: GS + HG, NN 1.629 m,

In Pfalzen der Beschilderung Richtung Platten folgen (ca. 6 km). Wiesenhang oberhalb der Häuser. Entlang des Weges parken. Guter Einstieg für Streckenflüge entlang des Pustertales mit Blick auf die Dolomiten.

N 46° 49' 51,9"; E 11° 52' 20,7"

Landung: GS + HG, NN 1.007 m.

N 46° 48' 25,6", E 11° 52' 47,8"

Große Landwiese neben den Sportplätzen in Pfalzen.

Notlandeplätze: Wiesen und Felder am Hangfuß.

Besonderheiten: Gefährlich bei Nordströmung.



Kronplatz

Kleiner Abstecher auf dem Heimweg!

Wer nach den vielen Flügen merkt, dass er doch mal wieder im Urlaub das Fliegen übertrieben und zu wenig Rücksicht auf seinen Anhang genommen hat, kommt auf dem Kronplatz mit Glück und Geschick trotzdem auf seine Kosten. Tagsüber mit der Familie skifahren und bei der letzten Bergfahrt den Schirm heimlich mitnehmen ist mein Tipp. Abends, bei schwächer werdendem Wind, oder bei Windeinschlag mit deutlicher Nordkomponente bietet der Kronplatz optimale Startmöglichkeiten.

Geländebeschreibung:

Windrichtung: N, NW, NO, Soaring und Thermik

Eignung: GS

Höhendifferenz: 1.300 m

Anfahrt: Von Bruneck der Beschilderung Kronplatzbahn nach Reischach folgen.

Start: GS, NN 2.277 m, Startplatz neben Bergstation.

N 46° 44' 34,2"; E 011° 57' 18,6"

Flug: Winterfluggelände.

Gut zum Soaring im dynamischen Aufwind bei schwacher bis mäßiger Nordströmung. Bedingt Möglichkeiten zum Einstieg in Streckenflüge.

Landung: GS, NN 974 m,

N 46° 46' 15,8"; E 11° 56' 29,3"

Wiesenflächen am Hangfuß neben der Talstation der Kronplatzbahn in Reischach. Kein Windsack!

Notlandeplätze: Weitere Wiesenflächen am Hangfuß.

Besonderheiten: Hangflugregeln und vorgelagerten Bergrücken beachten.

Gefährlich bei stärkerem Südwind.

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

Anreise: Mit dem PKW über den Fernpass bzw. die A8 und A12 von München über Innsbruck zum Brenner (in Österreich Vignette erforderlich, Brenner, 8,- Euro). Auf der E45 bis Brixen. Dort auf die Bundesstraße 49 nach Bruneck. Vor Bruneck abbiegen ins Ahrntal.

Einreise: Personalausweis, IPPI-Card erforderlich!

Währung: Euro, ec-Karte funktioniert überall

Kleidung: Sommer- wie »Winter«beleidung (zum Thermikfliegen ist angesagt (Schichtenprinzip!). Ebenso empfiehlt sich eine Wind/Regenjacke. Unterkunft: Für jeder Geschmack und für jeden Geldbeutel gibt es was. Gute Erfahrungen habe ich mit Hotels und Pensionen gemacht. Hervorragende Küchen zu noch erschwinglichen Preisen inklusive (HP ab 35,- Euro). Zahlreiche Ferienwohnungen bieten gerade für die Familie eine günstige Alternative. Auch zum Campen bestehen genug Möglichkeiten, (s. Internet Verkehrsverein).

Verpflegung: Leider hat auch in Italien der Euro seine Spuren hinterlassen. Supermärkte gibt es an jeder Ecke. Zahlreiche Restaurants bieten gute italienische Küchen.

Informationen:

Verkehrsverein Sand i.T., Jungmannstraße 8, 1-39032 Sand in Taufers

Tel: +39-0474-678076, Fax: +39-0474-678922

e-mail: infoetaufers.com, Internet: www.taufers.com

Verkehrsverein Bruneck, Europastraße 26, 1-39031 Bruneck

Tel: +39-0474-555722, Fax: +39-0474-555544, infoebruneck.com

Tourismusverband Kronplatz, Michael-Pacher-Str. 11/a

1-39031 Bruneck, Tel: +39-0474-55447, Fax: +39-0474-530018

e-mail: info@kronplatz.com, Internet: www.kronplatz.com

Bergbahn Speikboden, Drittelsand 7, 1-39032 Sand in Taufers

Tel: +39-0474-678122, Fax: +39-0474-679018

www.speikboden.it

Ansprechpartner:

Karsten Kirchhoff, Tel: 07164-903101,

karsten.kirchhoffet-online.de

Falkenclub Ahornach, Sand in Taufers Nr. 21

1-39030 Ahrntal, Tel: +39-0474-678833

DFC Pfalzen, 39030 Pfalzen, Tel: +39-0474-528036

Time to fly, www.time-to-fly.it

Reisezeit: Im Ahrntal hat jede Jahreszeit seinen Reiz. Die besten Flugbedingungen und Freizeitmöglichkeiten bieten sich ab dem späten Frühjahr.

Karte: Tabacco Wanderkarte Nr. 6, Ahrntaler Berge M 1:50.000

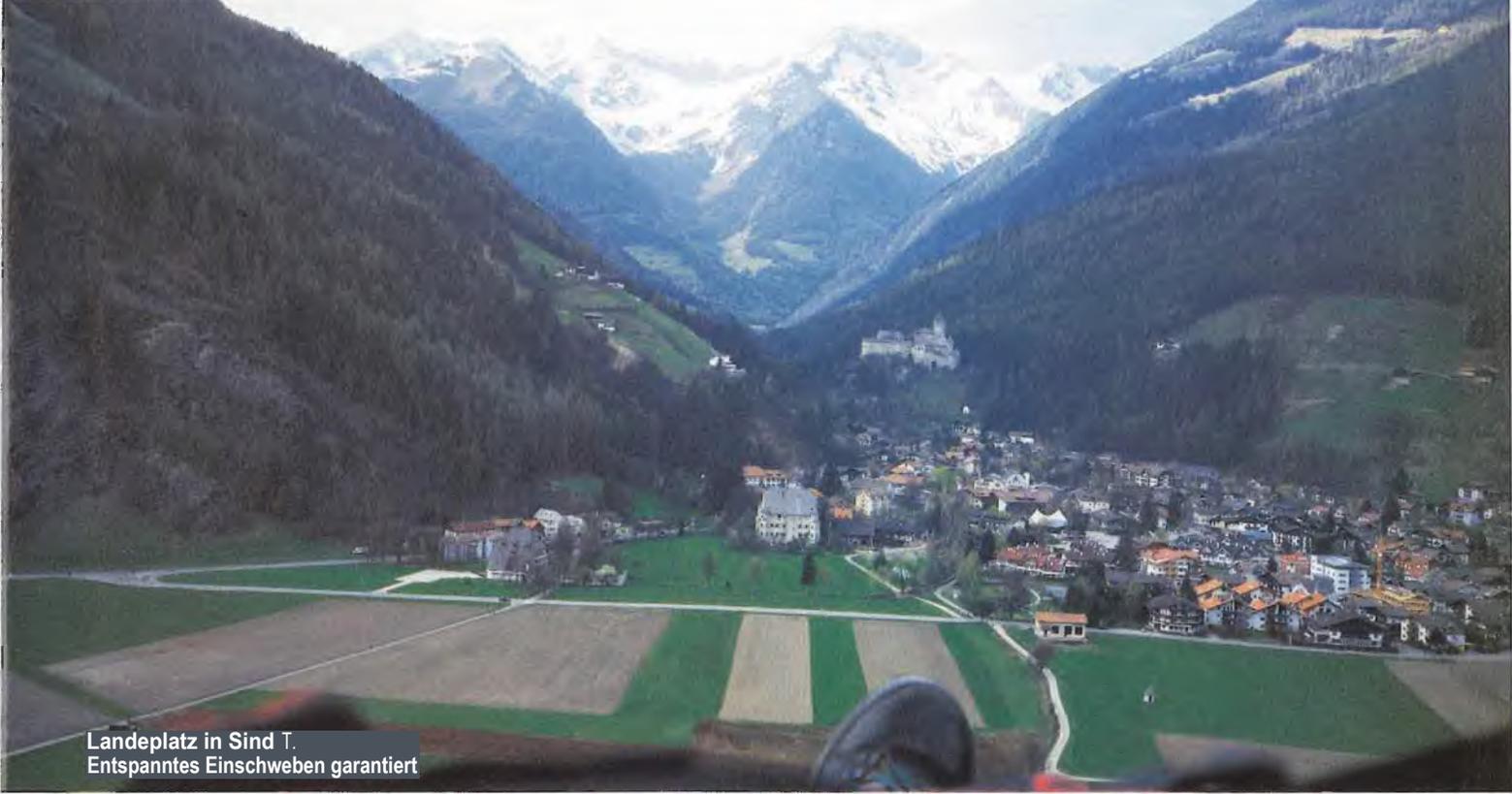
Wetter: www.stol.it, www.provinz.bz.it, www.suedtirol.info,

www.wetteronline.de, www.wetter.com, www.wetterzentrale.de,

www.austro-control.at

Notruf: 118

Souvenirs: Wein, Likör, Schnitzereien, Speck



Landeplatz in Sind T.
Entspanntes Einschweben garantiert

Wenn der Wind bläst ...

Wie schon angedeutet bietet das Ahrntal nicht nur etwas für Leute mit »toll-kühnen« Kisten. Nein, das Ahrntal ist ein richtig romantisches Familiental. Im Winter steht natürlich Skifahren hoch im Kurs. Schöne Gebiete sind der schon angesprochene Speikboden und natürlich der Kronplatz. Aber auch oder gerade im Frühjahr und Sommer entfaltet dieses Alpental seine wahre Pracht mit all seinen Möglichkeiten. Ein Besuch der Burg in Sand gehört zu den Pflichtveranstaltungen eines Südtirol-Urlaubs. Wer es sportlicher liebt, ist bei einer Wanderung zu den Tauferer Wasserfällen gut aufgehoben. Auch

sonst bietet das Tal etliche Wandermöglichkeiten und Mountainbiketouren, von einfach bis schwer, flach bis steil. Ein netter Granitklettergarten befindet sich westlich der Ortschaft Gais. Weitere Sportmöglichkeiten bietet die Tennishalle. Auch das nasse Element ist vorhanden, mit Dach in Luttach, ohne Dach neben dem Landeplatz in Sand. Also Badehose nicht vergessen! Gerade im Frühjahr lohnt auch eine Rundfahrt durch die Dolomiten, um die herrlichen Bergformationen zu bewundern. Sind die »Kleinen« mal genervt oder wütend, glättet sicherlich ein Besuch des Erlebnisbergwerkes in Prettau die Wogen.

A close-up, artistic shot of a paraglider wing. The wing is primarily white with a bright yellow leading edge and a yellow stripe along the top. The text 'ICE DHV2' is printed in large, bold, yellow letters across the center of the wing. Below it, the slogan 'Der kompromisslose Spassflügel' is written in a smaller yellow font. The 'CARO' brand name is visible on the right side of the wing. At the bottom, there are logos for 'fly more' and 'cifeleo' along with contact information.

ICE DHV2
Der kompromisslose Spassflügel

fly more
hangerling paragliding

cifeleo paragliding equipment

Tel +494018835-6189 • Fax 8481
www.inar-j-winiis.de • e-mail offit@IL.drn-wings.de

Stubai-Cup 2004

Text und Fotos: Benedikt Liebermeister



XIX im neuen Design

ei Golden

Icaro Ice

Skywalk Tequila

Icaro Cyber 2

»Mad Mike«-Touch-Down

Trotz widriger Wetterbedingungen war der 16. Stubai-Cup ein voller Erfolg. Überraschend viele Zuschauer hatten sich den Weg ins Tal durch Schnee und Eis erkämpft. Alle bekannten Hersteller präsentierten ihre neuesten Produkte. Die Elite des internationalen Gleitschirmsports gab sich die Ehre. Weltmeister Alex Hofer, World-Cup Sieger Achim Joos, Red Bull X-Alps Sieger Kaspar Henny sowie verschiedene nationale Champs beantworteten gern die Fragen der interessierten Funpiloten. Durchs Programm führte in bewährter Manier Moderatorin Monika Eller. Dank der Unterstützung der Hauptsponsoren Tourismusverband Neustift und der Firma Austrialpin hatte das Team'um Veranstalter Monika und Hans-Peter Eller perfekte Rahmenbedingungen geschaffen. Leider ließ das legendäre Wetterglück das Stubaital diesmal fast im Stich. Doch das tat der guten Stimmung keinen Abbruch.

Jedes Wolkenloch, jede Schneeschauerpause wurde genutzt, um in Luft zu kommen. So richtig spannend wurde es beim K.O. Wettbewerb. Weltmeister

Alex Hofer und der Deutsche Meister Oliver Rössel trafen im Halbfinale aufeinander. Beide fliegen für UP, so blieb der Sieg wenigstens im Haus. 011y setzte sich durch und hatte auch im Finale gegen Lokalmatador Michael Müller die Nase vorn. Ein gelungener Saisonauftakt für den Nationalteam-piloten!

Promotionteams der Hersteller zogen im Formationsflug durch die Wolken. »The Leader of the Pack« gab nach GPS die Richtung vor, Was nicht immer klappte und der Bergungsmannschaft Arbeit bescherte. Die Acro- und Base Jump-Teams fanden den Landeplatz und zeigten eine beeindruckende Show. »Mad Mike«, die Renegades, Acrominator Markus Gründhammer und professionelle Werkpiloten beeindruckten mit Perfektion und Ästhetik. Andere mit Todesmut und Selbstüberschätzung. Mehrmals stoben die Zuschauer auseinander in der Angst, nicht der Himmel, sondern ein selbsternannter Acro-Crack fällt ihnen auf den Kopf. Trotzdem gab es an beiden Tagen keine nennenswerten Zwischenfälle.



Advance Bi Beta 3

Airwave Magic

Gin Zoom

Gin Yeti



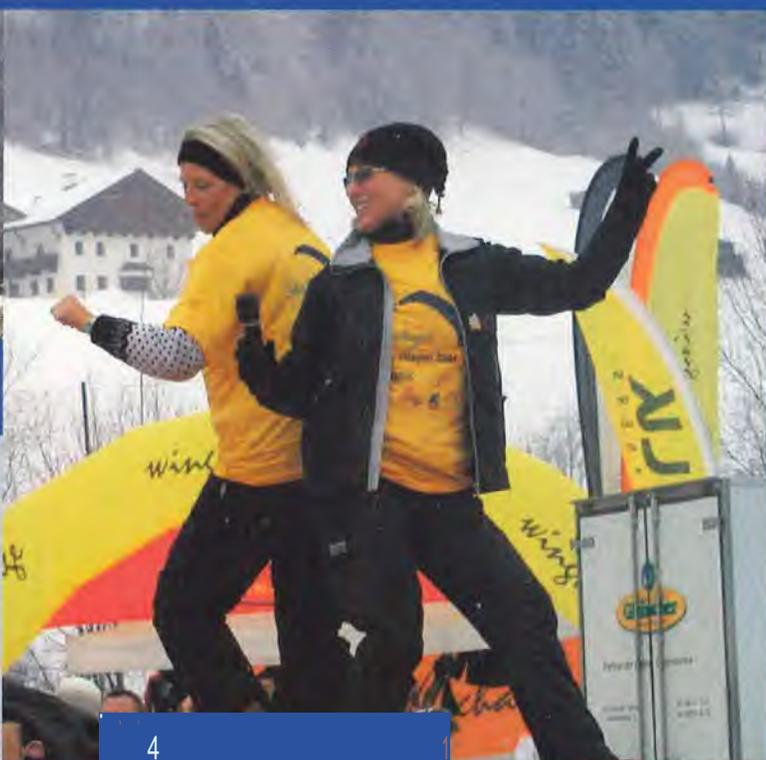
SOL from Brasil

Nova Syntax



Ozone Mojo

Sky Paragliders



4

Wie immer tanzten die Blondinen auf dem Tisch

Keine Depression ist am Gleitschirmmarkt zu spüren. Fast jede Firma hatte eine oder mehrere Neuentwicklungen vorzustellen. Hier nur ein kurzer Abriss:

Nach dem 2er Boom des letzten Jahres stehen 2004 die 1-2er im Vordergrund. Der DHV hatte die Bauvorschriften geändert, um die Dynamik der Geräte in den unteren Klassen (1er und 1-2) zu entschärfen. Kritische Stimmen warnten vor Sackflugproblematik und massiver Verschlechterung des Handlings. Die Hersteller stellten sich der Herausforderung. [Nova](#) hatte bei der Umsetzung kein Problem. Heraus kam der Syntax (1-2), eine Weiterentwicklung des beliebten X-act mit noch gedämpfterem Nick- und Rollverhalten und besserer Leistung. Auch [Swing](#) begrüßt das Plus an Sicherheit und bringt den Einsteiger Axis 3(1er) sowie den Mistral 3 (1-2). Gesichtet wurde die neue Wettkampfmachine Stratus 5. Die Jet-Flaps von [Skywalk](#) verzögern die Strömungsablösung am Schirm. Eingesetzt beim Einsteiger Mescal und beim »Freerider« Tequila erfüllen sie eine ähnlich Funktion wie die Lan-

deklappen beim Flugzeug. Auch Konstrukteur Manfred Kistler bewertete die Verschärfung der Gütesiegelanforderungen sehr positiv.

Sehnsüchtig wurde der Bi-Beta 3 (1-2) von [Advance](#) erwartet. Jetzt gibt es ihn sogar in zwei Größen, den 38er für Flüge mit der Freundin, den 41er für die schweren Kaliber. Auf großes Interesse stieß die Serienversion des Omega 6. [UP](#) hat den Makalu 2 komplett neu aufgelegt, der Basis 1-2er entspricht auch den neuen Bauvorschriften. Hinzu kommt der Sherpa 2 als neuer Tandem. [Aerosport](#) hat mehrere Eisen im Feuer. Zoom, der 2er von Gin, erhält den letzten Feinschliff. Fertig ist der Yeti (1er), wie der Name schon vermuten lässt, ein superleichter Bergsteigerschirm und der neue Tandem Beetle (1-2). Ozone hat mit dem Mojo den bewährten Atom (1er) ersetzt. Auch der Protonnachsfolger Viper tauchte aus dem Nebel auf.

[Gradient](#) setzt auf den Bright Classic (1er) zum Einstieg, den Golden (1-2) für Genusspiloten und den Bi-Golden für Zwei. Aufsehen durch sein spektakuläres Design erregt der Nemeton - der 2-3er von [Wings of Change](#). [ny and](#)



Swing Axis 3



Günther Wört und Michael Hartmann von Swing stehen der Verschärfung der Bauvorschriften sehr positiv gegenüber



UP- Konstrukteur Stefan Stieglaier beschreibt die Vorzüge des neuen Makalu 2



Hans Bausenwein (Aerosport) im Gespräch mit Sepp Gschwendtner



Renegades im Landeanflug



■ Ali
Boss Martin Nemetz und Österreich- Importeur Klaus Donat von Sky Paraglider



wings of change Nemeton



Probesitzen bei Skyline mit Bernhard Grein&



Weltcup-Sieger Achim Joos mit Ilona Albrecht (Turnpoint)

»Die Jet-Flaps erleichtern die Erfüllung der neuen Gütesiegel-Anforderungen«, erklärt Manfred Kistler (Skywalk)



Der »Hausmeister« vom Stubai, Acrominator Markus Gründhammer (wings of change)



UP Makalu2



Die Verschärfung der Bauvorschriften ist ein Gewinn für den Gleitschirmsport, stellte Wolfgang Lechner von Nova (rechts) Fest



Ellus kommt aus Brasilien und ist der erste DHV-geprüfte Schirm von SOL (Christian Zelt)



Das Rettungsgerät Seven up präsentiert Stefan Kurrle (Independence)



Christian Geierstanger von Advance kündigt den Omega 6 an



Fly and More Chef Wolfgang Kaiser



Markus Villinger vertritt neben Airwave auch Wills Wing



Der Deutsche Meister 011y Rössel gewann den K.O. Wettbewerb



Einer der Urväter der Branche Herbert Hofbauer von Pro Design



»In der Luft geben sie teuflisch Gas und auf der Straße sind sie sehr diszipliniert« lobt der »fliegende« Gendarm Stefan Thaler die Piloten

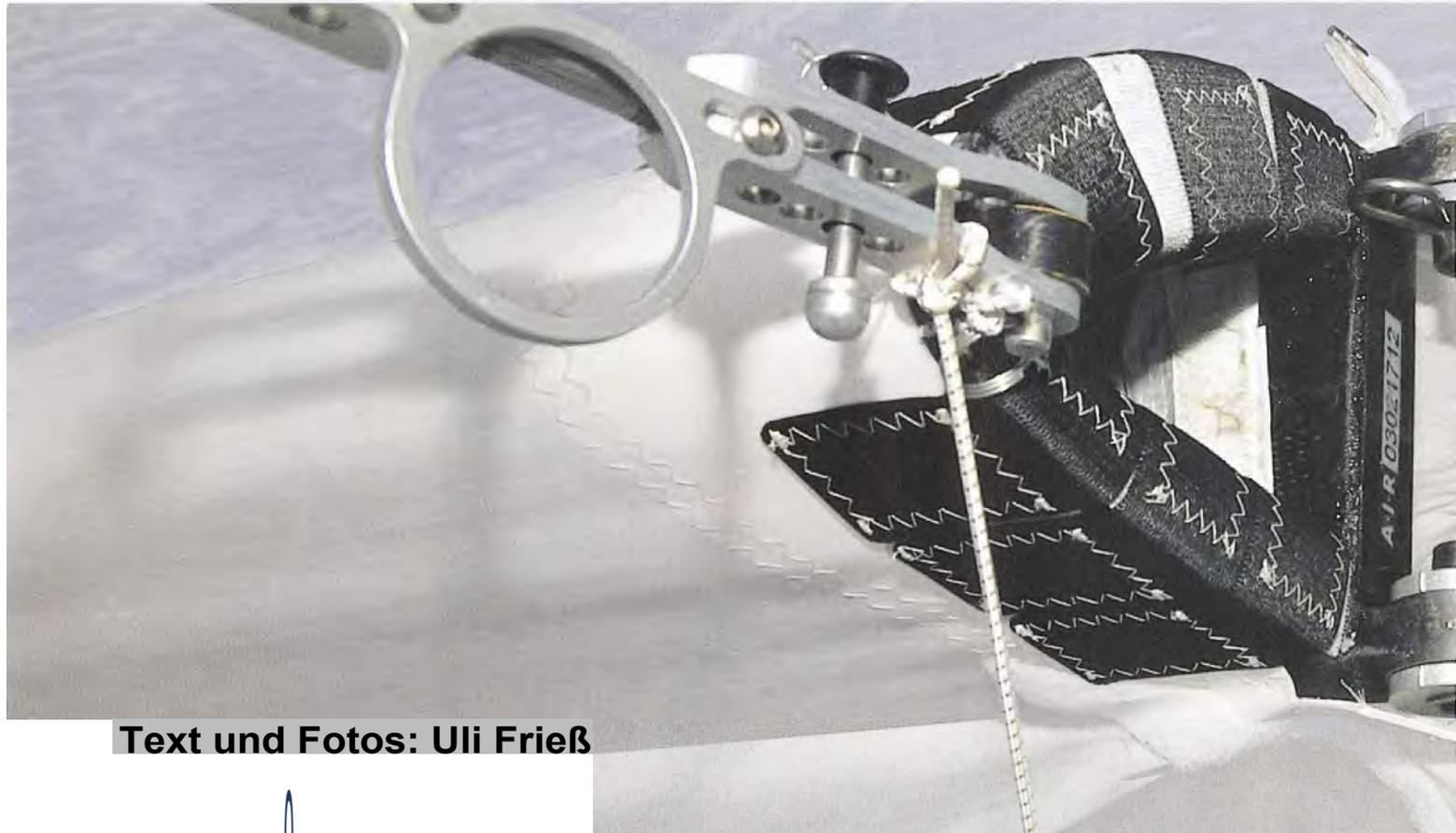


Auf Spaß am Fliegen legt Woifi Lang von Paratech großen Wert

[More](#) hat den Cyber (1er) und den Ice (2er) von Icaro im Programm. Nahezu pendelfrei ist laut Stefan Kurrle das neue Rettungsgerät Seven Up von [Independence](#). Aufgebaut aus sieben einzelnen Fallschirmkappen bietet es auch deutliche Vorteile im Öffnungsverhalten. Aufgrund großer Nachfrage hat [Skyline](#) das Gütesiegel für das Competiton- und XC-Gurtzeug Racer gemacht. Der DHV-Stempel soll auch auf den Acrositz Vertigo. Red Joe heißt der High End Glider von [Pro Design](#). Neben der Sicherheit steht die Leistung im Vordergrund. Leistung zählt auch für [Airwave](#), deshalb wurde der Hochleister Magic zum Full Race aufgerüstet. Auf die Frage, warum er so zufrieden lächle, antwortete Mich i Kobler: »Weil wir den Smile haben« - den aktuellen 1er von [Xix](#).

[Sky](#) Paragliders aus Tschechien hat eine komplette Palette Gleitschirme mit DHV-Gütesiegel auf den Markt gebracht. Aus Brasilien kommen [Sol](#) Paragliders mit ihrem Beginner Ellus. Das Team verjüngt hat [Paratech](#). Luft- und Raumfahrt-Ingenieur Uwe Bernholz zeichnet für die Konstruktion verantwortlich. Bei den Neuentwicklungen legt er den Schwerpunkt auf die Sicherheit. Raven heißt der aktuelle 1-2er der Firma Skyward.

Viel Neues auf dem Markt für 2004! Wer den Stubai Cup verpasst hat, bekommt eine zweite Chance. Auf der Free Right in Garmisch vom 2.- 4. April trifft sich die Drachen- und Gleitschirmwelt.



Text und Fotos: Uli Frieß

D [-9

--Chez.-L

Die vorgeschriebenen Checks für unsere Fluggeräte sind ein Beitrag zur Flugsicherheit. Noch wichtiger für den Piloten ist jedoch, den Zustand seines Fluggeräts ständig im optimalen Zustand zu halten - nur so kann man sicher fliegen. Uli Frieß gibt Tipps dazu.

In den letzten Jahren hat die Branche neue Wege beschritten, was das Drachen-Design betrifft. Vom konstruktiv relativ simplen Einfachsegler bis hin zum aufwändigen Starrflügel reicht heute die Palette der Hängegleiter. Schön für uns Piloten, denn so hat sich nicht nur die Leistung gesteigert, sondern auch die Vielfalt an Geräten und Geräteklassen, unter denen wir das für uns passende aussuchen können.

Im Bereich der Hochleister hat sich aber auch die Komplexität der Geräte deutlich erhöht - bei den Starren, wie auch den flexiblen Turmlosen. Neue Materialien wie Karbon fordern erhöhte Vorsicht bei der Behandlung der Gleiter, die Geräte sind empfindlicher geworden. Das erfordert einen neuen Umgang mit dem Fluggerät: nicht nur beim Transport, sondern auch beim Check. Piloten sollten sich klar darüber sein, dass Cras-

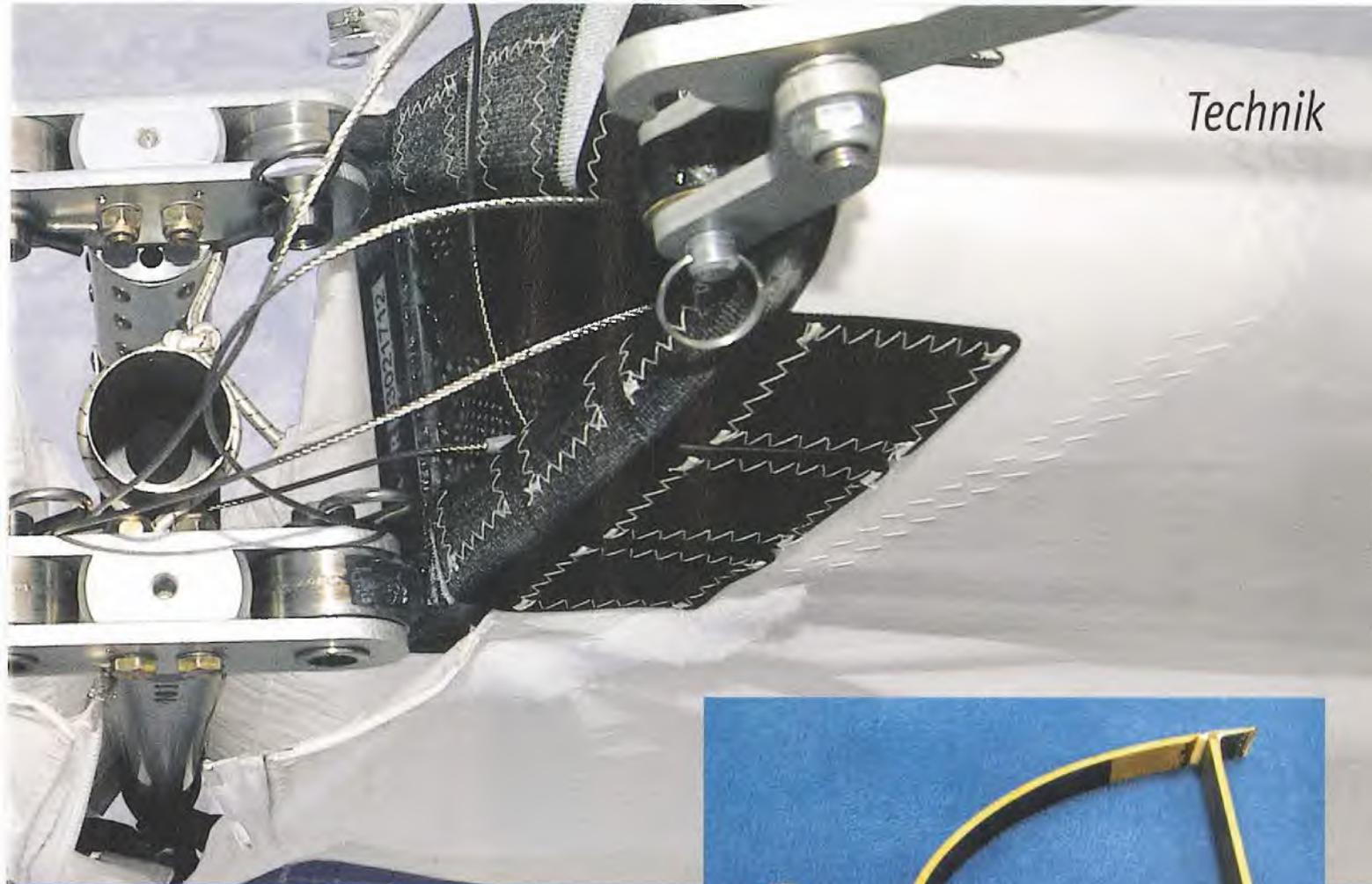
hs und harte Landungen Schäden verursachen können, die man nicht auf den ersten Blick oder auch gar nicht selbst erkennen kann. Im Zweifel also liebevorsichtig handeln und den Hersteller zu Rate ziehen!

Reparaturen, die früher von technisch nicht unbegabten Piloten selbst durchgeführt werden konnten, erfordern heute hohes Verständnis für Material und Konstruktion, so dass die Geräte öfter in die Werkstatt müssen als früher. Von den allfällig vorgeschriebenen Checks freilich abgesehen.

Erinnert werden soll an dieser Stelle weniger an die vorgeschriebenen Zwei- beziehungsweise Fünf-Jahreschecks, sondern vielmehr an die Sorgfalt und Pflege, die jeder Pilot seiner eigenen Sicherheit zuliebe von Zeit zu Zeit seinem Fluggerät angedeihen lassen sollte. Wer glaubt,

der Vorflugcheck und die vorgeschriebenen Checks beim Hersteller reichen aus, um immer mit einem technisch auf der Höhe befindlichen Fluggerät unterwegs zu sein, kann ziemlich auf die Nase fallen. Denn Schäden, die eventuell durch den Transport entstehen oder solche, die man nicht bemerkt, weil man nicht mitbekommt wie sie entstehen - beispielsweise durch unbemerkte Fremdeinwirkung - warten nicht auf den Fünfjahrescheck, bis sich die Folgen im Flug zeigen. Deshalb sind auch in den Betriebshandbüchern spezielle Überprüfungen aufgeführt, die in bestimmten, vom Hersteller angegebenen Zeitintervallen durchzuführen sind. Das sollten verantwortungsbewusste Piloten unbedingt auch tun.

Wo liegen die Problemzonen, was Schäden betrifft? Wie erkennt man sie und was können Pilo-



Holmquerschnitt

ten selbst reparieren? Wann muss der Flügel zum Hersteller in Reparatur?

Bezogen auf Geräteklassen und Modelle sind die Antworten sicher sehr verschieden. Welcher Schaden selbst zu reparieren ist und welcher nicht, hängt einerseits vom technischen Verständnis und den handwerklichen Fähigkeiten des Besitzers ab. Andererseits gibt es jedoch Beschädigungen, deren Reparatur unbedingt dem Hersteller überlassen werden sollte. Im Zweifelsfall sollte er zu Rate gezogen werden.

Was, wo, wie?

Wo die wichtigen Checkpunkte liegen, lernen Drachenpiloten in der Ausbildung. Beim klassischen Turmdrachen sind diese auch relativ leicht abzuarbeiten. Besonderes Augenmerk sollte jedoch, besonders bei älteren Geräten und nach harten Landungen, auf Flügelrohre und deren Verbindungen mit dem Querrohr und der Nasenplatte gelegt werden. Hier können durch Schläge Schrauben verbiegen oder es bilden sich ausgeschlagene Rohrdurchführungen, besonders dann, wenn für die Verschraubung keine Hülsen in die Rohre eingebaut sind. Das gleiche gilt für den Zentralbolzen, der durch hartes Aufsetzen

des Trapezes verbiegen oder die Bohrungen im Kielrohr erweitern kann. Ein wichtiger Gefahrenpunkt bei älteren Geräten ist Korrosion, die nicht nur an den Verspannungen, sondern auch an allen Schraubverbindungen und den Rohren auftreten kann. Deshalb sollte das Gerät trocken und gelüftet gelagert werden. Woran kaum ein Pilot denkt: Bei kunststoffummantelten Verspannungen kann durch UV-Einstrahlung nach längerer Zeit Säurebildung entstehen. Sichtbar wird das an der verfärbten Ummantelung. Diese Säure kann genauso wie eingedrungene Feuchtigkeit an Edelstahlverspannungen zu Korrosion führen. Der zeitabhängige Austausch, unabhängig von der Betriebszeit, ist also unter Umständen durchaus sinnvoll. Auch verbogene Kauschen deuten darauf hin, dass es höchste Zeit für das Auswechseln der Verspannung ist. Dass Flügel- und Querrohre keine tiefen Riefen, Knicke oder Dellen haben dürfen, bedarf eigentlich keiner Erwähnung. Besonders die Flügelrohre sind gefährdet, da sie im Packsack außen liegen und dadurch sehr anfällig für Transportschäden sind. Soll der Gleiter zur Kontrolle nicht extra ausgetucht werden, hilft nur

eine Sichtkontrolle ins Doppelsegel bei etwa halb ausgebreiteten Flügelrohren. Weitere wichtige Checkpunkte sind Aufhängung und Sicherheits-Aufhängung.

Bei Turmlosen gilt natürlich zusätzlich zu Vorgenanntem dem Holm und allen Karbon-Teilen besonderes Augenmerk. Die Holme der neuesten Generation sind zwar unempfindlich gegen Überlastung, Beschädigungen durch Fremdeinwirkung sind jedoch auch hier nicht auszuschließen. Wolfgang Genghammer, Skyline-Boss und Moyes-Importeur, empfiehlt deshalb eine Sichtkontrolle: Weist die glänzende Oberfläche milchigfarbene Stellen auf, kann das auf eine Beschädigung hindeuten. Auch eine Hörprobe kann Klarheit verschaffen: Vorsichtiges Abklopfen von Stellen am Moyes-Holm, an denen man einen Schaden vermutet. Benutzt wird dazu ein leichter metallischer Gegenstand. Ein singender Klang deutet auf eine intakte Gewebestruktur hin, ein stumpfer Ton auf eine Beschädigung. Weil viele Hochleister mittlerweile sehr dünne



Reparaturen an den Segel-Spanngurten bei Starrflügeln sind Sache des Segelmachers



Durch Segelspannung und Hitze dauerhaft gebogene Randbögen sollten ausgetauscht werden

Achterliek, Lufflines und Segellatten: Ihre Überprüfung gehört zum Vorflugcheck

Unterverspannungen zur Widerstandsreduktion haben, sind diese besonders auf Knicke zu überprüfen. Geknickte Verspannungen verlieren einen großen Teil ihrer Bruchlast.

Da bei Turmlosen das Pitch ausschließlich über die Swivel garantiert wird, gilt ihnen besondere Aufmerksamkeit: Dass der Tipp selbst beschädigt wird, kommt wahrscheinlich selten vor, bei einem Crash oder rauen Transport könnten aber die Kugelgelenke an der Swivel-Aufnahme am Flügelrohr verbiegen. Wichtige Checkpunkte sind auch bei Turmlosen die Querrohr-/Flügelrohrverbindung, die Hülsen, beziehungsweise Excenter, die inneres und äußeres Flügelrohr verbinden und die Randbögen, die, wenn sie dauerhaft gebogen sind, ausgetauscht werden sollten. Von Zeit zu Zeit ist das Segellattenprofil zu überprüfen und gegebenenfalls zu korrigieren, um Ziehen nach einer Seite zu vermeiden.

Reparaturen an Karbon-Bauteilen sollten dem Hersteller überlassen werden, da hierzu entsprechendes Fachwissen nötig ist.

Was das Segel von Turmdrachen und Turmlosen angeht, so können kleinere Beschädigungen an wenig belasteten Stellen ohne weiteres mit Klebesegel repariert werden. Beschädigungen des Segels wirken sich besonders im Kielbereich, im Randbogenbereich und am Achterliek gefährlich auf das Flugverhalten aus. Grundsätzlich ist zu sagen, dass es von der Größe und Lage des Risses abhängt, ob ein Segelmacher bemüht werden muss oder nicht. Eine Schwachstelle sind die Lattentaschen: Reißen sie aus, kann die resultierende Profilveränderung Einfluss aufs Flugverhalten nehmen. Nur indirekt vom Segel beeinflusst sind die Pitchhöhen am Achterliek. Die Mindestmaße und eine Anleitung zum Nachmessen finden sich im Betriebshandbuch. Bei Turmdrachen können für Veränderungen der Mindesthöhen die Lufflines verantwortlich sein, bei Turmlosen die Swivelhöhen. Auch hier sollten Einstellungen dem Hersteller überlassen bleiben. Die beste Pflege für das Segel ist, möglichst wenig der UV-Strahlung ausgesetzt zu werden und eine trockene Lagerung mit offenem Packsack, um Moderung zu vermeiden. Das erhöht die Lebensdauer entscheidend.

Starrflügel

Bei Starrflügeln unterscheiden sich Checks und Reparaturen konstruktionsbedingt etwas von denen flexibler Drachen. Die aufwändige Steuerung und der sehr hohe Anteil von Karbon an der Konstruktion müssen berücksichtigt werden.

Nasenplatte und ihre Verschraubungen mit dem Kiel und den Flügelrohren: einer der wichtigsten Checkbereiche



Der D-Holm kann durch eine optische Kontrolle, beziehungsweise Abfahren oder Abtasten mit der Hand nachgeprüft werden. Zu beachten ist besonders die Funktion der Steuerung, ihr kompletter Mechanismus einschließlich der Steuerseile und Umlenkrollen sowie die Anlenkung der Spoiler. Funktioniert sie nicht leichtgängig, ist das ein Indikator für eine eventuelle Beschädigung oder einen Aufbaufehler. Ob ein Schaden

an den Rippen vorliegt, sieht man eventuell schon durch Peilen übers Achterliek. Beide Flügelseiten sollten Symmetrie aufweisen. Im Zweifelsfall – besonders was den Holm betrifft – sollte der Starre ausgetucht werden, was sehr einfach und schnell zu bewerkstelligen ist. Kleine Beschädigungen an den Rippen oder an der Holmnase können nach Rücksprache mit dem Hersteller manchmal selbst repariert werden. Stellt man

jedoch einen Schaden nahe des Holmgurts fest, das ist der Bereich der größten Holmhöhe im hinteren Teil des Holms, so sollte man die Finger davon lassen und das Gerät in die Werkstatt geben. Was das Segel der Starrflügel betrifft, gelten ähnliche Gesetze wie bei den Flexiblen. Je weitervorne ein Schaden liegt, desto eher kann er mit Klebesegel repariert werden. Weiter hinten wirken Risse am Segel auf die Statik des Fluggeräts ein,

Jetzt testen!

JEDEN MONAT NEU: Szene-News • Flugpraxis-Tipps • Fluggebiete-Reportagen • Im Test: Fluggeräte

3 Hefte mit Zugabe
im Mini-Abo € 6,-

ich bin dabei!

Bitte senden Sie mir die nächsten drei Ausgaben von Fly and glide direkt ins Haus – und das Multi-Tool zusammen mit der ersten Ausgabe.

bequem durch Abbuchung von meinem Konto

Vorname, _____ Name _____

Konto-Nr. _____

Straße, Nr. _____ Tel.-Nr. _____

BLZ _____

PLZ _____ Ort _____

Geldinstitut _____

Unterschrift _____

Datum _____

Per Kreditkarte Gültig bis 1 _____

Entscheide ich mich nach der 3. Ausgabe zum Weiterlesen, zahle ich für Fly and Ode im Jahr (32 Karten-Nr. Ausgaben) € 54,00 (inkl. Zustellung, Auslandspreise auf Anfrage). Andernfalls schicke ich innerhalb von 30 Tagen nach Erhalt des 3. Heftes eine kurze Absage, und alles ist erledigt ich kann ein evtl. Abonnement im Unterzeichnungsfeld auf der Kartenrückseite aber auch später jederzeit fristlos beenden.

= 1 = 1

(die letzten 3 Ziffern der gedruckten Nummer sind die letzten 3 Ziffern der Kartenprüfnummer)

022M52

Unser Dankeschön für Sie—

Ein praktisches Multi-Tool in schwerer Edelstahlausführung. So haben Sie gleich 1.0 unverzichtbare Werkzeuge jederzeit parat.

Schicken Sie den Coupon an: Fly and Ode Abo-Service, Jessenstraße 3, 22767 Hamburg oder bestellen Sie per Fax: 040/ 80 80 22 - 299 www.flyandglide.de

Schäden an der Flügelwurzel wirken massiv auf Statik und Flugverhalten ein

deshalb sollten Beschädigungen ab etwa der Hälfte der Flügeltiefe vom Hersteller repariert werden. Gefährlich im Flug sind speziell Segelschäden, die sich im Bereich der Flügelwurzel befinden, beziehungsweise an den Gurtbändern, mit denen das Segel am Kiel eingehängt wird. Schäden in diesem Bereich sowie an den Randbögen und am Achterliek sind Sache des Herstellers.

Auch für die Starren gilt: Eine trockene, UV-geschützte Lagerung ohne große Temperaturschwankungen erhöht die Lebensdauer. Im Gegensatz zu Aluminium ist für Karbonbauteile UV-Strahlung ungesund.

Für alle Hängegleiter gilt: Bezüglich Checks und Kontrollen die Betriebsanleitung zu Rate ziehen und im Zweifelsfall den Hersteller kontaktieren! Und wer einen Flugurlaub plant, sollte nicht vergessen, ein paar Ersatzteile in den Kofferraum zu legen. Sinnvoll sind Steuerbügel, Randbogenstab, Klebesegel und bei Starren zusätzlich Sollbruchstellen fürs Trapez.



*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.abschweb.net/schille

ille

DRACHEN- UND GLEITSCHIRM

WIN



Auto-Kirchner
Meinertger Straße 19
0-98631 Röreid

Telefon: (036948) 83 00
Telefax: (036948) 83 02
E-Mail: autokirchner@gmmie

www.drachen-gleitschirnrwinden.de

Mit dem Kopf bei der Arbeit oder beruflich im Abseits?

Gerling EGO. Die Berufsunfähigkeitsversicherung
ohne Verweisklausel für DHV-Mitglieder.



Eine aufstrebende Karriere kann durch einen Unfall oder eine Krankheit schnell beendet sein. Wenn Sie Ihren Beruf nicht mehr ausüben können, müssen Sie mit finanziellen Einbußen rechnen. Gerade die unter 40-Jährigen sind von den Einschränkungen der gesetzlichen Rentenleistungen besonders betroffen. Gerling EGO sichert Ihr Einkommen bereits bei Eintritt einer Berufsunfähigkeit von 50 % – ohne Sie auf eine andere Tätigkeit zu verweisen. DHV-Mitglieder profitieren dabei von speziellen Konditionen.

Weitere Informationen unter Gerling Firmen- und Privat-Service AG, Theodor-Heuss-Allee 108, 60486 Frankfurt, Michaela Schäfer, Tel. +49 69 7567-395 oder michaela.schaeferl@gerling.de. Sie können uns auch einfach den nebenstehenden Coupon faxen.

Fax +49 69 7567-230

Vor- und Zuname _____

(Straße, Hausnummer) _____

Postleitzahl, Ort _____

Tel./Fax privat _____

Tel./Fax geschäftlich _____

Geburtsdatum _____

selbständig

angestellt

G GERLING

Wir unternehmen Sicherheit.



Foto: Hannes Schmalzl

F7-7,,3fy[ri riFLr.- A/KT07';

Eine gute Gleitschirmbeherrschung ist natürlich ein wichtiger Beitrag zur Sicherheit und zum Flugerfolg, aber auch zum Flugspaß. Bei einigen Piloten ist Schirmbeherrschung Selbstzweck, das Fliegen von möglichst schwierigen Flugfiguren ist ihr Ziel. Das Kunstflugverbot stand dem natürlich im Weg, eine Änderung der Kunstflugdefinition bringt neue Möglichkeiten. Sepp Gschwendtner hat Mike Küng, dessen fachliche Qualifikation für solche Fragen wohl unbestritten ist, zu diesem Thema befragt.

Was ist der Unterschied zwischen Freestyle und Akro?

Freestyle ist ein natürliches Bewegten am Schirm; mehr spielerisch; leichte Wingover, Spiralen, asymm. Spiralen, in der Thermik rumtanzen usw.. Akro ist mehr das Maximum, die Kampfform sozusagen; extreme Bewegungsabläufe zu verstehen und umzusetzen; extremes Training ist erforderlich!

Mike, nach der Änderung der Flugbetriebsordnung (FBO) beschränkt sich das Kunstflugverbot der Luftverkehrsordnung nun nur noch auf „Flugzustände mit einer Neigung von mehr als 90° Grad um die Längs- und Querachse“. Bist Du der Ansicht, dass das die Piloten zu sehr einschränkt?

Von Einschränkung kann keine Rede sein, da die meisten Piloten nicht Akro fliegen, sondern Freestyle. Bei einer weiteren Lockerung des Kunstflugverbotes sehe ich große Gefährdung von weniger geübten Piloten oder jungen Rookies. Ich halte diese Lockerung für bedenklich, da bereits Figuren wie McTwist, dynamic Stall usw. bei falscher Ausleitung zu massiven Kappenreaktionen führen. Hauptgefahr ist das Fallen des Piloten in den Schirm.

Warum sind die Kunstflugfiguren gefährlicher?

Alles, was über die Kappe geht, z. B. Loopings, aber auch hohe Wingover führen, falsch geflogen, also nicht richtig und rechtzeitig abgefangen, zu extremem Vorschießen der Kappe. Die Reaktionen des Schirmes bei Flugfehlern sind durch die Dynamik dadurch unvorhersehbar.

Nur dadurch, dass die FBO jetzt mehr Möglichkeiten eröffnet, sind die jetzt „legalen“ Manöver ja nicht einfacher und sicherer geworden. Was sind die Grundvoraussetzungen um sich an solche Manöver zu wagen?

Grundvoraussetzung ist:

- hohes Grundwissen über Flugzustände, wie Sackflug, Abrisspunkte, Stall, Negativdrehungen
- hohe Flugerfahrung durch sehr häufiges Fliegen über einen längeren Zeitraum hinweg
- die richtige Equipmentwahl
- Weiterbildung durch Sicherheitstrainings oder Technikseminare
- mentales Training
- langsames Herantasten an die Figuren über Wasser unter Anleitung
- Respekt haben

Man braucht vermutlich für die sichere Beherrschung viel Trainingszeit.

Was ist da nötig und wie viel trainierst Du?

Ich mache ca. 800 bis 1.000 Flüge pro Jahr; fast 100 % davon sind auf technisches Fliegen ausgerichtet. Das heißt, egal ob Akro-Shows, extreme

Events oder DHV-Flugtests, alle meine Flüge sind ständiges Training. Auch das Groundhandling zähle ich zum Training. Außerdem trainiere ich 5 x die Woche Kraft und Ausdauer und auch meine Konzentrationsfähigkeit.

Für einen FreestylePiloten sind 400 bis 500 Flüge pro Jahr unerlässlich. Dazu muss er noch die vorher beschriebenen Voraussetzungen mitbringen.

Schirmbeherrschung gibt es ja nicht nur in der Luft, sondern auch beim Bodenhandling, auch da bist Du ja Top. Warum ist Dir das so wichtig?

Beim Groundhandling-Training kann man das Erfühlen des Schirmes erlernen. Beobachten des Fluggerätes ist jederzeit möglich. Außerdem kann man Geschicklichkeitsübungen mit dem Gleitschirm machen.

Extreme Flugzustände können auch am Boden simuliert werden. Das Verständnis für die unterschiedlichen Schirmreaktionen wächst. Und es macht viel Spaß!

Kunstflug ist in Deutschland trotz dieser Änderung nach wie vor verboten. Wieso machst Du das trotzdem?

Für die einzelnen Shows und Events in Deutschland suchen wir um eine Sondergenehmigung an. Die ist auch für Helikopterabsprünge usw. immer erforderlich.

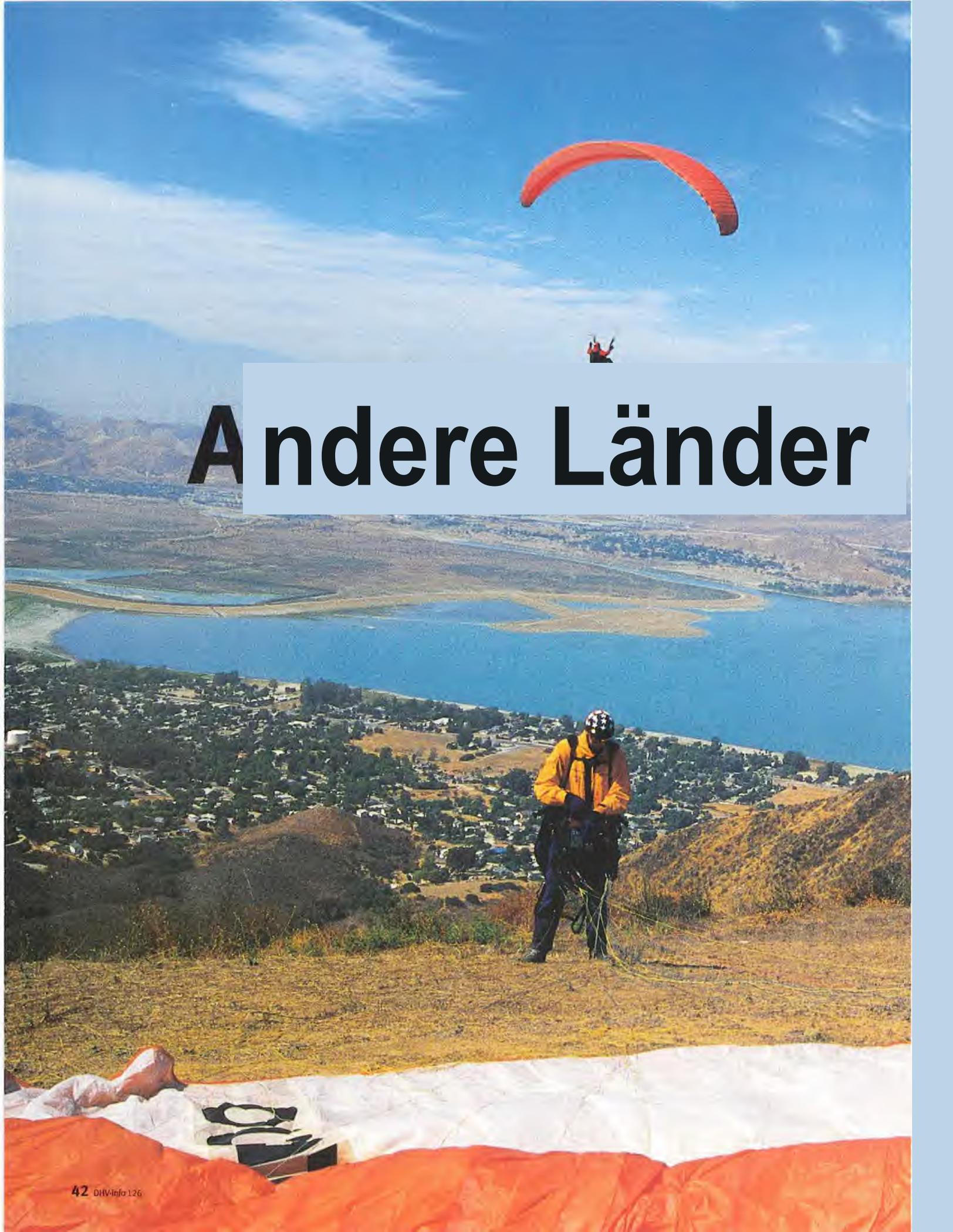
Hast Du für Piloten, die sich für diese Form des Fliegens begeistern, einige Ratschläge? Vielleicht hast Du auch noch ein paar gute Tipps für die viel größere Zahl derer, die froh sind, wenn ihre Schirmkappe keine zu große „Längs- oder Querneigung“ aufweist?

Freestyle und Akrofliegen muss man sehr bewusst betreiben. Wenn man sich für diese Spielart des Fliegens entschieden hat, muss man wissen und akzeptieren, dass das nicht einfach so wie z. B. Joggen gemacht werden kann. Fehler und Selbstüberschätzung wirken sich hier fatal aus. Bei etlichen Akro-Competitions und Hobby-Akro-vorführungen ist nur allzu deutlich aufgezeigt worden, dass sich das richtige Bewusstsein für diese Form des Fliegens noch nicht durchgesetzt hat.

Ansonsten rate ich jedem Piloten, sich mit seinem Sport auseinander zu setzen, das Fliegen zu genießen, in welcher Spielform auch immer.



Foto: Thomas Schmatz



Andere Länder

In die Ferne reisen bedeutet für uns Drachen-*und
Gleitschirmflieger/innen nicht nur ungetrübte Freude
an unserem Sport, sondern auch Auflagen und
gesetzlich verankerte Verpflichtungen, die mitunter
schwer zu verstehen sind.

Bericht und Fotos: Hans G. Isenberg

andere Gesetze



Notice: OUR ABILITY TO CONTINUE OPERATION DEPENDS ON YOUR READING AND OBEYING THESE RULES!

ne h neue Inne IM ISM Indelledd
L. s matt
Min = 04 = na/ zalt
Albende h d re Classen
le Mama = len CCM len a
1.....ermanam et wehe

m = eng 1 deadt bbe e nate
2. Vera ad M rtria = Mstt
ICean Se ned Ma = vevada
nee an, y feato kt = VM ad
d = k tneh h b. Am. dee niet Mer
betadd. Ti ahne cm wann
CM = sese (an lem. an
au
tikun 9e irrea 414 «Nerra.ra
LLeM on i. seme
memarr lmen im de = nee cal
ne = lee. mem Od.
2. Lege nieh = Me
dra Pra = 144 mlne = 1911.11.
Mn = an wie nax 4. Sibb
emn dar lem IM ex Merano dee
44d kam
teme
nem mad *In nrd d
ba
un Mn = mel vol
rab vette allet. as Tah. I. weh
le
= et Nij
den Rande. lahe atd 4 bbe
men d In
LIN Mittlemae. Inles l» de
ebne * 117 Man
L. Leselje de = dem = ns amen
Al Wa get = IN. 1 Mb nm. =
per aedelder NE, el tearten.
adeu

41... die re lland mem er nm =
Ile. 51 leni m na. nr etl.
ll = b MM ha mlta. nen. r. et
Mem ad. = .0 ane dok neh na
nee me tem M. Fe = h. = Fe
che b Mt. nme m ah = en
- . d ne MN we
t umrojet *... mut Arg
Li ein Pe b h. et krtload QM tl
In ea an.
1141. 3044 dar m rel la b. ct an
1. Mind le ML ad uh lim ade Uz da
qu den
d Le men . Inha Lre "W. e. i. 4
Tirma h In 44 i ma. a. 6. s!
and 14 = Mang na dm Lei em will
Ode fielo Ode ba. reure. Am dann
eal Ugra j. alle. W. pa ne lilde
In en Meid =
i la ed r. * es. Ine le 1.14 na
be le im Mn = LIM
1 hm MN to E. weil An or Mn
bin a. ... detee on M hu nes
im = a. 4a. 1 lahn nrearni ett
Fw Leb tetyleafl Ludignemq
1. It = rize Mb en N 34 mlin
Mimue fold = lemida les 192
5. 1. IM Int a. 0. nee Os =
Inge 4. 1 Arnail
2 Ltle mtist h m mum
teere

1 = Cednold rede. t Fee ad senee 121
41141/44 4444 44 vveerrel Mn n.1. MS en
enden resbn den
ematen = atmet rot ra
14h. l. Pan Fe lahen. = n Med 12
lmes. Met fel. 84 rom. aber als
= mde MN cal Mem rieb
nem. = Lea Mo to man mib da
rech ga. FMK.
L etfahl Seam snant ebj Pit
da kt = man ma d n etle au
= SW Wen ne mal car = rann ldee
le nes lne ladmaarest Lon oa. wes
und en en. hase e.s.m.s.a
werd.
miese = ethr Felme nee an
Mvv L. id Maas bale bei UK*
mem les et de, Nitarear
am = ra Fei LM» en nen It. eng
met Mnx h reerem i.e.
eyeen es Y It. neen Mal
Mt sa An or Mn mar th. tew.
Min entlehthea en ned Lntlan s
lamre Mem o mt. Ir a il. na It deb
ual h se an me
* 71 udri It leen. a Mt = Men
elm Ach denn
1 l cein eho = at Im ha Kq tina
da Im dten lie Men
5.411 Idee en. «1 NM im

4*ets. ies
Cen d es = scren banacareandn
IM Mn hm lel anal l cmeen = man
ikentwrie berf. Stoc., nan kern h
411 lat h see htl
este = comessen bange Wren den
Mn = Ude men an o rant
1 14 nrem N4411 Ferme rez cm = A
ha ta nah m. ad Set mem.
4. Prete edtlaernn arddhunne.
4. et he enbel lment Mb en el wes
sa besseel ortet Le
= ad re ddesane. pmee
"1 MO« Itgere e lthreimeadds
In ha readey e lthreimeadds
lasetlande na edM
4 hehehe m NW. * Vra.
>Pave or Weda lva Ode er. elf ve
e. lel «durnd dM HA 1411 pazm t ose
5233. vn Yes hit Ce ton h ap toel-isk.
4a. Berni wael bat rki lee
?Ssh n Mde en ab Calera. Man. Mal
Ih = ind ten blue = Tb Wdt.
reardaa 44 an s. 1 le ced = Fand lrrduo.
Und roit
Be sate and enjoy your
flight at the World Famous
Torrey Pines Gliderport!

Die vom DHV initiierte Halter-Haftpflichtversicherung unserer Fluggeräte ist weltweit gültig. Sie bewahrt den Halter eines Drachen oder Gleitschirms bis zur Deckungssumme von 1,5 Millionen Euro vor Regressansprüchen bei Personen- oder Sachschäden im In- und Ausland, Sonderregelung für Dänemark eingeschlossen. Soweit, so gut. Dennoch ignorieren einige besonders aktive Luftsportverbände unsere Versicherung und verlangen den Abschluss einer zusätzlichen, nationalen Halter-Haftpflichtversicherung für jeden ausländischen Piloten, sowie eine zeitlich befristete Mitgliedschaft in ihrem Verband. Die USA, Australien, Neuseeland, Südafrika und viele andere Länder, selbst in Europa, wie z.B. Slowenien, pochen auf ihr nationales Luftfahrtsrecht. Im Klartext bedeutet dies für ausländische Piloten; Wer nicht zahlt, darf nicht fliegen.

Erst zahlen, dann fliegen

Mit der zeitlich befristeten Mitgliedschaft im Gleitschirm- und Drachenfliegerverband des bereisten Landes erwirbt man das Recht, bis zu vier Monate legal im Land fliegen zu dürfen. Daß die nun gleichzeitig abgeschlossene nationale Halter-Haftpflichtversicherung meist weit unter der Deckungssumme der schon vorhandenen DHV-Versicherung liegt, müssen wir akzeptieren. Bei meiner letzten USA-Reise im Oktober 2003 lag die Deckungssumme bei mageren 70.000,- Dollar, weniger als 65.000,- Euro. Dafür bezahlte ich 15 Dollar an den Besitzer des Torrey Pines Gliderport bei San Diego, der das Geld an den Nordamerikanischen Pilotenverband USAC weiterleiten muss. Je nach Land schwanken die Versi-

cherungsprämien zwischen sieben und fünfzig Euro. Ein entsprechender Versicherungsbeleg wird von allen lizenzierten Flugschulen im jeweiligen Land ausgestellt und muss auf Anforderung durch den Platzhalter des Fluggeländes oder der Polizei vorgelegt werden. Die Ranger in den amerikanischen Nationalparks erfüllen übrigens die gleichen Aufgaben wie die städtische Polizei im Einzugsgebiet der Metropolen. Wer ohne Versicherungsnachweis nach einem „illegalen“ Flug erwischt wird, kann versuchen, sich mit Unkenntnis der Bestimmungen herauszureden, im schlimmsten Fall droht der Einzug des Gleitschirms und eine Geldstrafe, wie es zwei ausländischen Piloten im Fluggebiet Sylmar bei Los Angeles vor einigen Wochen widerfahren ist. Weshalb viele der unten angeführten Länder auf ihren eigenen nationalen Versicherungsschutz von ausländischen Fluggästen bestehen, liegt auf der Hand:

- * Versicherungstechnisch abweichende nationale Gesetze der Haftung und Entschädigung.
* Feststellung der Schuldfrage kann zu langwierigen Auseinandersetzungen der Kläger und Versicherungen führen
* Der Luftsportverband erhält eine Prämie für jeden neuen Versicherten

Man sollte sich einmal an die eigene Nase fassen und feststellen: Deutschland hat sehr liberale Gesetze für alle Piloten, die unser Land bereisen. Jeder lizenzierte deutsche oder ausländische Pilot hat bei uns das Recht, den Flugsport auf zuge-

Versicherungspflicht für Fernreiseziele

Eine zusätzliche nationale Halter-Haftpflichtversicherung verlangen die nachfolgenden Länder von ausländischen Piloten. Die australische Hang Gliding Federation besteht auf den Abschluss der Versicherung vor Reiseantritt. Infos über www.hgfa.asn.au , Stichwort „Visiting Pilots in Australia“. In den anderen Ländern wird die nötige Versicherungspolice von den lokalen Flugschulen oder dem Platzhalter vor Ort ausgestellt. Nähere Infos erhält man über die Websides der nationalen Verbände oder über die Google Suchmaschine, Beispiel: "www.paragliding Thailand", etc.

Die Webadressen der Verbände findet man auch unter: Web-Adresse DHV-Seite (Verbände international) www.dhv.de/typo/Verb_nde.283.0.html Web-Adresse FAI-Seite (Verbände international) http://start.fai.org/hg-federations.asp



lassenen Flugbergen betreiben zu können. Eine Halter-Haftpflichtversicherung für ausländische Flugsportler wird von Deutschland nicht verlangt. Ganz anders die Situation in Nordamerika. So haftet in den USA der Pächter des Fluggeländes im vollem Umfang für die Schäden, die ein Bruchpilot auf seinem Fluggelände verursacht. Eine absurde Gesetzeslage nach unserem Rechtsverständnis. Im Büro des Torrey Pines Gliderport unterschreibt deshalb jeder Pilot, ob Amerikaner oder Ausländer, eine siebenseitige, juristisch äußerst kompliziert formulierte Enthaltungserklärung, dass er selbst, seine Angehörigen, sein Arbeitgeber etc. keine Ansprüche an die Stadt San Diego, den Staat Kalifornien oder den Betreiber des Torrey Pines Gliderport stellt, wenn der Pilot auf diesem Gelände einen Sach- oder Personenschaden verursacht. Nach amerikanischem Recht kann der Pächter oder Grundstückbesitzer eines Start- und Landeplatzes selbst dann zu vollem Schadenersatz verklagt werden, wenn ein Pilot aus purer fliegerischer Dummheit oder aus Unkenntnis der örtlichen Verhältnisse dort verunglückt oder einen Sachschaden verursacht! So kann am Küstensoaring Paradies von Torrey Pines schon das Überfliegen einer Millionen Dollar schweren Luxusvilla, die direkt an der Steilküste erbaut wurde, zu einer massiven Klage des Besitzers führen, wie uns der

überaus freundliche Betreiber des Gliderport, Dave Iepp, in einem lehrreichen Video über sein berühmtes Fluggebiet erläuterte. Auch der vielleicht etwas angegriffene Gesundheitszustand des Piloten/innen könnte bei einem Schadenersatzprozess zum Nachteil des Geländehalters ausgelegt werden. Die Gesundheitserklärung des Piloten, siehe Kasten, zeigt deshalb, was Sache ist. Fazit: Der Pilot haftet in vollem Umfang für alle Personen- und Sachschäden und übernimmt damit auch alle Kosten einer Schadenersatzklage, die gegen den Betreiber des Gliderports erhoben werden. Wohl jeder Zeitungsleser kennt die irrsinnig hohen Schadenersatzklagen in den USA, die sich daraus ergeben können. In diesem Punkt steht unser Pilot vor der persönlichen Entscheidung: Ich möchte hier an der Pazifikküste fliegen und akzeptiere den Vertrag, oder ich lasse es bleiben und fliege an einem anderen Fluggebiet, wo es praktisch keine Kontrollen gibt. Tatsache ist, dass der Schul- und Flugbetrieb in den angelsächsischen Ländern durch immer neue Auflagen der Gelände-Haftpflichtversicherungen enorm beeinträchtigt wird, wie auch der Bericht im DHV Info 124 am Beispiel von England, Australien oder Kanada auf Seite 6 zeigt. Der Abschluss einer zusätzlichen nationalen Halter-Haftpflichtversicherung im Ausland ist für je-

HANG GLIDE S klife
REGISTER BEFORE LAUNG I G
AT MAIN ENTRANCE
ON 14E-SERVATION ROA
:NOVICE'RATING,
 FOR INFORMATION^N REGARDING HANG
 GLIDING CHECK AT HANG GLIDING
 FruTy OR WITH PARK RANGER ON DU*

den deutschen Piloten eine Pflichtübung, für die man letztlich zähneknirschend Verständnis haben muss. Ohne Ärger geht's hier auch nicht ab. Seit einigen Monaten sind in Südtirol die Sheriffs unterwegs und „drangsalieren“ harmlose Gleitschirmflieger.

FLUGSCHEINE : "DEUTSCH NIX VERSTEHEN"

Urlauber in Italien kennen das Problem. Ohne IPPI-Fluglizenz-Ausweiskarte besteht Flugverbot für ausländische Gleitschirm- und Drachenflieger. An sich eine paradoxe Situation im vereinten Europa, schließlich hat jeder deutsche Flugsportler einen gültigen Luftfahrerschein, in der Praxis hat sich die IPPI-Karte, die vom DHV auf Antrag ausgestellt wird, auf meinen Fernreisen schon mehrfach bezahlt gemacht. Der aufgedruckte Text stellt mehrsprachig klar, dass der Besitzer der Karte ein lizenziertes Hanggliding Pilot ist und deshalb ein Fluggerät besitzen und betreiben darf. In der allgemeinen Hysterie um eventuelle Terroranschläge mittels Fluggeräten verläuft die Diskussion mit Polizei oder Zoll wesentlich entspannter, wenn man die IPPI-Karte vorzeigen kann. Unser deutscher Luftfahrerschein ist ein nationales Dokument, das mangels deutscher Sprachkenntnisse im Ausland oft nicht verstanden wird. Dennoch sollte man bei jeder Reise auch den deutschen Luftfahrerschein des DHV mitnehmen, denn die IPPI-Karte gilt nur in Verbindung mit dem nationalen Ausweis - vergleichbar mit dem Internationalen Führerschein, der in fast allen der unten angeführten Ländern bei Mietwagen-Verleihern zusammen mit dem nationalen Führerschein vorgelegt werden muss. **Achtung: Dieser Artikel erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, die Bestimmungen ändern sich laufend!**

Ist mein Gesundheitszustand als Flieger OK?

In der Enthaltunserklärungen des Torrey Pines Gliderport und anderer Airparks in den USA wird unter der „Declaration of Fitness für Hang Gliding, Paragliding etc.“ der Gesundheitszustand jedes Piloten abgefragt. Darin steht sinngemäß: Hiermit erkläre ich, dass ich nicht unter Epilepsie, schweren Kopfverletzungen, Blackouts oder Schwindelgefühlen, Bluthochdruck, Schwäche an Gliedmaßen, Diabetes, mentalen Geisteskrankheiten, Drogen- und Alkoholabhängigkeit, nicht kurierten Rückenverletzungen, Arthritis, Gelenkproblemen, Chronischer Bronchitis, Asthma, rheumatischem Fieber, Schilddrüsenüberfunktion und anderen Drüsenstörungen, neueren Bluttransfusionen oder anderen Störungen, die eine regelmäßige Einnahme von Medikamenten erfordern, leide. Und dies ist nur ein Auszug der Erklärung!

[redacted]	Muster Klasse	Inhaber der Musterprüfung Fluggewicht min. - max
------------	------------------	---

MusterprüfNr	Muster Bauart	Inhaber der Musterprüfung Normverzögerung aus 150cm
--------------	------------------	--

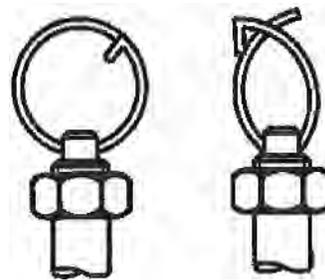
MusterprüfNr	Muster Klasse	Inhaber der Musterprüfung Fluggewicht min. -Max.
--------------	------------------	---

[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	Nova Aeran S 2 GH	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H 70 kg - 95 kg

MusterprüfNr	Muster	Inhaber der Musterprüfung Anhängelast max.
--------------	--------	---

DHV GS-03 0290-03	Charly Tube	Finsterwalder GmbH, Chary Produkte 120 kg
-------------------	-------------	--

MusterprüfNr	Muster	Inhaber der Musterprüfung Anhängelast max.
--------------	--------	---



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



Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer

Hängegleiter + Gleitsegel:

28,- bei 250,- € Selbstbeteiligung (SB), 35,60 € ohne SB

Nur Gleitsegel:

25,40 € bei 250,- € SB, 30,50 € ohne SB

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 Gerätekenzeichnung. Keine Geräteanmeldung. Für Versicherungsfälle in Dänemark vorgeschriebene Deckung ohne Mehrprämie.

ED 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 berechnigter 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.

Startreiter-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Startreiter mit Luftfahrerschein sowie Beauftragte für Luftaufsicht.

Flug-Unfall

Tod und Invalidität

Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 5.000,- € bei Invalidität.

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
23,10 €

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
16,50 €

a) 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,- €

S) Flug-Unfall Passagier
Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 5.000,- € bei Invalidität.
Umfang: Verzehnfachung möglich

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
13,30 €

|| ^ 0 Flug-Unfall Passagier nur in Österreich
Deckungssumme: 40.000,- € bei Tod und Invalidität.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
47,80 €

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: **M** weltweit Europa **M** Deutschland Österreich

Für **alle** Mitgliedsvereine
kostenlos

ED 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.

a) Boden-Unfall für Startleiter

Deckungssumme:
2.500,- € bei Tod
5.000,- € bei Invalidität.

Umfang: Tätigkeit als vom Mitgliedsverein beauftragter Startleiter.

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: 500000,- € 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 €

A photograph of a paraglider in flight. The paraglider's canopy is primarily red with white sections at the bottom. The glider is suspended by numerous lines and is positioned in the upper half of the frame. Below the canopy, the paraglider's harness and legs are visible. The background consists of a vast, mountainous landscape under a blue sky with scattered white clouds. The mountains are covered in green vegetation, and a small town is visible in the valley below. The overall scene is bright and clear.

Ein großflächiger Einklammern, egal wodurch verursacht, ändert das Flugverhalten des Paragliders drastisch

Foto: Hannes Schmelzer

Achtung Einklapper!

In dieser zweiteiligen Artikelserie (Teil 2 im Info 127) dreht sich alles um die häufigste Ursache für Gleitschirmunfälle – seitliche Einklapper. Der Bericht möchte die Thematik gründlich behandeln und auch neue Erkenntnisse aus Unfallanalyse und Flugtechnik vermitteln. Zum besseren Verständnis ist das Geschriebene mit mehreren Videobeispielen ergänzt. Bewegliche Bilder in Printmedien gibt es zwar bislang nur bei Harry Potter, aber dieser Artikel kann, kombiniert mit den Filmbeispielen, auch im Internet nachgelesen werden unter <http://www.dhv.de> bei Sicherheit.

Einklapper - Gefahr für jeden Gleitschirmflieger

Dass sich plötzlich der halbe Flügel "verabschiedet", wenn auch nur temporär, ist ein Extremflugzustand, den ausschließlich Gleitschirmflieger kennen. Andere Fluggeräte fliegen oder, was aber höchst selten passiert, sie zerbrechen "richtig".

Wer den Gleitschirmsport ausschließlich in ruhigen Flugbedingungen ausübt- und eine stets größer werdende Zahl von Piloten findet daran Vergnügen - kann viele Jahre glücklich und ohne Einklapper fliegen. Dennoch ist auch diese Pilotengruppe nicht davor gefeit. Ein Flugfehler oder überraschend auftretende Turbulenzen können dazu führen, dass es dann eben doch mal passiert. Aus diesem Grund sind Kenntnisse von Ursache, Auswirkung und Pilotenverhalten bei der Kappenstörung Einklapper für jeden Piloten von besonderer Wichtigkeit. Die Rede ist hier nicht von den kleinen "Klapperchen", die schneller wieder gehen als sie gekommen sind und keine deutlichen Auswirkungen auf das Flugverhalten des Schirmes haben. Hier geht's um sicherheitsrelevante, großflächige seitliche Einklapper, die schnell und oft sehr drastisch das Flugverhalten des Gleitschirms ändern.

Unfallursache Einklapper in der Unfallstatistik

Seit 1997 erfolgt vom DHV eine systematische Auswertung der Unfälle eines jeden Jahres. In dieser Zeitspanne ist ein kontinuierlicher Rückgang der Unfallursache Einklapper zu verzeichnen. Der prozentuale Anteil an der Gesamtzahl der Unfälle sank beständig leicht und lag im Jahr 2002 um 10% niedriger als im Jahr 1997. Wurden 1997 noch deutlich mehr als 1/3 aller Gleitschirmunfälle durch Einklapper verursacht, waren es im Jahr 2002 nur noch ein Viertel. Hier schlägt das zunehmende Sicherheitsbewusstsein der Piloten beim Gerätekauf zu Buche; betrug der Marktanteil der 1 und 1-2 er Schirme im Jahre 1997 nur ca. 30 %, waren es im Jahr 2002 65 %.

Anteil der Unfälle nach Einklappern an der Gesamtanzahl der GS-Unfälle

1997	1998	1999	2000	2001	2002
36%	34%	33%	32%	30%	26%

Warum klappt ein Schirm ein?

Seitliche Einklapper können mehrere Ursachen haben.

- Eine starke Turbulenz die von oben auf eine Flügelseite wirkt. Die Folge ist ein schlagartiges Unterschreiten des kritisch kleinen Anstellwinkels und ein Zusammenbrechen des durch den Staudruck im Flügelinneren aufgebauten Profils.
- Starkes Vorschießen der Kappe bis zum Erreichen des kritisch kleinen Anstellwinkels, verursacht beispielsweise durch einen Flugfehler des Piloten (Vorschießen der Kappe nach einem Strömungsabriss), aber auch turbulenzbedingt.
- Einklapper können auch als Folge einer sehr impulsiven Wiederöffnung eines vorausgegangenen Klappers auftreten. In diesem Fall klappt die Gegenseite ein (Gegenklapper).
- Bei Manövern mit starker Schräglage (Wingover, Steilspirale) kann der Außenflügel entlasten und einklappen. (zu diesem Thema erschien im Info 122 ein Bericht)

Ist die Luft turbulent, muss der Pilot auf mögliche Einklapper vorbereitet sein. Neben thermischen Scherungsturbulenzen sind Leeturbulenzen die häufigste Ursache für Einklapper. Auch die Fluggeräte selbst verursachen eine Verwirbelung der Luft. Die Wirbelschlepe eines Gleitschirms kann beim dicht dahinter fliegendem Kollegen durchaus einen ordentlichen Einklapper verursachen. Es ist sogar möglich mit dem eigenen Gleitschirm so starke Turbulenzen zu erzeugen, dass ein großflächiges Einklappen des Schirmes passieren kann: Beim langsamen Ausleiten einer Steilspirale kann man vom "Downwash" der durch die Spirale verursachten Turbulenzen "eingeholt" werden. Diese können unvermutet heftig ausfallen.

Was kann der Pilot tun um Einklapper zu verhindern ?

Ein konzentriert fliegender Pilot kann die Vorzeichen eines drohenden Einklappers meist erkennen und entsprechend reagieren um diesen im Ansatz zu verhindern. Voraussetzung dafür ist die Fähigkeit, die Schirmkappe aktiv über die Steuerleinen zu kontrollieren und die auf das Gurtzeug übertragenen Bewegungen der Schirmkappe richtig zu interpretieren. Ausgehend von der Bremsenstellung des geringsten Sinkens (oder etwas schneller),



Moderates Vornicken (ti) oder weites Vorscheißen; bei einer Bewegung der Kappe Richtung (zu) kleiner Anstellwinkel sinkt der Steuerdruck auf den Bremsen, der Steuerweg verlängert sich. Der Pilot muss bis zum Erreichen des bekannten Steuerdrucks nachbremsen.

reagiert der Pilot auf die fühlbaren Veränderungen des Steuerdrucks durch Nachlassen (wenn der Steuerdruck ansteigt) bzw. Bremsen (wenn der Steuerdruck nachlässt) der Steuerleinen. Nachlassender Steuerdruck auf einer Bremse ist ein Zeichen für eine beginnende Entlastung oder ein Vorscheißen dieser Flügelseite und damit einem drohenden Einklapper. Ein sofortiges Bremsen bis zum Erreichen des bekannten Steuerdrucks kann fast immer den Einklapper verhindern, zumindest aber dessen Größe beschränken. In manchen Situationen können an den beiden Flügelseiten des Gleitschirms unterschiedliche Anstellwinkelverhältnisse herrschen. Beim seitlichen Einfliegen in eine Thermik kann beispielsweise eine Flügelhälfte im Aufwind sein, der Anstellwinkel ist hoch, die andere im Abwind, der Anstellwinkel ist klein. Der Pilot sollte in der Lage sein, mit beiden Steuerleinen unabhängig zu agieren. Nachlassen an der Flügelseite, die sich im Aufwind befindet um den hohen Anstellwinkel zu kompensieren, Nachbremsen auf der anderen Seite um den kleinen Anstellwinkel zu vergrößern und einen Einklapper zu verhindern.

Ähnliche "Informationen" wie über die Steuerleinen, erhält der Pilot auch durch die Bewegungen des Gurtzeugs; nickt die Kappe nach vorne, lässt der "Sitzdruck" spürbar nach, steigt er an, ist der Schirm gerade auf dem Weg nach hinten. Ein Klapper verursacht bereits im Ansatz das Entlasten der Traggurte an einer Seite und damit eine beginnende Abkippbewegung des Piloten im Gurtzeug.

Eine besondere Bedeutung hat die visuelle Kontrolle der Fluglage. In Flugrichtung bückend registriert der Pilot Abweichungen von der Normalfluglage. Weicht der Horizont nach oben ab (Blickrichtung nach schräg unten), nickt die Kappe nach vorne, entschwindet der Horizont nach unten (Blickrichtung nach schräg oben), nickt die Kappe nach hinten.

Manchmal sieht man Piloten, die in turbulenten Bedingungen stets nach oben zur Kappe blicken um so die Veränderungen des Anstellwinkel zu kontrollieren. Dies ist jedoch praktisch unmöglich. Im Gegenteil, gefährliche Anstellwinkelveränderungen können überhaupt nicht erkannt werden, denn der Pilot befindet sich, relativ zur Schirmkappe fast immer senkrecht unter dieser.

Ein besonders wichtiger Punkt zur Vermeidung von Einklappen wird von manchen Piloten sträflich vernachlässigt. 85 % aller Unfälle nach Einklappen hatten ihren Ausgang in einer Höhe von 50 Meter oder weniger über Grund, im bodennahen Bereich bei Abflug, Landeanflug oder beim hangnahen Fliegen. Die Toleranz des Piloten gegenüber Turbulenzen sollte aber geringer werden, je mehr er sich dem Hang oder dem Boden annähert. Das beflogene Gelände sollte doppelt gründlich auf turbulente Bereiche (Lee von Bäumen, Gebäuden etc., Thermik-Abrißkanten) überprüft werden. Und schließlich sollte der Pilot, im Bewusstsein, dass ein bodennaher Einklapper stets höchst gefährlich ist, mit allen Sinnen konzentriert fliegen um besonders rasch reagieren zu können.

Wie reagiert der Gleitschirm nach einem seitlichen Einklapper ?

Manchmal kann der Schirm aber so unvermittelt einklappen, dass im Vorfeld keine Gelegenheit zur Verhinderung bleibt. Jetzt muss der Pilot in der Lage sein, mit dem eingeklappten Flügel zu manövrieren.

Um die Anforderungen an die Reaktion des Piloten richtig zu verstehen, ist es wichtig, die aerodynamischen Vorgänge am Flügel nach einem Einklapper zu erfassen. Die nachfolgende Bilderserie zeigt einen großflächigen Einklapper aus Trimmgeschwindigkeit (normaler Anstellwinkel).

Einklapper aus dem Normalflug, wie in der Bilderserie gezeigt, sind sicher am häufigsten. Manchmal befindet sich der Schirm aber bei einem Einklapper nicht in seiner Normalfluglage. Das kann dann zu stark abweichendem Geräteverhalten führen. Nachfolgend werden die beiden markantesten Schirmreaktionen nach einem Einklapper erklärt; plötzliches schnelles Wegdrehen einerseits und deutlich verzögert beginnendes Wegdrehen andererseits. Dabei dient die Bilderserie 1 – 8 als Grundlage. Das unterschiedliche Schirmverhalten hat entscheidende Bedeutung für die richtige Reaktion des Piloten. Zunächst aber einige Grundlagen.

Für das Vermeiden von Einklappern gelten folgende Grundregeln:

- Der Pilot blickt, ausgenommen der erforderlichen Luftraumbeobachtung, stets in Flugrichtung um seine Fluglage zu kontrollieren.
- Ausgangsstellung für einen sicheren, aktiven Flugstil ist eine Bremsenstellung, die etwa der Geschwindigkeit des geringsten Sinkens entspricht (ca. 20 cm Steuerleinenzug ab "Greifen der Bremse") und der zu dieser Bremsstellung zugehörige Steuerdruck.
- Anstellwinkelveränderungen der Kappe teilen sich dem Piloten unmittelbar durch Änderung des bekannten Steuerdrucks mit. Steigender Steuerdruck = die Kappe (oder die Flügelhälfte) nickt nach hinten. Abfallender Steuerdruck = die Kappe (oder die Flügelhälfte) nickt nach vorne. Auch Kipp- oder Hebelbewegungen des Gurtzeugs geben ein direktes Feedback der Kappenbewegungen.
- Der Pilot reagiert mit Nachlassen oder Nachbremsen der Steuerleinen, bis der bekannte Steuerdruck wieder anliegt. Dieses "aktive" Betätigen der Steuerleinen ist kein statischer Vorgang, sondern ein dauerndes Agieren des Piloten mit dem Ziel, einen ständig gleichbleibenden Steuerdruck auf den Bremsen zu spüren und dadurch die Kappe immer im sicheren Anstellwinkelbereich zu halten.
- Auch beim Kreisen in der Thermik wird mit beiden Bremsen "aktiv" geflogen. Ist die kurveninnere Bremse tief gezogen, muss zusätzlich auf die Gefahr eines einseitigen Strömungsabrisses durch Überbremsen geachtet werden. Diese Gefahr besteht besonders dann, wenn sich der kurveninnere Flügel aufrichten will (der Steuerdruck nimmt dann zu) und der Pilot durch weiteres Ziehen der Bremse die Schräglage wieder vergrößern möchte. Eindeutiges Zeichen für einen Strömungsabriss; der Steuerdruck an der tief gehaltenen Bremse lässt schlagartig nach. Richtige Pilotenreaktion in diesem Fall; sofortiges Freigeben der Bremse.
- Beschleunigtes Fliegen sollte in Bodennähe tabu sein. Es vervielfacht das Einklapperrisiko und verschärft die Reaktionen des Schirmes nach einem Klapper. Lieber im starken Talwind rückwärts fliegend einlanden, statt einen beschleunigten Klapper in geringer Höhe riskieren!

T Videobeispiel im Internet



Mäßiges (a) oder starkes Aufsteilung durch thermische Thermik; b Anstellwinkelveränderungen steigt der Steuerdruck auf den Bremsen. Der Pilot muss die Bremsen freigeben.

Großer Klapper oder großflächiger Klapper; ein entscheidender Unterschied

Die "Güte", sowie die Dynamik der Folgeaktionen, hängen zu einem großen Teil von der Form des Einklappers ab. Dabei ist weniger ausschlaggebend, wie weit der Schirm in Spannweitenrichtung eingeklappert ist. Viel stärkeren Einfluss hat die Größe der Einklappung in Richtung Flügeltiefe. Bei einem Einklapper von 50 % der Spannweite mit einem Knickwinkel von 20 ° Grad in Richtung Querachse (Flächentiefe), wird der Anströmung vergleichsweise wenig Widerstand entgegengesetzt. Der Auftriebsverlust am einge-



1

Während des Einklappens. Das im Gleichgewicht befindliche Pendel Gleitschirm-Pilot wird durch einen großflächigen Einklapper abrupt gestört. Die plötzliche Widerstandserhöhung durch den Einklapper verursacht eine augenblickliche Abnahme der Geschwindigkeit. Der massenträgere Pilot bewegt sich jedoch noch mit seiner ursprünglichen Geschwindigkeit weiter, er pendelt vor die Kappe, deren Anstellwinkel sich erhöht. In dieser Phase erfolgt keine Wegdrehen des Schirmes in Richtung der eingeklapperten Seite.



2

2 Sekunden nach dem Einklappen. Der Gleitschirm hat seine Geschwindigkeit weiter reduziert, der Pilot seinen maximalen Pendelausschlag nach vorne, die Schirmkappe nach hinten erreicht, dadurch hat sich der Anstellwinkel noch einmal erhöht. Der Schirm macht ein Gierbewegung um die Hochachse von ca. 20 ° Grad zur eingeklapperten Seite, eine Drehbewegung (Roll/ Nickbewegung) erfolgt noch nicht.



2,5 Sekunden nach dem Einklappen. Der Pilot pendelt nun wieder zurück unter die Fläche. Im Gegenzug beginnt die offene Flügelseite Geschwindigkeit aufzunehmen. Sie fängt an, nach vorne zu nicken, ihr Anstellwinkel verkleinert sich dabei. Wegen des hohen Widerstandes an der eingeklappten und des geringen Widerstandes an der offenen Seite wird der Gleitschirm in einen Kurvenflug gezwungen; die Drehbewegung beginnt.

3 Sekunden nach dem Einklappen Der Gleitschirm hat seine Nickbewegung nach vorne fortgesetzt. Der Pilot ist als Gegenpendel nun schon deutlich hinter der Schirmkappe zurück. Der Anstellwinkel der offenen Flügelseite ist nun klein, die Geschwindigkeit steigt. Deshalb beschleunigt sich die Drehbewegung um die eingeklappelte Seite jetzt deutlich.

3,5 Sekunden nach dem Einklappen Das Pendel befindet sich jetzt schon fast im vollen Ausschlag. Die Kappe ist, immer noch eingeklappelt, schnell und mit sehr kleinem Anstellwinkel weit vor dem Piloten, der durch die zunehmenden Fliehkräfte zur kurvenäußeren Seite gedrängt wird. Die Drehung ist jetzt sehr schnell.

klappten Flügel ist gering, zudem bleibt dort ein Großteil des Staudrucks erhalten. Der Schirm wird nur eine geringe Drehtendenz, bzw. Geschwindigkeitsreduzierung aufweisen und schnell und in der Regel selbständig öffnen.

Bei einem Einklapper von 50 % der Spannweite mit einer Knicklinie von 60 ° Grad in Richtung Querachse, bei einem großflächigem Einklapper also, wird der Anströmung durch die seitlich herunterhängenden eingeklappten Flügelteile ein enormer Widerstand entgegengesetzt. Die Geschwindigkeitsabnahme bzw. die Drehtendenz des Flügels ist, wegen des Wegfall eines Großteils des auftrieberzeugenden Fläche, hoch. Zudem sind bedeutende Teile der Kappe völlig entleert, was eine schnelle Wiederöffnung des Einklappers durch den Druckausgleich innerhalb der Kappe über die Crossports verzögert.

Was entscheidet über Wegdrehen oder nicht Wegdrehen ?

Nach einem großflächigen seitlichen Einklapper bricht der Auftrieb einer Flügelseite praktisch vollständig zusammen, während die offene Seite weiter fliegt. Zwei Komponenten bestimmen nun das Verhalten des Schirmes; eine bremsende, anstellwinkelerhöhende Komponente durch den Widerstand des eingeklappten Flügels und eine Drehkomponente die ihre Ursache darin hat, dass der Schirm um die Seite des höheren Widerstandes drehen und rollen muss.

Welche der beiden Komponenten überwiegt und damit, ob der Schirm plötzlich und schnell oder langsam und verzögert wegdreht, entscheiden zwei Faktoren:

- Die Stellung des Pendelsystems Kappe — Pilot beim Einklappen
- Der Anstellwinkel des offenen Flächenteils nach dem Einklappen

Schnelles Wegdrehen nach dem seitlichen Einklappen

Jede schnelle Drehbewegung (mit positiver Anströmung) beim Gleitschirmfliegen hat drei Voraussetzungen, die gleichzeitig vorliegen müssen:

1. Kleiner Anstellwinkel, hohe Geschwindigkeit und wenig Widerstand an der Kurvenaußenseite
2. Viel Widerstand an der Kurveninnenseite
Fliehkraft, die den Piloten nach außen, oben drängt.

Sind beim oder unmittelbar nach dem Einklappen bereits günstige Voraussetzungen für eine Drehbewegung (siehe oben) vorhanden, wird das Drehmoment überwiegen.

Praxisbeispiel: Der Schirm nickt beim Herausfallen aus einer Thermik deutlich vor den Piloten und klappt ein, während der Schirm dynamisch nach vorne beschleunigt. Der Einklapper stoppt die Vorwärtsbewegung der Kappe, der massenträgere Pilot bewegt sich jedoch weiter in die Gegenrichtung nach hinten, oben. Die Entlastung der Leinen am eingeklappten Flügel verursacht nun, dass sich der Pilot, immer noch in der Dynamik seiner Aufwärtsbewegung, nach außen, zur offenen Seite bewegt. Die Anströmung der offenen Flügelseite (kleiner Anstellwinkel, hohe Geschwindigkeit, wenig Widerstand) und die Position des Piloten im Pendelsystem (im Verhältnis zur Schirmkappe nach hinten außen pendelnd) zwingen den Schirm zum unmittelbaren Übergang in eine schnelle Drehbewegung.

Auf die Fotoserie bezogen, treten die in den Bildern 1, 2 und 3 gezeigten



Einem Einklappen während einer dynamischen Nickbewegung nach vorne folgt meist eine plötzliche und rasche Drehbewegung



4 Sekunden nach dem Einklappen Die Kappe ist nun voll "auf der Nase", mit einem Nickwinkel von ca. 60 ° Grad. Der Schirm hat von Beginn des Einklappens inzwischen etwa 160 ° Grad weggedreht. Drehgeschwindigkeit, Höhenverlust und Fliehkraft sind jetzt am größten. Der Einklapper beginnt sich nun zu öffnen.



4,5 Sekunden nach dem Einklappen Der Einklapper hat sich wieder geöffnet. Der Pilot stabilisiert die Kappe durch beidseitiges Anbremsen.



5 - 7 Sekunden nach dem Einklappen Der Pilot pendelt nun wieder unter den Schirm. Nach weiterem Nachdrehen von ca. 90 ° Grad ist der Normalflug wieder hergestellt. Drehwinkel insgesamt ca. 360 ° Grad, Höhenverlust insgesamt 40 — 50 Meter, Dauer des gesamten Ablaufs ca. 7 Sekunden.

Phasen bei dieser Form des Einklappens nicht auf. Unmittelbar nach dem Einklappen befinden sich Schirm und Pilot bereits in der Situation, die auf dem Bild 4 zu sehen ist. Ohne Eingreifen des Piloten können auch niedrig klassifizierte Schirme in dieser Situation (Bilder 5 und 6) ohne Weiteres 360 ° Grad rasch wegdrehen bevor sich der Klapper zu öffnen beginnt. Erfolgt ein selbständiges Wiederöffnen während der Drehbewegung, ist das ganze aber oft noch nicht ausgestanden. Bleibt der Pilot passiv, ist häufig zu beobachten, dass der Schirm in dieser Situation Drehimpuls und Geschwindigkeit noch für eine weitere volle Umdrehung mit offener Kappe mitnimmt, bevor er verlangsamt und in den Normalflug übergeht. Höhenverlust: zwischen 40 und 80 Meter.

Vom Piloten selbst wird die Schirmreaktion als überraschend plötzliches, ja ansatzloses Abkippen in eine spiralähnliche Drehbewegung empfunden. "Das Ganze ging so schnell, dass ich keine Zeit zum Reagieren hatte und Sekunden später auf dem Boden aufschlug", ist eine der typischen Formulierungen in den Unfallberichten.

[P Videobeispiel im Internet](#)

Verzögertes Wegdrehen nach dem seitlichen Einklappen

Sind die für eine Drehbewegung erforderlichen Parameter bei einem Einklapper weniger stark ausgeprägt, beginnt die Drehung zur eingeklappten Seite langsamer. Fehlen sie ganz, kommt es zunächst überhaupt nicht zu einem Wegdrehen des eingeklappten Schirmes. In diesem Fall überwiegt zunächst die bremsende, anstellwinkelerhöhende Komponente des Einklappers.

Praxisbeispiel 1: Beim seitlichen Einfliegen in eine Thermik verursachen Turbulenzen (Abwindbereich) das Einklappen einer Flügelhälfte. Die offene, im Aufwind befindliche Flügelhälfte, hat in dieser Situation einen großen Anstellwinkel. Die Kappe ist langsam, sie befindet sich hinter dem Piloten. Die Reaktion des Schirmes ist nun grundverschieden von der im ersten Beispiel. Zunächst wird der Schirm durch den Einklapper noch langsamer, der Anstellwinkel erhöht sich zusätzlich. Die Flugsituation von Bild 2 wird erheblich länger andauern, die Schirmkappe mit noch größerem Anstellwinkel dabei deutlich weiter hinter dem Piloten sein. Als nächstes pendelt der Pilot

unter das Zentrum der verbleibenden offenen Fläche (neuer Auftriebschwerpunkt), zeitgleich beginnt diese über und anschließend vor den Piloten zu kommen und Geschwindigkeit aufnehmen (Bild 3). Jetzt erst sind die Voraussetzungen für den Kurvenflug gegeben, der Schirm beginnt die Drehbewegung in Richtung der eingeklappten Seite.

In diesem Fall kann der Schirm zunächst nicht zur eingeklappten Seite drehen, weil der große Anstellwinkel der offenen Seite dies unmöglich gemacht haben.

Praxisbeispiel 2: Beim Ausfliegen aus einer Thermik schießt der Schirm weit nach vorne. Am Ende der VonArtsbewegung der Kappe klappt diese seitlich ein. Der Pilot hat als Gegenpendel das Ende seiner Aufwärtsbewegung hinter der Schirmkappe ebenfalls erreicht. Obwohl der Anstellwinkel der offenen Fläche nun klein ist, wird der Schirm nicht zu drehen beginnen, da sich der Pilot in einer für eine Drehbewegung ungünstigen Position, hinter der Kappenmitte befindet. Er kann in dieser Situation auch nicht zur Kurvenaußenseite gedrängt werden, weil die Energie seiner Aufwärtsbewegung vollständig aufgebraucht ist.

Vielmehr wird er der Schwerkraft folgen und wieder unter und anschließend vor die Kappe pendeln. Und ab hier geht es weiter wie im obigen Praxisbeispiel 1, nämlich als Einklapper mit hohem Anstellwinkel an der offenen Seite.

In diesem Fall kann der Schirm zunächst nicht zur eingeklappten Seite drehen, weil sich das Gegenpendel Pilot nicht an der Kurvenaußenseite befindet und damit eine der Voraussetzungen für eine Drehbewegung fehlt.

[P Videobeispiel im Internet](#)



Ist der Anstellwinkel der offenen Flügelseite nach dem Einklapper groß, wird der Schirm erst mit Verzögerung wegdrehen. Starkes Gegenbremsen, was auf dem Bild, kann zum einseitigen Strömungsabriss führen



Zusammengefasst kann gesagt werden:

- Einklapper, die den Schirm mehr in Richtung Spannweite und weniger in Richtung Flächentiefe deformieren (ähnlich einem Frontklapper), zeigen im Regelfall wenig markante Folgereaktionen.
- Ist der Anstellwinkel des offenen Flügels nach dem Einklappen klein und wird der Pilot als Gegenpendel hinter die Schirmkappe nach außen geschleudert, wird die Drehkomponente überwiegen. Der Schirm beginnt sofort eine rasche Drehbewegung.
- ↳ Ist der Anstellwinkel des offenen Flügels nach dem Einklappen groß und/oder pendelt der Pilot vor die Schirmkappe, wird die bremsende, anstellwinkelerhöhende Komponente zunächst überwiegen, die Drehbewegung beginnt erst mit Verzögerung.

Unabhängig davon wird der Pilot nach einem großflächigem Einklapper stets in seinem Gurtzeug stark in Richtung der eingeklappten Seite abkippen. Dies wird durch die fast vollständige Entlastung der Tragegurte an der deformierten Flügelseite verursacht.

Wie zeigen sich Geräteunterschiede bei Einklappen?

Grob kann gesagt werden: Je höher die Klassifizierung, desto größer ist Dynamik, Drehgeschwindigkeit und Höhenverlust. Je mehr Streckung der Gleitschirm hat, desto weiter außen (am offenen Flügel) wird nach einem Einklapper der Auftrieb angegriffen. Der lange Hebelarm begünstigt ein schnelles Wegdrehen. Höher klassifizierte Schirme haben in der Regel auch kürzere Steuerwege. Das erfordert mehr Gefühl beim Gegenbremsen, weil die Grenze zum Strömungsabriss früher erreicht ist,

Auch in den unteren Gütesiegelklassen gab es bisher bei modernen Gleitschirmen zwei markant unterschiedliche Verhaltensweisen nach Einklappen.

Da sind zu einen die Schirme, die nach dem Einklappen stark nach vorne schießen und in eine schnelle Drehung geraten. Genauso schnell erfolgt meist die selbständige Stabilisierung, gefolgt von einer raschen selbsttätigen Wiederöffnung des Klappers. Nach 180° - 270° Grad ist alles vorbei. Diese Schirme sind für wenig einklapp-erfahrene Piloten schwierig zu stabilisieren, vor allem in der ersten, besonders schnellen Drehphase. Die Wiederöffnung des eingeklappten Flügels bereitet dagegen wenig Probleme.

Anderer Schirme nicken nach dem Einklappen nur wenig nach vorne und beginnen eine moderate, allerdings länger andauernde Drehbewegung. Die Tendenz zur selbständigen Stabilisierung und Wiederöffnung ist dabei oft weniger stark ausgeprägt. Wegen des nur mäßig ausgeprägten Drehimpulses stellt die Stabilisierung der Flugbahn keine besonderen Anforderungen an den Piloten. Häufig muss bei solchen Geräten zur Wiederöffnung des Klappers allerdings kräftig an der eingeklappten Seite mit der Bremse gepumpt werden.

Zwei Videobeispiele von Schirmen der gleichen Klassifizierung verdeutlichen dieses unterschiedliche Schirmverhalten.

[PVideobeispiel im Internet.](#)

Die Unfallanalysen des DHV und die Erfahrungen in den DHV-Sicherheitsstrainings zeigen, dass Schirme, die nach dem Einklappen stark auf die Nase gehen für weniger versierte Piloten schwieriger zu beherrschen sind als solche, die langsam aber länger wegdrehen.

Viele Einklapper-Unfälle im bodennahen Bereich haben deutlich gemacht, dass die wichtigste Anforderung für solche Situationen an das Fluggerät "einfache Stabilisierung durch den Piloten" heißen muss.

Mit dem Erlass der neuen Lufttüchtigkeitsforderungen für Gleitschirme im April 2003, hat der DHV einen besonders wichtigen Schritt in Richtung besserer Gerätesicherheit gemacht. Das Vorscheissen nach Einklappen ist bei den Klassen 1 und 1-2 auf 45° Grad beschränkt. Schirme, die nach einem großen Klapper innerhalb einer Sekunde in einem Winkel von 70° oder 80° Grad vor dem Piloten stehen und diesen dadurch so erschrecken, dass er zu keiner gezielten Reaktion fähig ist, wird es in den unteren Klassen nicht mehr geben. Wer solchem Geräteverhalten Gefallen abgewinnt, muss sich nun in einer höheren Klasse umschauen.

Wie soll der Pilot nach einem großflächigen Einklapper reagieren ?

Die Handlungsanweisungen, die in manchen Lehrbüchern für diese Situation zu lesen ist heißt: "Nach einem Einklapper muss auf der offenen Seite gegengebremst werden". Dies kann jedoch in manchen Fällen genau der falsche Rat sein, da das Verhalten des Gleitschirms, wie im vorherigen Absatz beschrieben, gänzlich unterschiedlich sein kann.

Grundsatz für das Pilotenverhalten nach einem Einklapper:

Nicht auf den Einklapper muss der Pilot reagieren, sondern auf das durch den Einklapper verursachte Schirmverhalten.

Der Job des Piloten ist, mit dem eingeklappten Schirm so zu manövrieren, dass keine dynamische Drehbewegung und kein Strömungsabriss erfolgt. Diese Aufgabe wird dadurch erschwert, dass dem Piloten jetzt nur noch eine Steuerleine zur Verfügung steht und auch die Möglichkeit der aktiven Gewichtssteuerung über das Gurtzeug stark eingeschränkt ist.

Einfluss der Gewichtsverlagerung

Beim Kurvenflug, z.B. beim Kreisen in der Thermik, nutzt der Gleitschirmpilot die Gewichtssteuerung. Bei Verlagerung des Gewichts zur Kurveninnenseite entsteht ein Drehmoment in diese Richtung. Dies gilt auch nach einem seitlichen Einklapper. Ein starkes Abkippen des Piloten im Gurtzeug zur eingeklappten Seite verstärkt die anschließende Drehbewegung des Schirmes, häufig sehr deutlich. Andererseits bewirkt das Abkippen, dass Leinen und Tragegurte der eingeklappten Seite quasi verkürzt werden. Dies wirkt der Entlastung in einem gewissen Masse, am stärksten in dem Kapfenbereich, der durch die innersten A-Leinen angelenkt wird, entgegen. Dies kann die Größe des Einklappers in Spannweitenrichtung, nicht jedoch dessen Flächentiefe reduzieren. Bei Einklappen, die den Schirm deutlich über die Flächenmitte deformieren, fällt dieser Effekt ganz weg.

Wie sollte sich nun der Pilot verhalten ?

In Hang- oder Bodennähe hat die Verhinderung einer dynamischen Drehbewegung oberste Priorität. Hier wäre es fatal, dem eingeklappten Schirm durch ein passives oder bewusstes Abkippen des Piloten im Gurtzeug zusätzliche Drehdynamik zu geben. Der Pilot sollte dem Abkippen bewusst entgegenwirken. Oberschenkel und Gesäßhälfte an der hohen Seite des Sitzbretts (nicht eingeklappte Seite) werden aktiv belastet und nehmen Gewicht von der abgekippten Seite des Sitzbretts. Körperspannung, vor allem der Bauchmuskulatur in Richtung hohe Seite des Sitzbretts verhindert ein

Abkippen des Oberkörpers. Diese Aufrichtbewegung muss aber allein über die Muskulatur des Körpers erfolgen. Keinesfalls darf die Steuerleine an der offenen Seite des Schirmes zum Aufrichten in einer Abstützbewegung nach unten gezogen werden.

Sehr routinierte, im Umgang mit großen Einklappern geübte Hochleistungspiloten, entscheiden sich aber manchmal bewusst für ein Abkippen im Gurtzeug und damit für aktives "Mitgehen" des Körpers in Richtung Drehbewegung. Der Grund liegt in der besonderen Charakteristik von Hochleistern nach Einklappen. Deren Wegdrehendenz ist oft so stark ausgeprägt, dass eine Gewichtsverlagerung entgegen der Drehrichtung zum Eindrehen der Tragegurte und Fangleinen (Twist) führen kann. Dies gilt verstärkt, wenn der Pilot in starker Rücklage (Liegegurtzeug) fliegt. Zudem ist das Stabilisieren eines Einklappers bei einem Hochleister über die Gegenbremse, wegen des geringen vorhandenen Steuerwegs und der damit verbundenen hohen Strömungsabrissgefahr sehr schwierig. Der Pilot muss den Schirm vor dem Einsatz der Gegenbremse in die Drehung beschleunigen lassen um Anstellwinkelreserve für das Gegenbremsen zu schaffen und er muss gleichzeitig mit der Drehung mitgehen um nicht eingetwistet zu werden. Diese Vorgehensweise ist, besonders in Bodennähe, wegen des damit verbundenen Höhenverlusts jedoch nicht unproblematisch.

Gegenbremsen

Bei der Stabilisierung der Flugbahn nach einem Einklapper mit der Bremse der offenen Seite ist die Veränderung des zur Verfügung stehenden Steuerweges zu berücksichtigen. Hierzu ein kleines Rechenbeispiel:

Nehmen wir einen seitlichen Einklapper von 70 % der Eintrittskante in Spannweitenrichtung mit einem Knickwinkel von 60 ° Grad zur Querachse. Ein richtig fetter Klapper, etwa 50 % der Fläche wirkt aerodynamisch nur noch als Widerstand. Wegen dieser drastischen Verkleinerung der Auftrieb erzeugenden Restfläche steigt deren Strömungsabrissgeschwindigkeit um etwa 25 %/0 an. Der Steuerweg der verbleibenden Bremsleine bis zum Strömungsabriss ist also deutlich geringer. Statt etwa 80 cm (zuzüglich Leerweg) bei einem Intermediate nur noch 60 cm. Statt Hinternhöhe, Hüfthöhe.

Dies gilt aber nur, wenn sich der Schirm in einer normalen Anstellwinkelposition befindet. Ist der Schirm in dieser Situation hinter dem Piloten (ho-

herAnstellwinkel), ist er ohnehin näher am Strömungsabriss, der Steuerweg verkürzt sich abermals. Von Hüfthöhe auf Brusthöhe um beim obigen Beispiel zu bleiben. So ist es zu erklären, dass nach einem Einklapper bei großem Anstellwinkel bereits bei mäßiger Bremsleinenzug an der offenen Seite die Strömung einseitig abreißt.

Ein kleiner Anstellwinkel hat den gegenteiligen Effekt für die Länge des verfügbaren Steuerwegs. Er verlängert ihn. Schießt die Kappe deutlich vor dem Piloten, kann auch mit vollem Steuerleinenzug kein Strömungsabriss herbeigeführt werden. Klappt der Schirm aus einer Flugsituation mit kleinem Anstellwinkel großflächig ein, hat die Kappe zudem eine vergleichsweise hohe Geschwindigkeit. Anstellwinkel und Geschwindigkeit sind weit vom kritisch hohen bzw, kritisch langsamen Bereich entfernt. Das Gegenbremsen auf der offenen Seite muss deshalb mit einem relativ deutlichem Steuerausschlag erfolgen um stabilisierende Wirkung zu zeigen.

So verschieden das Geräteverhalten in unterschiedlichen Situationen also sein kann, so differenziert muss auch der Pilot in seinen Reaktionen vorgehen.

Bilderserie: Pilotenverhalten bei einem Einklapper aus dem Normalflug

Klappt der Schirm aus dem Normalflug ein, ist für kurze Zeit die bremsende, anstellwinkelerhöhende Komponente größer als die Tendenz des Schirmes um die eingeklappte Seite zu drehen. (Bilder 1 und 2). In dieser Situation darf der Pilot nicht deutlich gegenbremsen. Beginnt die Kappe im Ansatz wegzudrehen (Bild 3), sollte der Pilot die Bremse der offenen Seite betätigen, bis merkbarer Steuerdruck spürbar ist. Um das Wegdrehen im Ansatz zu verhindern reicht in der Regel ein Steuerleinenzug von ca. 20 – 40 cm. Über den Steuerdruck und die visuelle Kontrolle des Flugwegs, wird der Schirm nun kontrolliert. Der Steuerdruck signalisiert dabei folgendes Schirmverhalten; Sinkender Steuerdruck, ist das Signal dass der Schirm schießt, es erfordert ein Nachbremsen, steigender Steuerdruck zeigt an, dass die Drehgeschwindigkeit langsamer wird oder gestoppt ist, der Pilot muss nun die Bremse wieder etwas freigeben. Plötzlich stark nachlassender



KOMMT

Die cleverste Verbindung zwischen Gurt und Gleitschirm*

* passend für alre•Gleitachirne

3000 kg Bruchlast

3 Sicherheitsstufen gegen Fehlbedienung

vereisungssicher, unerreich bedienungsfreundlich

10 Jahre Austauschintervall, ohne Betriebsstunden-Begrenzung

integrierte Rausfallsicherung

ca. 400 g Gewichtersparnis**

Schlösser in Brust- und Beingurten entfallen

Näheres unter www.wing.finsterwalter-charly.de

Erhältlich in defgharly-Bir rtzeigen Zip - Tube - Airluba und bald auch in Gurtzeugen anderer•fierslelei Gratiskatalog hanggliding I parardiding mgnnein'



ago o .71.Jelenen. Fax .11 11 07
Zweigbeir. CHARLY: Postf. 50, 67637 Sees. u 083641286. Fax -8476



Unbedingt vermeiden; Blick zu 'Kappe' während der Drehbewegung nach einem Einklapper

Foto: Hannes Schmalz

Steuerdruck zeigt einen Strömungsabriss an, der durch sofortiges Freigeben der betroffenen Steuerleine im Ansatz beendet wird. Rasch stark zunehmender Steuerdruck ist das Zeichen, dass der Schirm in eine Drehbewegung beschleunigt. Der Pilot muss diese durch energisches Bremsen dämpfen bzw. stoppen. Bei optimaler Pilotenreaktion, sollte ein Einklapper, wie ihn die Bilderserie zeigt, nach der auf Bild 4 gezeigten Situation wieder unter der Herrschaft des Piloten sein. Bei genügend Höhe kann die Energie des Schirmes jetzt durch ein kontrolliertes Weiterdrehen ganz abgebaut werden. In Boden- Hang- oder Hindernisnähe ist nun aber auch genügend Anstellwinkel- und Steuerwegreserve vorhanden um rasch in den Geradeausflug zu gelangen und sogar eine Richtungskorrektur zur offenen Seite zu ermöglichen.

Pilotenverhalten bei einem Einklapper mit schnellem Wegdrehen

Der Schirm ist mit kleinem Anstellwinkel eingeklappt, befindet sich deutlich vor dem Piloten (auf der "Nase"), dieser folgt der Kappe als Gegenpendel praktisch ohne Verzögerung in eine sofortige Drehbewegung. Diese Situation verlangt ein umgehendes Eingreifen des Piloten durch Gegenbremsen auf der offenen, nicht eingeklappten Seite um Drehimpuls und Geschwindigkeit zu reduzieren. Es gilt zunächst, den anfangs starken Drehimpuls zu dämpfen, beim Gegenbremsen muss deutlicher Steuerdruck spürbar sein. Um dies zu erreichen, ist oft ein überraschend weites Anbremsen erforderlich. Verlangsamt sich die Drehung dadurch (häufig öffnet sich der Klapper jetzt schon teilweise), muss die Gegenbremse wieder etwas nachgelassen werden (entsprechend der Steuerdruckzunahme), da sich der Anstellwinkel der gebremsten Seite nun wieder vergrößert. Die Gefahr, einen Strömungsabriss durch das Gegenbremsen zu provozieren ist bei dieser Vorgehensweise gering. Vor der aktiven Wideröffnung des eingeklappten Flügels, sollte der Schirm vollständig unter Kontrolle des Piloten im stabilen Geradeausflug oder in eine leichten, kontrollierbare Drehung sein.

Pilotenverhalten bei einem Einklapper mit verzögertem Wegdrehen

Hier erfolgt zunächst keine Drehbewegung die es zu stabilisieren gilt. Ein Gegenbremsen wäre zudem mit akuter Strömungsabrissgefahr verbunden. In dieser Situation sollte der Pilot zunächst bewusst nicht mit den Bremsen agieren, sondern dem Schirm die Zeit geben um von hinten über den Piloten zu kommen um Fahrt aufzunehmen (Bild 3). Erst jetzt darf „gefühlvoll und im oberen Steuerwegbereich, die Gegenbremse zur Stabilisierung der Flugbahn zum Einsatz kommen. Früher ist es auch nicht erforderlich, da die Kappe bis zu diesem Zeitpunkt nicht zur eingeklappten Seite wegdreht.

Zusammenfassung

- Bei einem Einklapper aus dem Normalflug ist die Phase mit hohem Anstellwinkel kurz, es schließt sich ein relativ rascher Übergang in eine Drehbewegung zu eingeklappten Seite an. Der Pilot darf erst dann mit dem Gegenbremsen beginnen, wenn der Schirm zu einer Drehbewegung ansetzt.
- Bei einem Einklapper während einer Nickbewegung nach vorne, ist die Phase mit hohem Anstellwinkel nicht vorhanden. Der Schirm gerät übergangslos in eine schnelle Drehbewegung. Der Pilot muss sofort energisch gegen bremsen.
- Bei einem Einklapper während einer Nickbewegung nach hinten, ist die Phase mit hohem Anstellwinkel besonders ausgeprägt. Der Übergang in die Drehbewegung erfolgt allmählich. Der Pilot darf zunächst nicht gegen bremsen. Erst wenn der Schirm zur Drehbewegung ansetzt, darf mit dem Gegenbremsen begonnen werden.

Schnelles Wegdrehen des Schirmes nach dem Einklappen ist in der Praxis die deutlich häufigere Gefahrensituation. Das bestätigt auch die Unfallanalyse. Bei sieben von zehn Einklapper-Unfällen sind die Piloten nicht in der

Lage gewesen, die Drehbewegung zur eingeklappten Seite unter Kontrolle zu bringen. Das Gegenbremsen erfolgte also nicht, zu spät oder zu wenig.

Deutlich weniger häufig führt ein Strömungsabriss (Trudeln) an der offenen Flügelseite durch zu starkes Gegenbremsen zu einem Unfall nach Einklapper.

Die visuelle Kontrolle

Nach einem Einklapper gilt es, die Reaktion des Schirmes zu erkennen. Dreht er nicht, langsam oder schnellweg. Diese Kontrolle funktioniert nicht, wenn man längere Zeit nach oben zur eingeklappten Kappe blickt. Denn dann fehlt der optische Bezug zum Horizont, der allein ein Einschätzen der Schirmreaktion und der Fluglage zulässt. Drehgeschwindigkeit, Höhenverlust, gefährliche Hang- Hindernis- oder Bodenannäherung, erforderliches stärkeres oder nachlassendes Gegenbremsen, all dies ist nur dann sicher einzuschätzen, wenn der Pilot in Flugrichtung blickt. Niemandem würde es einfallen, beim Kreisen oder bei einer Steilspirale nach oben in die Schirmkappe zu schauen. Sofort würde die Orientierung im Raum verloren gehen. Das gilt uneingeschränkt auch nach einem seitlichen Einklapper, der den Schirm ebenfalls, wenn auch unerwünscht, in einen mehr oder weniger ausgeprägten Kurvenflug zwingt. Leider ist das einfacher geschrieben als im Ernstfall getan. Denn die erste, instinktive Reaktion nach einem Einklapper ist meist, nach oben zu blicken und nachzuschauen was da los ist. Eine fatale Art von "Problemfixierung" führt nach Einklappen häufig zum Unfall. Der Pilot fixiert nicht nur optisch den Klapper, sondern will auch noch so schnell wie möglich das Problem beheben, pumpt wie wild mit der Bremsleine der eingeklappten Seite und vergisst dabei das wichtigste, die Stabilisierung der Flugbahn. Die durch den Klapper verursachte Drehung und oft auch die rasche Hang- oder Bodenannäherung wird vom Piloten dabei nicht wahrgenommen. Denken wir einmal kurz an den Piloten eines zweistrahligen Passagierjets. Beim plötzlichen Ausfall eines Triebwerks wird die erste Maßnahme sein, das Flugzeug auf einem stabilen Flugweg zu halten. "Fly the aircraft", das hat jeder Flugzeugführerverinnerlicht. In allen Situationen zunächst das Flugzeug zu fliegen und nicht irgendwelche Störungen beheben. Erst wenn die Kontrolle vollständig wieder hergestellt ist, kann die Behebung der Störung angegangen werden.

[Videobeispiele im Internet](#)

Wiederöffnen des eingeklappten Schirmes

Falls der Schirm nicht selbständig ausklappt, ist ein aktives Wiederöffnen der eingeklappten Flügelteile erforderlich. Dazu sollte der Schirm über die Gegenbremse vollständig unter Kontrolle des Piloten sein. Dies ist im besten Fall ein stabiler Geradeausflug. Ist der Einklapper in dieser Situation noch sehr groß, darf oft nicht bis zum Geradeausflug gegengesteuert werden, weil dann die Strömung abreißen würde. In diesem Fall muss die Drehbewegung des Schirmes über die Gegenbremse bis zu einem kontrollierten Kurvenflug gedämpft werden.

Je stärker der Einklapper den Schirm über die Flächentiefe deformiert hat, desto unwilliger wird er öffnen. In der Regel ist dann auch die Hinterkante mit einem Teil der Steuerleinenanlenkung vom Einklapper betroffen. Beim Betätigen der Bremse auf der Einklappseite greifen oft nur die innersten Steuerleinenanlenkungen. Typisch ist in dieser Situation der geringe Steuerdruck auf der Bremse, der erst nach einem weiten Steuerausschlag

anwächst. Der Pilot muss deshalb im Normalfall die Bremse an der eingeklappten Seite voll durchziehen, oft mehrmals, bis sich die Wirkung – beginnende Öffnung des Einklappers – zeigt. Auch hier ist stets auf den Steuerdruck zu achten. Steigt dieser, greift die Bremse stärker, der Klapper beginnt zu öffnen, die weitere Bremsbetätigung sollte nun mit geringerem Ausschlag erfolgen. Bleibt er gering, muss die Bremse noch weiter heruntergezogen werden. Je weiter der Klapper öffnet, desto mehr normalisieren sich Steuerdruck und Steuerweg.

Während des aktiven Öffnens blickt der Pilot in Flugrichtung und keinesfalls zum Einklapper um dort vielleicht die Fortschritte seiner Arbeit zu kontrollieren. Das Beobachten des Flugwegs sowie der Steuerdruck an der Bremse der offenen Seite geben die erforderlichen Informationen um den Schirm in dieser Situation zu kontrollieren.

[Videobeispiel im Internet](#)

Grundregeln zum Pilotenverhalten nach einem Einklapper

- Der Pilot blickt in Flugrichtung um seine Fluglage zu kontrollieren
- Durch Körperspannung und aktives Belasten der "hohen" Seite des Sitzbretts wird ein passives Abkippen im Gurtzeug verhindert
- Allein die Drehgeschwindigkeit des Schirmes bestimmt die Stärke des Gegenbremsens;
 - keine Drehung = kein Gegenbremsen,
 - beginnende mäßig schnelle Drehung = mäßiges Gegenbremsen,
 - beginnende schnelle Drehung = kräftiges Gegenbremsen
 - starke anhaltende Drehung = energisches, sehr kräftiges Gegenbremsen
- Beim Gegenbremsen auf den Steuerdruck achten; allmählich steigender Steuerdruck = Anstellwinkelvergrößerung, Bremse nachlassen, plötzlich stark ansteigender Steuerdruck Beschleunigung in die Drehbewegung, nachbremsen, sinkender Steuerdruck = Kappe schießt vor, nachbremsen, plötzlich stark abfallender Steuerdruck = Strömungsabriss, Bremse sofort freigeben
- Anhaltende Drehbewegung mit extrem hohem Steuerdruck auf der Gegenbremse ohne Verlangsamung oder mit Beschleunigung = Verhänger = sofort Rettungsgerät auslösen
- Aktives Wiederöffnen des Klappers erst, wenn die Drehbewegung des Schirmes vom Piloten voll kontrolliert wird. Wiederöffnung durch kräftiges herunterziehen und Nachlassen der Steuerleine an der eingeklappten Seite.

Themen in Teil 2 des Einklapperberichtes

- Testflugergebnisse und Praxiserfahrungen
- Beschleunigte Einklapper
- Verhänger
- Gegenklapper
- Einseitiger Strömungsabriss durch Übersteuern
- "Totalzerleger"

Karl Slezak, Sicherheitsreferent

TESTFLÜ

A Info

Das Testberichtschemata für Gleitschirme und Hängegleiter

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

Gleitschirme	
1	Gleitschirme mit einfachem, weitgehend fehlerverzeihendem Flugverhalten.
1-2	Gleitschirme mit gutmütigem Flugverhalten.
2	Gleitschirme mit anspruchsvollem Flugverhalten und dynamischen Reaktionen auf Störungen und Pilotenfehler. Für Piloten mit regelmäßiger Flugpraxis.
2-3	Gleitschirme mit sehr anspruchsvollem Flugverhalten und heftigen Reaktionen auf Störungen und geringem Spielraum für Pilotenfehler. Für Piloten mit umfassender Flugerfahrung und regelmäßiger Flugpraxis.
3	Gleitschirme mit sehr anspruchsvollem Flugverhalten und sehr heftigen Reaktionen auf Störungen und geringem Spielraum für Pilotenfehler. Für Piloten mit überdurchschnittlich hohem Pilotenkönnen.
G	Nur spezielle, namentlich aufgeführte Gurtzeuge sind mit diesem Schirm zugelassen
GH	Brustgurtzeuge - Alle Gurtzeuge, die der Gurtzeuggruppe GH angehören, sind mit diesem Gleitschirm zugelassen (dieser Gruppe gehören fast alle modernen DHV/OeAeC-zugelassenen Gurtzeuge an)
GX	Gurtzeuge mit festen Kreuzgurten - Alle Gurtzeuge, die der Gurtzeuggruppe GX angehören, sind mit diesem Gleitsegel zugelassen
Biplace	Der Schirm ist für doppelseitigen Betrieb zugelassen ●
Y	Hängegurtzeug (frühere Konstruktion) IBM 'BMW Spezialgurtzeug
Drachen	
1	für Piloten, die an einem einfachen Flugverhalten interessiert sind, z.B. weil sie selten fliegen
2	für Piloten, die den Ausbildungsstand Beschränkter Luftfahrerschein (A-Lizenz) haben, und genußvolles Fliegen vorziehen
3	für Piloten, die den Ausbildungsstand Unbeschränkter Luftfahrerschein (13-Lizenz) haben und regelmäßig und in kurzen Zeitabständen fliegen
E	Spezielle Einweisung erforderlich. z.B. wegen ungewöhnlicher Steuerung
G	Spezielles Gurtzeug erforderlich ■
	Zwischenwerte 1-2 und 2-3 sind möglich



DHV 65-01-1176-03

°ZONE VIRCAN XS		
Trakerdill DIN 47		
leitlikatinhaber	Aerosport International GmbH	
Hersteller	Ozone	
Klassifizierung	2 GH	
W-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze eile Anzahl Sitze max	1 1	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Nein	
Verhalten bei	min. Fluggewicht(55 Kg)	max. fluggewicht(70 l
Slad	1.2	1.2
bVerhalten	gleichmässig, solort	gleichmässig solo
Autrieilverhalten	kommt ehrt über Piloten	kommt solori über Piloten
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich	de rchschnillich
Starthandlung	ehlach	einlade
Geädemallug	1.2	1.2
Trimmerdwredekeil (kühl)	36	31
beschleunigte Geschwindigkeit (km Al)	0	52
Rolldanke	dumfireinlich	durducheillich
kunenhandlin		
Iredellenden!	gering	geien
Steuerweg	gering	duRbschnillich
Wendikeil	hoch	hoch
Beidseil esübrieben		
Sackflug nen	durchsehoidlich 60 cm - 75 an	durchschnittlich 60 - 75 cm
Follstallgrenze	durchsehoidlich 65 cm - IC an	durchschnittlich 65 sm - 00 cm
Hemskralenstieg	hoch	hoch
hüiles linklagen	0.2	1.1
Vocheschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öftnngsverhalten	selbständig yersörfel	selbständig verzöget
friniales Einklappen (beschleddil)		2
Yorbeschleunigung		durehntlich
elsureerhallu		selbständig arczenerel
fineiltges Einklappen	2	
Wegdrehen	40-300 Grad	90-180 Grad
Srehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durmhululirä
	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung
therwerhist	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
ülfungsverhalten	sedaständig geringell	selbsiendig reue-gort
Einleilung		
Wegdrehen		90 - 180rad
Orehgetchseindighell		duiChschnittlich
		mit Verlangsamung
Hohenerlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Gloungserhalten		verzöget
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkrallanslieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einlach, keine lesdenz	einfach, keine faulenz zum
	SGMeungeWiss	shrm Neabriss
Öftnerhalten	selbständig schnell	selbständig scheel
fullalLsTam, Maldung	1.2	1.2
fufhlaif, seigm duseilung	1.1	1.1
Andel aus Trimmteschen		2
Trudeln aus slat hrenflug		2
Stelluimle		1.2
Einhellung	einlach	einlach
Trudelleodem	gering	nicht ruhenden
dusledung	selbständig	selbständig
Einleilung	einlach	einlach
Ausleilung	selbständig	selbständig
Landung	1.1	1.1
landeurhallen	einfach	einlach

FIREBIRD SUB ONE S		
Wibericht D11119		
Je rtilikalinhaber	Firebird Sky Sport AG	
Hersleller	Firebird Sisy Sport AG	
Klassifizierung	1 GH	
W-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min Anzahl Sitze max	1 1	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Nein	
Verhalten bei	min. Fluggewicht(80 Kg)	mar. Fluggewicht(85 Kg)
Sied		
Fülverhalten	gleichmässig, soloi	gleichmässig, sotori
Aufziehverhalten	kommt ⁹ fall über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
hrrageschwindigkeit (km/h)	34	31
Beschleunigte Geschwindigkeit (km/h)	0	
Relldämpfung	hoch	hoch
hudehendend	nicht vorhanden	gering
Steuernweg	durchschnittlich	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch
es übenieren		
Sackfluggene	spät > 15 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	spät > 90 an	spät > 90 cm
02mskrallanstieg	hoch	hoch
Fronales		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Ölrungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
n (beschleunigt)		
Vorbeschleunigung		gering
Ölrungsverhalten		selbständig schnell
es Finkla		
Wegdrehen	< 95 Grad	< 40 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	wieg
liehenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Ölrungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Wegdrehen		< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit		gering
Höhenverlust		gering
Stabilisierung		selbständig
Ölrungsverhalten		selbständig schnell
Einklappen und Gegend.		
Stabilisierung	selbständig	ülldleUegentm.ensen
Steuernweg	durchschnittlich	droscheillich
Sienerkrallanstieg	hoch	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine knendz zum	einfach, keine Tendenz zum
	Strömungsabriss	Strömungsabriss
Ölrungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Fullstall, Ausleitung		
Fullstall, Ausleitung		
Fullstall, dusleitung		
frudeln aus eselu		
frudeln stal. Kurvenllng		
imle		
Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einleitung		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
landverhalten		
landverhalten	einfach	einfach
Enienzungen Nu		

MESCAL L		
TESTBERICHT DHV 03		
Zertlikalinhaber	Skywalk GmbH & Co. KG	
Hereleller	Skywalk GmbH & Co. KG	
Klassifizierung	1 GH	
W-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min Anzahl Sitze max	1 1	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Nein	
Verhalten bei	min. Fluggewicht(105 KG)	max. Fluggewicht(130 KG)
Sied		
Fülverhalten	gleichmässig, sehr	gleichmässig, soloi
Kurz ie hrrhalten	kennt Wort über Piloten	kommt Sofoi eher dertei
räishehegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Relldämpfung	hoch	hoch
Eurenhandidng		
hudehendend	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuernweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Sackfluggene	spät > 15 cm	spät > 15 cm
Fullstallgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 cm
Bienskrallanstieg	hoch	hoch
Vorbeschleunigung	gang	gering
Binun sverhallen	selbständig schnell	selbständig schnell
Einklappen		
Wegdrehen	90 + 180 Grad	90 + 1 h Grad
Wegdrehen insgesamt	90 180 Grad	90 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 15 Grad	Kleine; 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Ölrungsverhalten	selbständig	selbständig
es Einklau en		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuernweg	hoch	hoch
Stenerkrallanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
	Strömungsabriss	Strömungsabriss
Ölrungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Fullstall, Ausleitung		
hudehn aus Trimmgesch.		
frudeln aus Kurenllng		
Eieleitung		
Eieleitung	einfach	eifach
Trudellendenz	nicht enhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
Sinkgeschwindigkeit (l/min)		8
Einleitung		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Obren ante n		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
landverhalten		
landverhalten	einfach	einfach
Vorbeschleunigung		
Ölrungsverhalten	gering	gering
Ölrungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Enseil, 13		
Wegdrehen	90 110 Grad	90 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 + HO Grad	90 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Mal Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Ölrungsverhalten	selbständig	selbständig
Einleitung		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Inrunge Flugsicherheit		

Skyline flieht Saar GmbH		
MAC Para Technology lld		
Zertlikalinhaber	Skyline flieht Saar GmbH	
Hersleller	MAC Para Technology lld	
Klassifizierung	1 GH	
W-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min Anzahl Sitze max	1 1	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Nein	
Verhalten bei	min. Hugewichth(80 KG)	mar. fluggewicht(80 KG)
Std		
äälleihalten	gleichmässig, malet	gleichmässig, soloi
Aufziehverhalten	kose sofort über Piloten	kommt Ad älter Piloten
Abhebegeschwindigkeit	gering	gering
Starthandling	einfach	einfach
Relldämpfung	hoch	durchschnittlich
Idellendend	nicht vorhanden	gering
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch
Sackfluggene	spät > 75 cm	spät > 15 cm
Fullstallgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 cm
Bremskrallanstieg	hoch	hoch
Vorbeschleunigung	gering	gering
Ölrungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
es		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	Mies
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 15 Grad	kleiner IS Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Ölrungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einklappen Gegend.		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuernweg	hoch	hoch
Stenedirallanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
	Strömungsabriss	Strömungsabriss
Ölrungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Fullstall, Trimmgesch.		
Indeln Trimmgesch.		
es W.F. Kmenfing		
Einleitung		
Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	nicht vorhanden	gering
Ausleitung	selbständig	Hachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit (l/min)		
Einleitung		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren ante, en		
Eierfang	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
landverhalten		
landverhalten	einfach	einfach
Einklappen rheschleuni		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Ölrungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseid Einka dreschleunigl		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 15 Grad	kleiner 15 Grad
fliehenrealus	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Ölrungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Ohren ante, en, bertHeunigl		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
gen flugsicherheit		

DHV GS-01-1180-03



PRO DESIGN JAZZ-BI
TESTBERICHT DHV 03

Verhalten bei	min. fluggewicht(140 KG)	max. fluggewicht(210 KG)
Stall	14	
Füllverhalten	gleichmäßig, solog	gleichmäßig, soft
Aufliegeverhalten	kommt solo ⁹ über Filelee	keul solo ⁹ über Piloten
Abhebeschwindigkeit	durchschnitlich	ducke knirrich
Abhandlung	durchschnittlich	dumbeniglich
Kedemullui	1,2	1-2
Rolldämpfung	durchschnittlich	duduhalb
Kurvenrundung	1,2	1-2
Hubellendenz	aufr	gering
Steuerverhalten	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschalla	durchschnittlich
Beidseitige Überziehen		
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 15 cm
Fallsallgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 cm
Brennkraftantrieb	hoch	hoch
Einseitiges Einklappen		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen	1,2	1-2
Wegdrehen	90-180 Grad	90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90-102 Grad	90-180 Grad
Wegdrehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 15 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	rügedie
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen und Gaerst		
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Steuerverhalten	hoch	hoch
Steuerrallansgen	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Dimonesregalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Amithung	1,1	
Trudeln aus Trine genhier	1,2	1,2
Trudeln aus riat. Kurvenflug		
Steilsirale	1,2	1,2
Einleitung	einfach	einfach
Hubellendenz	leicht vorhanden	nicht vorhanden
Auslegung	selbständig	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkegeschwindigkeit		
Ausleitung	einfach	einfach
(Ren ante an)		
Einleitung	leicht	leicht
Weildu	selbständig schnell	selbständig schnell
Landeverhalten	einfach	einfach

DHV GS-01-1181-03



ADVANCE BI BETA 41

THIBERIFIL

Verhalten bei	min. fluggewicht(135 KG)	max. fluggewicht(1225 KG)
Zerfallskriterien		
Hersteller	ADVANCE Thun AG	
Klassifizierung	Biplace	
W-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	2 / 2	
Beschleuniger?	Nein	
Trimmer?	Ja	
Stall		
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, solog
Kurzzielverhalte	kommt solo ⁹ über Filelee	kommt solo ⁹ über Piloten
Abhebeschwindigkeit	gering	gering
Starrtheilung	einfach	unlich
Geradeausleg		
Rolldämpfung	hark	hoch
Hubenhandlung		
Hubellendenz	gering	gering
Steuerverhalten	hoch	hoch
Wendigkeit	hoch	hoch
Einseitige Überziehen		
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fallsallgrenze	durchschnittlich 55 cm + 80 cm	durchschnittlich 55 cm + 80 cm
Brennkraftantrieb	hoch	hoch
Einseitiges Einklappen		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen	1,2	1,2
Wegdrehen	90-180 Grad	90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90-100 Grad	90-112 Grad
Wegdrehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen und WDenst.		
Stabilisierung	selbständig	Abstandia
Steuerverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerrallansgen	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Fallsall, ramm. ausleitung	1,2	1,2
Hubellendenz, Trimm gesteuert	1,2	1,2
Trudeln aus Hal. Kureenflug		
Steilsirale		
Einleitung	einfach	einfach
Hubellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
Sinkegeschwindigkeit	15	15
Einleitung		
Ausleitung		
Ohren anlegen		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung		
Landeverhalten	einfach	einfach
Einseitiges Einklappen		
Einleitung	leicht	leicht
Hubellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
Sinkegeschwindigkeit		
Einleitung		
Ausleitung		
Ohren anlegen		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig	selbständig
Landung		
Landeverhalten	einfach	einfach
Einseitiges Einklappen		
Vorbeschleunigung	gering	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen (beut It)	2	2
Wegdrehen	90-180 Grad	90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90-180 Grad	90-180 Grad
Wegdrehgeschwindigkeit	hoch	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren	2	1,2
Haerune		leicht
dotier eng	nichtselbständig	selbständig schnell

DHV GS-01.1182.03



ICARO ICE

TESTBERICHT DHV 03

Verhalten bei	min. Fluggewicht(110 KG)	max. fluggewicht(105 KG)
Stall	1-2	1,2
Füllverhalten	gleichmäßig, solog	gleichmäßig, sofort
Aufliegeverhalten	kommt solo ⁹ über Piloten	kommt solo ⁹ über Piloten
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich	gering
Abhandlung	einfach	unlich
Geradeausleg		
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Hubenhandlung		
Hubellendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitige Überziehen		
Sackfluggrenze	dahschnittlich 60 cm + 75 cm	durchschnittlich 50 - 75 cm
Fallsallgrenze	durchschnittlich 55 cm + 80 cm	durchschnittlich 55 cm + 80 cm
Brennkraftantrieb	hoch	durchschnittlich
Einseitiges Einklappen		
Vorbeschleunigung	dunhuhurad	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen	1,2	1,2
Wegdrehen	99-180 Grad	90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt	92-180 Grad	90-180 Grad
Wegdrehgeschwindigkeit	hoch	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 15 Grad
Höhenverlust	hoch	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen und Hei		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerrallansgen	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Fallsall, ramm. Amleitung	1,2	1,2
Hubellendenz, Trimm gesteuert	1,2	1,2
Trudeln aus Hal. Kureenflug		
Steilsirale		
Einleitung	durchschnittlich	einfach
Hubellendenz	durchschnittlich	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	selbständig
Sinkegeschwindigkeit	Idresec	7
Einleitung		
Ausleitung		
Ohren anlegen		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig	selbständig
Landung		
Landeverhalten	einfach	einfach
Einseitiges Einklappen		
Vorbeschleunigung	gering	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen (beut It)	2	2
Wegdrehen	90-180 Grad	90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90-180 Grad	90-180 Grad
Wegdrehgeschwindigkeit	hoch	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 15 Grad
Höhenverlust	hoch	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren	2	1,2
Haerune		leicht
dotier eng	nichtselbständig	selbständig schnell



DHV 0S-01 : 1184-03



NOVA AERON S	
MIRRIOS NN 03	
Zeittaktinhaber	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.
Hersteller	NOVA International
Klassifizierung	2 GH
IN-Schlepp	Ja
Anzahl SHia min / Anzahl Sitze max	111
Beschleuniger?	Ja
Trimmer?	Nein

Verhalten bei	min. Huneslicht(° KG)	Fluggewicht(95 KG)
Start		1,2
Füllerhalten	gleichmäßig, soloil	gleichmäßig, olorf
Akshrerhalten	kommt soloil aber Piloten	hemmt soloil her Piloten
Ablebegeschwindigkeit	gering	gering
Starthaedling	duschschnillich	durchschillieh
Geradeausflug		
Roldämpfung	durchschnillich	durchschnillich
Narrenhandlung	11	
Trudnenden	gering	gering
Steuweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	derchsche glich
überziehen		
Sackiluggrenze	duxhichnillich 60 cm 75 an	durchschnillich 60 mm 75 cm
fußsailgrenze	duichsdillhä 65 cm 80 cm	durchschnillich 65 cm + 80 cm
Bremskrallanslieg	durchschnillich	durchschnillich
frontales linklappen	2	
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	nicht selbständig	selbständig reuegerll
linseit. 	beidseil es Anbremsen	
linseit. 		2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 180 Grad
nrehgeschwindigkeit	gering	dumschnillich
° ar. Roll bzw. Hickerekel	kleiner 15 Grad	greller 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig reuenarr	selbständig
heiliges Einklappen und Genest.	1,2	
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Steuweg	durchschnittlich	deirhschnillich
Steuerskrallansgen	durchschnittlich	durchschnellich
Gegendrehen	einlach, keine landen: zum	einlach, keine kndein sein
Öffnungsverhalten	selbständig verzögerl	Sireffungsabriss
01fann wer halten	selbständig verzögerl	seihlaedie en ⁹ mg
fuiklall, s mm. Auslehm		1-1
trudeln 	trimmgeschw.	1,2
Trudeln 	stet. Kuneulleg	
Steils, frale	2	2
Einteilung	durchschnittlich	durchschnittlich
Inudellendenz	gering	gering
Ausle ⁹ ung	selbständig	Nachdrehen < 180 Grad
Sink eschwindi keil Im'ci		
Einteilung	einlach	einlach
Auslelern	selbständig	seihsrauh,
Ohren aale en	1	1
Einkleitung	lechl	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbstandi schnell
Sand		
Landverhalten	einlach	einlach
Fmn ⁹ le Einklag en Desekeuni	2	
Vorbeschleuniggle	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnewseerhalten	selbsland YerrID.ail	selbstandin reueperl
firmeiliges Einklappen roeschleuud	1	
Wegdrehen	90 . 'so Grad	180.360 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 360 Grad
Biegeschwindigkeit	durchschnittlich	durehschnidich
mir Verlangsamung		eit Verlangsamung
Mar. Roll bzw. Nickwinkel	alter 45 Grad	großer 45 Grad
Höhenerlast	durchscheinlieh	durchschnittlich
Stebillsiareng	Albstlach	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig eeridgeir	salbslendi. reugien
Obren anlegen, beschleunigt		
Einteilung		lechl
Ausleifun	selbstandi, schnell	selbständig schnell
flugsicherheit		

DHV 01-0396-03

SPICE		
Hersteller	Baurek Fluggeräte GmbH	
Inhaber der deutschen Musterprüfung	Hantel Fluggeräte GmbH	
Klassifizierung	3	
Fluggewicht	100 Kg - 132 Kg	
Sirzahl		
Höchstzulässige Fluggeschwindigkeit	90 knIM	
Windschlepp	Ja	
Ul-Schlepp	Ja	
11(11115)NF		
irim.mondtußgen	56	
Alt des Steuerhügels	pinmlied	
Sienerbügelbasis	Speedbar	
Besonderheiten	lumlos. 2 Schrankungsanschlage pro Seile	
BODENHANDEING	STAR!	2
Statische L astigkeil	lechl hecristelig	
Aerodynamische lastigken	neutral	
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	
6IRA0EAU5fäil		3
min (km hl	31	30
real dun IU	>90	>99
Biigeldruck bei 60 heir	geringdunchschnillich	gering
BEmaldruck bei 80 km ir	duechschnillichleeh	gering
Richtungsstabilität (Gieren) kein Gieren, Auhahnkein möglich		
IURVENHANXING		2
Krallaufwand ler Einleisen	gering	durchschnittlich hoch
Krallaufwand ler Auslegen	gering	durchschnittlich hoch
Rollzeit für Einleiten	kurz	durchschnittlichlang
Rollzeit für Ausleiten	kurz	durchschnittlichlang
Schräglage bei 9 min.sMk	neutral	leicht zunehmend
VERHAFTEN	SIRONUNOSABRISS	2
Geradeausflug Eingel laegsam vor	problemlos	prahlendes
Geradeausflug + Bügel schnell vor	problemlos	Aki deutlich ab
Kurvenflug + Bügel langsam res	Kurrensachflug	Kurrensackflug
Kurvenflug Bügel schnell vor	Kurrensackring	nicke deutlich in die Kurse
Provoziertes hadem	nicht möglich	nicht möglich
LÄNDU16	116	2
Ausschwebestrecke	lang	
Motel des Stallens	inigschwer zu lindn	
4-8melch des lhn	durchschnittlich	
Krallaulerand beim Stalln	duichsdulaich	
MAROM	/11165KNERHEIT	



Neues

in Sicht...



MAKALU 2
Basis DHV 1-2
Jetzt Testfliegen!



www.0 -euro e.com



Free Flight 2004

Wir passen uns an

Nachdem Geiz immer noch geil und keine Erlösung von den „Superstars“ in Sicht ist, haben wir uns dem allgemeinen Trend angeschlossen und die Free Flight dem Zeitgeist angepasst. Mehr Programm mit mehr Unterhaltung bei gleichem Preis. Ihr spart zwar keinen Euro, bekommt aber mehr geboten. Nach den Regeln der RTL-Produzenten haben wir auch jede Menge Stars eingeladen – aber echte Stars, die zwar nicht rausfliegen, aber auf alle Fälle fliegen. Mit dabei in unserer großartigen Show ist »Mad Mike« Kling am Gleitschirm, Hannes Arch mit der neuen Red Bull Kunstflugmaschine, Uli Gegenschatz mit Basejumps und Wingsuit, Roland Bauer am Steuerknüppel seines Segelfliegers, die Renegades und jede Menge anderer Stars der Lüfte. Dieter Bohlen ist übrigens nicht dabei!



Unsere Haliensho

Neben den vielen Ausstellern, die wir hier nicht alle aufzählen können (bitte ins Internet schauen) gibt es dieses Jahr auch ein neues Filmfestival. Namhafte Filmemacher und nicht weniger kreative Hobbyfilmer zeigen auf unserer großen Leinwand Beiträge mit einer Spieldauer bis zu 45 min. Mit eurer Stimme könnt ihr unter anderen einen Publikumpreis vergeben.

Über das Free Flight Abendprogramm haben wir sehr viel nachgedacht. Nachdem Jeanette Biedermann gerade in Garmisch die Teenies begeistert hat und Ozzi Osborne auf Reha ist haben wir uns für eine karibische Beach Party mit den Waikiki Beach Bombers entschieden. Nach dem Motto „we bomb the beach – but not an the beach“ wird am Samstag, 03. April, ab 19:30 Uhr der Margarita fließen.

Wer jetzt noch Fragen hat oder nicht weiß, was auf der Free Flight 2004 noch so geboten wird, kann unter www.free-flight.de aktuelle Infos einholen oder uns einfach anrufen. Wir freuen uns auf euer Kommen!



Veranstalter: Free Flight Pool e.V.

Organisation: mcn communicate

Kontakt Organisation: Tel: +49 (0) 8821 18853

e-mail: info@mcn-gap.de

homepage: www.mcn-gap.de

Öffnungszeiten: Fr / Sa: 10:00 Uhr bis 19:00 Uhr

So: 10:00 Uhr bis 18:00 Uhr

Abendprogramm:

Takeoff Beach Party mit den Waikiki Beach Bombers

Samstag, 03. April Einlass 19:30 Uhr

12 Euro Eintritt/ für Free Flight Besucher

10 Euro + einen Freidrink

F R E E

LIGHT 2004

www.free-flight.de

**GLEITSCHIRM
DRACHEN
KITE**

takeoff Beach Party
Sa., 3. April 2004 · Einlass 19.30 Uhr
Waikiki Bea

Fers
DJ Shorty

2.-4. April 2004

GARMISCH-PARTENKIRCHEN
OLYMPIA-EISSPORT-ZENTRUM



takeoff

FLIEGEN AUF N+TV

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.

ANZEIGENSCHLUSS Gebrauchtmarkt 02.03. - Info Nr. 127

**Später eingehende Anzeigen
werden automatisch ins nächst-
folgende Info aufgenommen**

Anzeigen bitte nur schriftlich mit dem Anzeigenauftrag an Faxnr. 08022/9675-99!

Kürzungen vorbehalten

Haftungsausschluß!

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

Drachen

Relax 16, Ausführung Deluxe, NP 3.800 € für VB 2.600 €, Tel. 0160/94522420

Impuls 14, Sting Soft mit Rettungsschirm für 158 cm, blau/grau, Bl. 1995, Tel. 0711/65719-32 od. Fax: 0711/65719-33

2

Sting 118, Bj. 5/00, Klappbasis, VB 2.100 €, Tel. 06357/96449

2-3

Twister, B1, 8/98, OS weiß/US blau/gelb/grün, Trapez umgerüstet, VB 1.500 €, Tel. 089/6116490

3

Ghostbuster, Modell 2000, blau/weiß, VB 2.800 €, Tel. 0171/4559943 od. Fax: 07621/65064

Laminar 14 / ST, Ikaro, Kl. 3, VI. 11/97, Check 6/04, weiß/blau, FP 1.500 €, Tel. 0179/4803985

Stealth 14, Bj. 1/03, blau/Matrix, Zubehör, VB 3.480 €, Tel. 02903/7627

Zephir CX, Gurtzeug, Schirm, Vario, 980 €, Tel. 07681/2607

Gleiterschirme

1

Boxtair L, kompl. Ausrüstung, Bj. 2002, Gurtzeug SupAir Profeel XL, Rettung SupAir L, Helm Charly Insider, Overall Skyline XL, VB 1.800 €, Tel. 05147/1587

Pilots One M, Bj. 01, 75-95 kg, rot, 1.200 €, Tel. 0170/6384803

Pilots One M, Bj. 1/01, rot, Check bis 7/05, 75-95 kg, VB 1.350 €, Tel. 0173/9844105

Pulse S, blau/weiß, Bj. 1/03, 65-85 kg, VB 1.500 €, Tel. 0173/3218054

Advance Epsilon 2/25, gelb/rot, Check bis 13.2.2005, 60-85 kg, Edel Gurtzeug, zus. 500 €, Tel. 07151/207271 od. 0162/7638551

Arcus L, Bl. 5/2000, blau, Check neu, mit Gurtzeug Pro Design Jam, incl. Rettung, VB 1.800 €, Tel./Fax: 0202/625365

Arcus M, 80-105 kg, rot/ws, Bi. 6/99, Check bis 6/2005, incl. Pocksock, VB 900 €, Tel. 0171/4702554 od. tr@schwarzwoldgeier.de

Arcus M, Bl. 11/03, wg. kostenlosem Umtausch 2.100 €, Tel. 02041/34915 od. Fax: 02041/989716

Arcus M, Bj. 4/00, blau, Gurtzeug Woody Volley X-Press, Rettung Firebird RS 2 (bis 120 kg), VB 1.600 €, Tel. 089/6116490

Arcus M, Bj. 9/99, rot/weiß mit Packsack, Gurt Firebird rot, Rettung Comet RS 34, Helm Casco, Vario Bräuniger, Funkgerät Kenwood, Klinke Koch, VB 1.500, Tel. 0172/6421698

Atlas L, Bj. 97, 90-110 kg, Check Mai 05, VB 600 €, Tel. 05485/2609 od. Fax: 02571/941519

Atlas L, gelb/pink, B1. 98, mit Gurtzeug SupAir, Rettung u. Bräuniger Vario, kompl. 1.250 €, Tel. 0174/3055803 od. 07824/662634

Edel Confidence L, Bl. 3/00, Gurtzeug Dimensione mit Protektor, Rettung, Varia, Helm, kompl. 1.750 €, Tel. 06157/808655

Independence Avalon S, Bj. 8/02, 1.700 €, Tel. 0160/93471720

Makalu M, 80-105 kg, Prüf. Gütes. 4/03 mit Gurtzeug UP Pamir M Stückprüf. am 03/03 mit Packsack und Helm, VB, Tel. 089/399874

Matrix M, 75-95 kg, 131. 4/00, gelb, Check bis 1/05, VB 950 €, Tel. 089/52059950 od. gerd.breitenbach@t-online.de

Moon M, Bl. 05/02, blau, 80-110 kg, 980 €, Tel. 06222/74427

Nova Philou 29, ohne Gurtzeug, pink/lila, Vj. 09/95, VB 600 €, Tel. 07156/48458 od. Fax: 07156/270613

Pure L, rot, 90-130 kg, Bj. 7/00, Check 7/05, VB 899 €, Tel. 0171/9447830

Swing Arcus 3.26, Bj. 4/03, blau, 1.799 €, Tel./Fax: 06232/40623 od. 0173/8663089, tags. 0621/740-3135 od. info@maehringer.net

Vector L, Di. 2001, perche Integralgurtzeug mit Rettung, mit Check, Packsack Bräuniger Vario, Preis VB, Tel. 0172/3673811

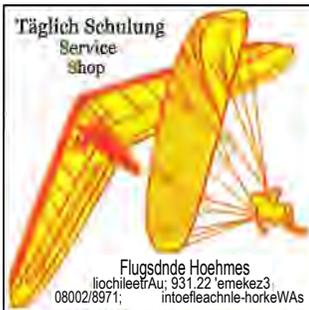
Vision Classic M, EZ 1998, grün/weiß, Check 2004, incl. Gurtzeug Woody Volley Wind, Rettung Turmpoint Esprit Light III, VB 1.200 €, mail@m-kiefer.de

Advance Sigma 5 28, 85-107 kg, Bj. 7/02, °aua (blou/weiß), VB 1.900 €, Tel. 07121/347676

Advance Sigma 5 28, Bj. 02, VB 1.950 €, Tel. 0163/8805500

Compact 31, 65-80 kg, Bl. 10/98, blau, Check 04/04, Rettung Pro Design xs360help, Gurtzeug Pro Design Jam blau (Protektor, Beschleuniger), Packsack, 1.650 €, Tel. 09132/736192 od. 0172/8649426 od. touchlife@herzomedia.net

Hornet M, 80-105 kg, Bj. 6/2002, 56 kmh Speed, 1.590 €, Tel. 08072/382505 ab 18.00 Uhr



Tägliche Schulung
Service
Shop

Flugschule Hoehmes
Lilienthalstr. 48, 31227 Mekeze
08002/8971; info@flugschule-horkeWAS.de

#7.7

r- „Flugsportladen Siegen“

Claus .715_rhs:

Probefliegen + Verkauf fast aller aktuellen GSI Wir führen: Advance, Aires, Apco, Edel, Fresh Breeze, Firebird, Gin Gliders, nova, Ozone, Perche, Pilots, Pro Design, Swing, SupAir, UP, Windtech.

Neue Gleiterschirme ab 1.899 €, ständig 40 gebrauchte GS vorrätig. Inzahlungnahme, Fluglehreinweisung 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 Vischer, Eisenhutstr. 48, 57080 Siegen, Tel. 0271/382332
clausflugsport.de www.flugsport.de

Jahreshauptversammlungs beim 1. Parafly-Club Schwaben

Nach den Berichten der einzelnen Ressortleiter über Ereignisse des abgelaufenen Jahres erfolgte die Wahl der neuen Vorstandsmitglieder, die zwar keine Überraschungen brachte, jedoch einige neue Gesichter, vor allem engagierter Mitglieder mit erst kurzer Mitgliedschaft, neuen Aufgaben zuführte. Das Argument der Kandidaten bei der Vorstellung: Der Club hat uns soviel Freude und Hilfe gebracht, dass auch wir etwas für den Club tun wollen. Zwei Damen sind im neuen Vorstand. So wird Ilka

Döring als 2. Vorsitzende den 1. Vorsitzenden Lorenz Datz unterstützen. Neu im Amt ist auch Hazel Tywell (zuständig für das Clubinfo) und Markus Färber als Schriftführer. Thomas Ament und Erich Schneck betreuen weiter ihre Ämter als Kassierer bzw. Tourenleiter. Als Referenten stellten sich zur Verfügung: Peter Körber (Sportwart), Lothar Pütz (Oahrespro-

gramm Sponsoring), Gottfried Debera (Sammelbestellungen) und Volker Baucke (Jugend und Frauen). Kassenprüfer sind Regina Strohecker und Eckehard Bierer. Ob Roland Kleiser als Sicherheitsbeauftragter fungiert, konnte noch nicht geklärt werden. Alle Wahlen erfolgten einstimmig. Ein tolles Programm wurde für 2004 zusammengestellt. Vom Rückwärtsstart-Training bis zur Indonesien-Bali-Flugreise wird alles geboten. Infos unter www.1pcs.de.

1. Parafly-Club Schwaben, Wolfgang von Brunn

Jahresprogramm 2004 der Ostallgäuer

Die Ostallgäuer Drachen- und Gleitschirmflieger aus Marktoberdorf haben wieder ein Jahresprogramm aufgelegt, das keine Wünsche offen lässt. Außer Wissenswertem über die Fluggebiete im Allgäu und vielen nützlichen Adressen werden verschiedene Ausflüge in die nähere Bergwelt sowie nach Italien, Österreich, Schweiz und nach Südtirol angeboten. Auch die sportliche Seite kommt hier nicht zu kurz, Vereinsmeisterschaft, Wettkampf gegen befreundete Vereine und Streckenflugpokal für Mitglieder vervollständigen die Aktivitäten. Interessenten können dieses Programm ab Anfang Februar kostenlos anfordern bei Horst Hüttner, Peißenberger Str. 7, 82389 Böbing oder per e-Mail unter horst@startplatz-breitenbera.de.



Vereinsausflug in die Dolomiten

Jedes Jahr fährt der rührige Fliegerverein im Frühjahr und im Herbst für mehrere Tage gegen Süden, der Sonne entgegen. Dorthin, wo die von Fliegern so heiß geliebte Thermik schon früher im Jahr spürbar ist und im Herbst noch immer andauert, wenn in unseren Breiten schon lang anhaltende Nebelfelder oder regnerische Schlechtwetterphasen diese für mehrere lange Wintermonate unterbinden.

Die Herbstfahrt führte heuer nach Canazei in den Dolomiten. Dort bezog man in einer gemütlichen Pension Quartier und wurde auch reichlich verwöhnt. Täglich erfolgte nun die Auffahrt auf den Sellapaß zur Col Rodella, wo die Drachenflieger ihre Fluggeräte aufbauten, während die Gleitschirmflieger die noch warme Herbstsonne und das traumhafte Panorama genießen konnten. Und dann um



die Mittagszeit, da war sie wieder – die sanfte Herbstthermik, mit ihrem typischen Geruch nach Almwiesen. Nun gab es kein Haften mehr und einer nach dem anderen, Drachen- wie auch Gleitschirmflieger, startete in die so geliebte Leichtigkeit und oft scheinbar unendliche Freiheit. Täglich waren Flüge über 3.000 Meter rund um die schon schneebedeckten Langkofel, Sella, Sass Pordoi, Belvedere und der Marmolada oder Richtung Seiseralm / Rosengarten möglich. Auch wenn die Fingervor Kälte oft ganz klamm waren und der Schmerz schier unerträglich schien, jede Minute vor dem Hintergrund dieser imposanten Berge, den herbstlich braunen Almwiesen, den bunt gefärbten Bäumen, war Genuss pur. Abends bei Pasta oder Pizza und reichlich Vino gab es genug Gesprächsstoff. Die Erlebnisse des Tages sprudelten bei manchen nur so raus; schön, wenn man Erfahrungen austauschen und Freunde an seinen Erlebnissen teilhaben lassen kann.

So vergingen die Tage sprichwörtlich wie im Flug und mit viel Herzschmerz hieß es bald wieder Abschied nehmen. Auf der Heimfahrt wurde noch die Plose bei Brixen mit einer Höhendifferenz von 1.900 Meter befliegen, auch ein seltenes Flugerlebnis.

Nun ist der Herbstvereinsausflug 2003 bereits Clubgeschichte, aber alle freuen sich schon jetzt auf das Frühjahr, wenn es wieder heißen wird „ab in den Süden, der Sonne hinterher....“

DGFC Rottal-InnFriedrich Wuitz, homepage: www.dgfc.de

ung • Reisen

Tel. 0 80 23-15 71

4M ünchner
DRACHENFLUGSCHULE

www.muenchner-drachenflugschule.de

Die höchste Blaskapelle des Nordens

Bei einer lustigen Wette standen die Luftsportgemeinschaft Harz und die Harzer Gleitschirmschule „Pate“: Die Blaskapelle des Waldarbeiter-Instrumental-Musikvereins aus dem Oberharzstädtchen Sankt Andreasberg kam zum Tandemfliegen auf das Schleppgelände Stapelburg. Bei idealem Wetter entführten die Tandempiloten Carsten Einsiedel, Rainer Lustig und Bettina Ebeling einen Waldarbeiter-Musikanten nach dem anderen in die dritte Dimension. Der älteste Mitflieger zählte respektable 73 Lenze und der Jüngste, der 15-jährige Trompeter Marcel, machte sogar noch einen „Instrumentenflug“ und krönte den Spaß mit einem Ständchen aus der Luft (Der Wunsch von Tandempilot Carsten nach einem Weiteren mit dem Paukenspieler ließ sich leider aus technischen Gründen nicht realisieren...). Das Ganze hat folgenden Hintergrund: Jedes Jahr wetten die immerzu einem Spaß aufgelegten Waldarbeiter mit ihrem

Stadtdirektor Jochen Grogorenz um ein Fass Bier, dass sie auch unter „erschwernten Bedingungen“ musizieren können. So konzertierten sie schon im tiefsten erreichbaren Stollen der Grube „Samson“, dem örtlichen Besucherbergwerk, nachdem sie wie die alten Bergleute auf der „Fahrkunst“ eingefahren waren. Auch bis zum Bauch in der Odertalsperre stehend haben sie sich schon mit Pauken und Trompeten ihr Fässchen verdient und im vorigen Jahr wanderten die Musikerinnen und Musiker im dicken Nebel auf den

Brocken und bliesen dort (mitten auf Sachsen-Anhaltinischem Hoheitsgebiet) das „Niedersachsen-Lied“. Daran, dass sie nun noch einen draufsetzten, ist eine gewisse flugbegeisterte Redakteurin der örtlichen Zeitung nicht ganz „unschuldig“, sie hatte bei der Wett-Ideen-Suche ein klein wenig „geholfen“. Zwar trauten nicht alle Waldarbeiter dem Braten, immerhin aber absolvierte ein musizierfähiges Ensemble die Lufttaufe und wurde von der LSG offiziell zur „höchsten Blaskapelle des Nordens“ gekürt. Am Ende eines erlebnisreichen Tages gab's dann bei bester Stimmung zu Grillwürstchen und Landebier natürlich auch noch ein Ständchen. Stadtdirektor Jochen Grogorenz beließ es als Wettgegner übrigens nicht bei der bloßen Beobachtung des Geschehens, sondern schloss sich höchstpersönlich dem Flugspaß an (und nächstes Jahr will er einen Grundkurs machen). Auch der zum moralischen Beistand mitgereiste St. Andreasberger Bürgermeister Hans-Günter Schärf ließ sich nicht lange bitten. „Schwund hat es keinen gegeben“, schrieb zwei Tage später die Lokalausgabe der Goslarischen Zeitung und ließ die Tandem-Aktion auf einer halben Seite mit vier Farbbildern hochleben. Allen hat es Riesenspaß gemacht und die Blaskapelle versprach jedenfalls schon mal, nächstes Jahr noch mal zum Fliegen wiederzukommen und bei entsprechendem Wunsch auch auf der nächsten LSG-Fete ein zünftiges oberharzer Blaskonzert zu geben...

LSG Harz, Bettina Ebeling



Erprobungsprogramm Startplatz Dreifaltigkeitsberg Spaichingen

Man schreibt das Jahr 1993, genauer den 26.11.1993, als sich im Gasthaus Engel in Spaichingen eine Gruppe begeisterter Gleitschirmflieger daran macht, einen Gleitschirmverein aus der Taufe zu heben. Sie sind beseelt von dem Traum heimatnah ein Fluggebiet zu erlangen, um dort fliegen zu können. Die Erringung eines Windenschleppgeländes und die Berechtigung zum Fußstart am Dreifaltigkeitsberg war das Ziel. Es sollten jedoch einige Jahre zähen Ringens vergehen, bis dies gelang. 1995 konnte der Schleppbetrieb auf der Dürbheimer Gemarkung »Unter dem Eichenhärtle« aufgenommen werden. Von dort gelangen Flüge bis nach Ulm oder Freiburg, am schönsten ist es jedoch für die Meisten, direkt über den heimatlichen Gefilden zu schweben. Wiederum Jahre später, wir schreiben das Jahr 2003, ist nun auch der zweite Traum nur noch einen fuß breit von seiner Erfüllung entfernt: das Starten vom Dreifaltigkeitsberg mit dem Gleitschirm! Dank gilt hiermit nochmals den befreundeten Spaichinger Drachenfliegern, die uns mit Rat und Tat behilflich waren bei der Zulassung des Drachenfliegerstartplatzes für Gleitschirme. In Kürze läuft dazu die Erprobungsphase mit den berechtigten Piloten an.

Gleitschirmverein Heuberg-Baar, Reinhold Braun

eger lesen

Schlechtflieger h gazin

Airmk A



gedruckte Leidenschaft für Drachen- und Gleitschirmpiloten

Limitierte Ausgabe 0 Februar 2004 erhältlich in ausgesuchten Flugschulen, an unserem Free Flight Stand oder direkt online

www.schlechtflieger Mag.com

Versprochen ist versprochen

Mit besonderer Freude konnte der Drachenfliegerclub Innsbruck sein gegebenes Versprechen einlösen. Heuer traf sich bereits zum 15. Mal die Elite der Hänge- und Paragleiter in Innsbruck und Gnadewald. Bei diesem größten internationalen Bewerb in Österreich wurde wieder um jeden Meter in der Luft gerungen. Dabei bildete eine Benefizveranstaltung zugunsten unseres lieben Freundes und ehemaligen Hängegleiter-Nationalteam-Piloten, Josef Zweckmayr, einen wichtigen Teil.

Zwecki wurde bei einem Unfall vor nunmehr etwa eineinhalb Jahren schwer verletzt und hat seitdem mit den Folgen zu kämpfen.

So konnten wir auch Zwecki wieder einmal in Tirol begrüßen. Bei dieser

Gelegenheit war es uns eine Freude ihm Dank des Einsatzes und der zahlreichen Spenden von Pilotenkollegen, dem Aeroclub Steiermark und Österreich sowie dem Erlös aus dem Benefizabend beim Alpen Open 2003, einen Scheck in der Höhe von Euro 4.500 zu überreichen. Vielleicht kann Zwecki so seinen großen Traum vom Segelfliegen eines Tages erfüllen.

Vom 29. - 31. Mai 2004 veranstaltet

der Drachenfliegerclub Innsbruck bereits zum 16. Mal das legendäre Alpen Open, bei dem seit 2 Jahren neben den Drachenfliegern auch die Paragleiter mit dabei sind. Gleichzeitig wird bereits das 30. Clubjubiläum gefeiert. Wir hoffen, dass wir auch dann wieder fest mit Zweckis Kommen rechnen dürfen. Auf diese Weise wollen wir allen Fliegerkollegen die Möglichkeit bieten, mit ihm zu fachsimpeln. Denn er war, ist und wird für die ganze Fliegerszene immer eine große Bereicherung sein!

Kontakt: Drachenfliegerclub Innsbruck, Herbert Siess,

0043-664-3205454, www.hanaaliding.at

bzw. innsbruckehangaliding.at



SauerlandAIR

Olsberg-Elpe. Nach zwei Jahren erfolgreicher Kooperation zwischen den drei Vereinen im Hochsauerland (Drachenfliegerclub West e.V., Elpe, Drachenfliegerclub Hochsauerland Willingen e.V., Paraclub e.V., Elpe) wurde nun in Elpe die Gründungsversammlung des gemeinsamen neuen Vereins durchgeführt. Die anwesenden Piloten legten in einer äußerst harmonisch gelaufenen Versammlung ihre neue Satzung fest. Ein vorher durchgeführter Wettbewerb wurde für den neuen Vereinsnamen und das neue Logo durchgeführt, aus den drei besten Vorschlägen wurde für »SauerlandAIR Drachen- und Gleitschirm fliegen e.V.« mit Mehrheit ge-

stimmt. Die anschließenden Vorstandswahlen ergaben für den neuen Verein, der jetzt mit 330 Piloten einer der größten in Deutschland ist, als Vorsitzenden Burkhard Schulte aus Olsberg-Elleringhausen, der wie Didi Burmann als 2.

Vorsitzender bereits über 20 Jahre dieses im DFC West war. Didi Burmann vertritt zudem als

Gründungsmitglied des Paraclub Elpe diesen in dem neuen Verein. Der langjährige Vorsitzende des Drachenfliegerclubs Willingen, Günter Schröder aus Bruchhausen a.d.Steinen, ist der 3. Vorsitzende. Für die neuen Internet-Seiten (www.sauerlandair.de) ist Peter Vorsmann aus Elpe verantwortlich, die Kasse führt Josef Fankhauser aus Olsberg-Antfeld, Jürgen Bräuer ist Schriftführer und Reinhard Vollmert leitet den Sport.

SauerlandAIR, Drachen - und Gleitschirmfliegen, Burkhard Schulte



Unser Bild vom Vorstand zeigt von links Reinhard Vollmert, Didi Burmann, Burkhard Schulte, Günter Schröder, Josef Fankhauser, Jürgen Bräuer, Peter Vorsmann

riregazport Flugsafaris Üudeniz

am 2000er Babadag

1 Wo. 3*** Hotel Manzara, Flug / Condor, Transf.
See- u. Landeplatzblick DZ/AC/TV

All inklusive

im April ab

499, EUR

tägl. Safaris zu verschiedenen Fluggebieten optional 50,- EUR



weitere Flugangebote unter:

<http://www.sharazan.de>

Mega Sport Dive & Fly Tel. 05245 / 858211 Fax 858210

E-mail: info@sharazan.de

Tel. o 80 23-15 71

Münchner
DRACHENFLUGSCHULE



Die Gleitschirmflieger feiern ihre Meister

Die Mitglieder der beiden regionalen Gleitschirmclubs „Hochries-Samerberg“ und „GSCI Inntal“ trafen sich zum letzten Mal im zu Ende gehenden Jahr. Traditionell ist diese vorweihnachtliche Feier dazu ausersehen, die erfolgreichen Wettbewerbspiloten zu ehren. Hier hat der Inntaler Stefan Bocks alles bisher Dagewesene in den Schatten gestellt. Er war Dritter bei den „X-Alps“, dem interessantesten und schwierigsten Wettbewerb des Jahres. Teilnehmer aus 13 Ländern machten sich Mitte Juli auf den Weg, vom österreichischen Dachstein aus zu Fuß und mit dem Gleitschirm 114017000 am Mittelmeer zu erreichen. Nach nicht einmal 12 Tagen hatte Stefan Bocks das Ziel erreicht. Nach dieser kaum vorstellbar schweren Aufgabe hatte er noch nicht genug. Quasi schon auf der Heimreise machte der Streckenflugpionier einen Abstecher ins Wallis und sicherte sich mit einem großen Dreiecksflug die Deutsche Meisterschaft. Sportwart Hans Raffler konnte dann den Anwesenden noch mitteilen, dass insgesamt 23 Piloten an der Deutschen Streckenflugmeisterschaft teilgenommen hatten, wobei mit den Wertungsflügen von Stefan Bocks, Hans Keim und Johannes Sturm der 2. Platz in der Mannschaftswertung belegt wurde. Aber auch die Hochrieser konnten bemerkenswerte Ergebnisse aufweisen. In der Mannschaftswertung erreichten sie den 5. Platz mit den Flügen von Andreas Leidig, Tobias Schreiner und Volker Franke. Den Streckenflugpokal gewann Volker Franke mit einem Flug von 139 Kilometern, gefolgt von Tobias Schreiner (108 Kilometern) und Ecki Schröter (92 Kilometern) mit Startpunkt jeweils von der Hochries. Dass die beiden Vereine auch zu feiern verstehen, bewies ein ausgesuchtes Rahmenprogramm und zur Unterhaltung ein fleißiger Zitherspieler. Die Vereinsvorstände der beiden Vereine, Dr. Erhard Dietrich und Rüdiger Hübel, vergaßen nicht zu erwähnen, dass die großen Flugleistungen quer übers Jahr mit den ungewöhnlich langen und heißen Hochdruckwetterlagen zu tun hatten und äußerten die Hoffnung, dass sich auch im neuen Jahr ähnliche Bedingungen einstellen mögen.

Gleitschirmclub Inntal, Sebastian Dengler

Bald DHV-Wetterstation im Sauerland

Der Drachenfliegerclub Kreis Olpe wird in den nächsten Wochen im Kreis Olpe eine vom DHV mitgetragene Wetterstation in Betrieb nehmen. Infos unter www.dfc-olpe.de. Dieses war nur ein Punkt auf der gerade stattgefundenen Generalversammlung des Vereins, auf der zahlreiche Gleitschirm- und Drachenflieger mit Partner/innen erschienen waren. Der in seinen Ämtern bestätigte Vorstand (Foto) ließ die vergangene Saison Revue passieren. Nach erfolgreichen Flügen im März und April von unserem nach Norden ausgerichteten Hausberg, u.a. ca. 80 km nach Gießen durch Hugo Rameil auf Atos C, zogen wir im Mai mit Kind und Kegel zum alljährlichen Clubausflug, diesmal nach Tannheim. Die über die gesamte Saison stattgefundenene Vereinsmeisterschaft entschied Hugo Rameil vor Arno Gröbner, beide auf Atos C, vor Andreas Lumme auf Advance Sigma 4/ Bi Beta 2. Andreas war auch in diesem Jahr wieder mit seinem Tandemschirm auf der Hessenmeisterschaft in Greifenburg vertreten und belegte dort den 4. Platz. Im Oktober fand auf der vereinseigenen Winde ein Schlepptwochenende statt, bei dem u.a. Schüler eines Olper Gymnasiums teilnahmen, um über unseren Sport in einem Zeitungsprojekt der Westfalenpost zu berichten. Fly high, fly safe.



Drachenfliegerclub Kreis Olpe, Georg Zoppe

Faszination Drachenfliegen



D11111011E11-
WIEDEREINTEIGER
TRAINING

GLEITSCHIRM
UMITEIGERKURI
ZUR LIZENZERWEITERUNG DRACHEN

DRACHEN UND GLEITSCHIRM
RIPME111111EINAG
ZUR UNBESCHRÄNKTEN LIZENZ

Info und Anmeldung

www.drachenflugtraining.de
Gerd Pitsch, DHV Drachenfluglehrer
eMail g.pitsch@t-online.de Tel. D-09131 507251

Der neue Clubmeister heißt Rainer Rössler

Der neue Clubmeister des Schleppteams Schwäbisch Hall heißt Rainer Rössler. Der Drachenpilot aus Mulfingen flog Anfang August eine Rekordstrecke von 163 Kilometer. Vom Flugplatz Weckrieden aus wurde er mit einem Drachen hinter einem Vereinstrike auf Höhe geschleppt und



Vereins-Chef Werner Hägele aus Eutendorf überreicht Rainer Rössler den Wanderpokal.

startet dann zu seinem mehrstündigen Flug bis ins Allgäu. Rössler startete um 13:15 Uhr und flog in südlicher Richtung davon. Er landete nach einer Flugzeit von fünfeinhalb Stunden in Schwabsoien bei Schongau. Dies ist der weiteste Flug, der bisher von Schwäbisch Hall aus mit einem Hängegleiter durchgeführt wurde. Am selben Tag gelangen drei anderen Piloten des Schleppteams Flüge von mehr als 100 Kilometern Distanz. Da von diesem erfolgreichen Trio nur Mike Pranke mit seinem GPS-Gerät seinen Flug dokumentierte, konnten die Flüge von Rössler und Martin Gronbach nicht in die Wertung zum Deutschen Streckenflugpokal des Deutschen Hängegleiter Verbandes (www.dh.v.de) eingereicht werden. In der Mannschaftswertung hätten diese Flüge die Haller weiter nach vorne gebracht. Rössler löst als Clubmeister den Oberroter Drachenflieger Martin Stengelin ab. Der Pokal wurde ihm von Club-Chef Werner Hägele überreicht. Den passenden Rahmen bildete die Weihnachtsfeier des Vereins mit Mittelbronner Gasthaus »Stern«.

Schleppteam Schwäbisch Hall

Schleppteam Schwäbisch Hall

Uns geht's gut !!!

und deshalb müssen wir den Erdbebenopfern von Bam im Iran helfen. Wer kennt sie nicht, die schrecklichen Bilder aus dem Iran. Über 35 000 Tote und mehr als 50.000 Menschen, die ihr Hab und Gut verloren haben. Am schlimmsten jedoch: mehr als 1 000 Kinder, die jetzt Vollwaise sind. Deshalb haben wir ein Konto eingerichtet und würden uns freuen, wenn jeder von euch mindestens 5.- Euro auf das Konto einzahlt.

Wir, die Harzer Gleitschirmschule, werden diese Sammlung bis zum 30.03.2004 durchführen. Wir selber werden den Betrag um mindestens 1.000,- Euro aufstocken. Wir werden versuchen, eine Fluggesellschaft zu finden, mit der wir das Geld direkt nach Bam bringen können. Und wir wollen gleichzeitig die Gelegenheit nutzen, um mit den Gleitschirmclubs im Iran Kontakt herzustellen, um euch die Möglichkeiten dieses wunderschönen Landes zum Fliegen zu erschließen. Ich selber war bereits einmal zum Motorschirmfliegen dort. Vor kurzem lief auf ARTE ein Bericht über gleitschirmfliegende Frauen in Teheran. Bitte unterstützt unser Vorhaben. Ich verbürge mich dafür, dass jeder Euro zu 100 % in Bam an die richtige Stelle kommt. Spendenquittungen können wir leider nicht ausstellen.

Die Bankverbindung lautet: Anahid Jäger, Vereinigte Volksbank eG, Nr. 100 26 00, BLZ: 278 93215, Grund: Erdbebenhilfe Bam/Iran

Vielen Dank – Euer Knut Jäger

Weihnachtsfeier und Jahresabschluss des DGFC Rottal-Inn

Bei der schon traditionellen Weihnachts- und Jahresabschlussfeier am 12. Dezember im Vereinsstammtsitzlokal Rothneichner in Mitterskirchen konnte 1. Vorsitzender Ludwig Stinglhammer neben vielen Vereinsmitgliedern mit Anhang auch Wolfgang Hascher, 1. Vorsitzender vom LSC Pfarrkirchen, und die Vorstände Leo Atzgerstorfer und Mathias Sandau vom Fliegerclub Pocking begrüßen. In seinem tabellarischen Jahresrückblick konnte wieder auf ein sehr ereignisreiches Jahr zurückgeblückt werden. Es war glücklicherweise wieder ein unfallfreies Vereinsjahr mit 20%igem Mitgliederzuwachs. Nach einem kurzen Ausblick auf die geplanten Ereignisse in 2004 besuchte traditionell auch der Nikolaus (Heidi Hiebl) die Feier. In launigen Reimen wurden so manch lustige Vorkommnisse während des Vereinsjahres vorgetragen. Eine heitere, mundartlich vorgetragene Weihnachtsgeschichte trug ebenfalls zur Erheiterung der Feiernden bei. Mit der abschließenden DGFC-Strecken Flugsiegerehrung (Markus Münzner bei den Gleitschirmen und Rudi Richter bei den Drachenfliegern) und der Ehrung aus weiteren Wettbewerben (Vereinsmeisterschaft, Ostbayerncup, Deutsche Streckenflugmeisterschaft der Drachen Max Altmannshofer erreichte hier einen hervorragenden 3. Platz) fand der offizielle Teil seinen Abschluss. Weitere Informationen unter www.dgfc.de



DGFC Rottal-Inn, Friedrich Wuitz

Online Shop für Vereinsartikel

Der Gleitschirm- und Drachenflugverein Himmelsstürmer Lahn hat einen kleinen Onlineshop mit Vereinsartikeln eröffnet. Der Shop ist hauptsächlich für Vereinsmitglieder gedacht, es können aber auch gerne Interessierte den Verein mit dem Onlinekauf diverser Artikel unterstützen. Der Erlös aus dem Verkauf geht komplett für gemeinnützige Anschaffungen in die Vereinskasse. Besonderer Gag ist die Preisanzeige in DM und Euro. Angeboten werden auch die schon legendären selbst produzierten Musik CDs mit eigenen Kompositionen von Vereinsmitgliedern. Darüber gab es mal einen Artikel »Werbung für unseren Sport mal anders« in einem DHV Info. So, und jetzt viel Spaß beim Stöbern unter www.nimmeissiltiermer-lahn.de in der Rubrik »HSL Shop«.

Himmelsstürmer Lahn, Michael Friedchen

achenfliegen • Bergsport • Gleitschirmtrekking

 **Summits**
OUTDOOR ADVENTURES

Telefon o 80 23-15 71

www.summits.de

adventure
SPORTS
Gleitschirm-Flugschule

Grund- und Höhenflugschulung
Schnupperkurse und Tarifierflüge
Performancecenter (DHV), Seminar
und Weiterbildung
Reisen in Europa und weltweit

Shop, Testcenter, Service, Gebrauchtgeräte-
Infos unter www.adventure-sports.de
oder den **kostenlosen Prospekt** anfordern!

Adventure Sports
Talstation
83661 Lenggries
Fon 08042/9486



Hallo Fliegerfreunde,

ich bin Nina und 14 Jahre alt. Kurz vor meinem Geburtstag, im Mai, habe ich mit der Gleitschirmausbildung angefangen. Weil ich schon viele Tandemflüge mit dem Drachen mitgemacht habe, wollte ich eigentlich Drachen fliegen, aber der Drachen ist noch zu schwer für mich. Das mache ich vielleicht später noch.

Im Juli habe ich die theoretische Prüfung mit 0 Fehlern bestanden. Seitdem bin ich auch Mitglied im DHV und bei den 1. Hohenhaslacher Fliegern. Mittlerweile habe ich bereits 14 Höhenflüge im Zillertal absolviert. Das Foto auf unserem Wohnmobil zeigt es. Mir macht's riesigen Spaß und meine Fluglehrer sind sehr zufrieden mit mir. Im nächsten Mai werde ich 15 und könnte meine praktische Prüfung ablegen. Aber ich darf noch nicht. Ich muss bis 16 warten.

*Alleweil eine gute Landung wünscht Euch Nina Burger
e-mail: ninaburger@web.de*

Fliegen in Thüringen

Ganzjährig Kurse
alle Ausbildungsstufen
Windenausbildung
Flugsafaris • Shop
UL-Ausbildung: Motorschirm

Prospekt anfordern!
Rownhahor Str, 25- 07338 Leutenberg

OSTTHÜRINGER GLEITSCHIRMSCHULE

Teil 03 67 34(3 01 57 • Interniv: 01 71)1 14 27 02., InA ipArhuringergleibchirmchuleet-online.de

Drachennachwuchs in der 3. Generation

Nach Großvater Sebastian Ramsauer aus Sigh/ , der 1976 auf dem eigenen Übungshang am Samerberg das Drachenfliegen erlernte und nach wie vor seine sonntäglichen Flüge von der Hochries durchführt, erlernte auch sein Sohn Sebastian jun. in den 80er Jahren das Drachenfliegen. Nun erblickte am 02.12.2003 Sebastian Ramsauer jun. jun. mit gleichem Namen in der 3. Generation das Licht der Welt und träumt bereits von den ersten Streckenflügen von der Hochries. Die Familie hat hiermit ihren Beitrag zur Verjüngung des Drachenfliegernachwuchses getan. Jetzt liegt es am DHV dafür zu sorgen, dass Sebastian jun. jun. im Schulungsalter 2017 noch ausreichend gleichgesinnten Nachwuchs zur gemeinschaftlichen Ausbildung zum Drachenflugpiloten findet, und dass es noch entsprechende Schulungsgeräte gibt. Das Gütesiegel vom Schulungsgerät von Sebastian sen. ist nämlich längst erloschen.



JI9iunehisig-

uni

Flugplatz Samerberg, für:
+ Paragliding
+ Motorschirm
+ Reisen

www.peratentet.com

Hotline: 05322 / 14 15 info@härzerges.de

Kocheler Gleitschirmfreunde

Das abgelaufene Jahr wurde überschattet vom Tod eines Vereinsmitglieds: Jürgen Coels war der Pilot des Alfa-Jets, der im Herbst diesen Jahres bei Brannenburg abstürzte und ihn sowie den Copiloten in den Tod riss. Auch an dieser Stelle gedenken wir noch einmal seiner Familie und seiner Freunde, die einen schmerzlichen Verlust ertragen müssen.

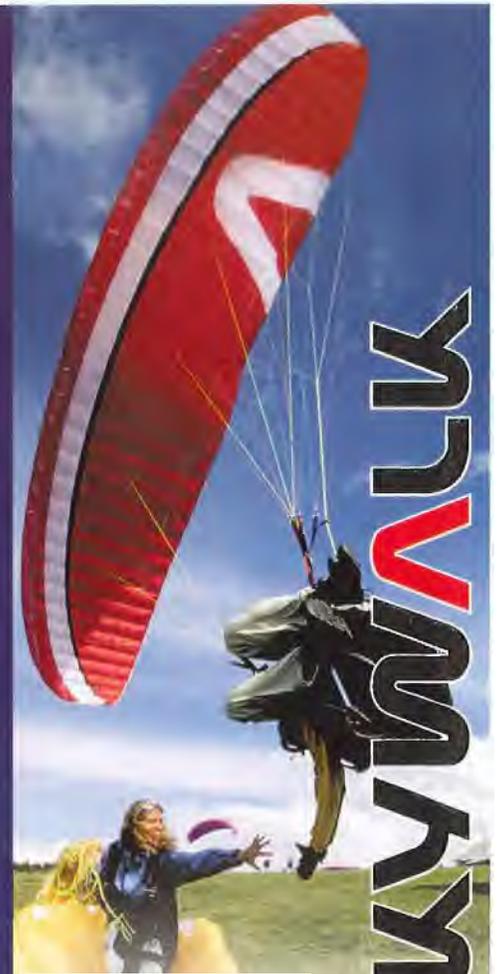
Der Vorsitzende, Wolfgang Rupprecht, konnte eine insgesamt positive Bilanz des Jahres 2003 ziehen; bis auf kleine Blessuren, gab es keine nennenswerten Verletzungen oder sonstige Vorkommnisse bei der Flugaktivitäten der Mitglieder. Ein überaus erfreuliches Ergebnis konnte hinsichtlich der Starterlaubnis für den Hausberg des Vereins, den Jochberg, erzielt werden. Sah es Anfang des Jahres noch so aus, dass der Flugbetrieb eventuell sogar ganz eingestellt werden müsste, konnte im Frühjahr mit dem Besitzer des Geländes ein langfristiger Nutzungsvertrag geschlossen werden. Nun kommt es darauf an, durch umsichtiges, die Natur schützendes und verantwortungsvolles Fliegen am Jochberg die Vereinbarung nicht zu gefährden. Damit verbindet sich ein Appell an alle Gastpiloten, die auch in Zukunft herzlich willkommen sind, durch ihr Verhalten mitzuhelfen, diesen, nicht nur nach Ansicht der Vereinsmitglieder wohl einmaligen Flugberg im Alpenvorland zu erhalten. Die Aktivitäten des Vereins umfassten im abgelaufenen Jahr neben dem regelmäßig stattfindenden Rettungsschirmwerfen und Sicherheitstraining auch einen Kurs in erster Hilfe sowie den Clubausflug. Im kommenden Jahr ist vorgesehen, das Sicherheitstraining, wie immer zusammen mit den „Bodenlosen“ aus München über 5 Tage in der Schweiz durchzuführen; ergänzt wird das Programm durch ein Seminar in Wetterkunde. Auch in der Gemeinde Koche/ hat der Verein seinen festen Platz; was sich unter anderem in der Beteiligung am jährlichen Weihnachtsmarktausdrückt, bei dem die Gleitschirmfreunde einen eigenen Stand haben.

Kocheler Gleitschirmfreunde, Karlfried Eiringhaus

Schulwettbewerb zum 20-jährigen Jubiläum

Die Flugschule HB-Drachensport aus Michelbach bei Schwäbisch Hall feierte ihren runden Geburtstag. Das beste Geschenk gab es bei der Jubiläumsausfahrt mit Schulwettbewerb in Kirchbach (Kärnten) vom Wettergott. Schönstes Herbstwetter sorgte für tolle Soaringflüge und sehr gute Wettkampfbedingungen. Aufgaben bei diesem Wettbewerb, bei dem sowohl Gleitschirm- als auch Drachenflieger teilnahmen, waren Zeit- und Schätzflüge mit anschließender Ziellandung. Gewertet wurden, aber auch die Perfektion von Start und Landung mit entsprechenden Abzügen, falls mal ein Kontrollblick fehlte oder bei zu spätem Aufrichten vor der Landung. Torsten Brodbeck war kompetenter Wettbewerbsleiter und hatte auch bei der Wahl der Aufgaben eine glückliche Hand. Beim Zeitfliegen ist es gleich mehreren Piloten gelungen die Maximalzeit zu erfliegen. Die Drachenflieger, bei denen auch mehrere Flugschüler dabei waren, schlugen sich trotz gerätebedingter Nachteile bei gemeinsamer Wertung beachtlich. Den ersten Platz mit 1893 Punkten belegte Maik George aus Hessisch Oldendorf auf seinem UP Makalu. Er gewann zwar keinen Durchgang, aber seine beständige Leistung bei allen Durchgängen sicherte ihm den Gesamtsieg. Ralf Schubert aus Fichtenberg kam mit 1.820 Punkten auf den zweiten Platz. Platz Drei belegte Gottfried Neidenberger mit 1.738 Punkten. Bester Drachenflieger wurde Sven Beutinger aus Mainhardt vor Michael Husmann. Die Siegerehrung in Kärntens ältestem und möglicherweise gemütlichstem Gasthaus Martin in Treßdorf wurde vom fliegenden Dudelsackspieler Roland Strohmeyer musikalisch untermalt. Abgerundet wurde die gelungene Veranstaltung durch eine erfolgreich Flugscheinprüfung am letzten Tag!

Flugschule HB-Drachensport, Christoph Wankmüller



**Flug-
Spaß**

made by skywalk

taste the future, test the...

MESCAL

DHV1 XS-S-M-L

jet flap -fun cruiser

TEC1UI1-1%

DHV1-2 XS-S -L

jet flap -freerider

C7WE N NE

sportster

skywalk

www.skywalk.info

Bahnhofstraße 110
83224 GRASSAU
GERMANY

Fon: +49 (0) 8641- 69 48 40
info@skywalk.info

DHV-Info 125, Seite 30

Haftpflicht für Reiseleiter

Der Artikel unterscheidet nur unzureichend zwischen Reisen, die von Flugschulen veranstaltet werden und Vereinsausflügen. Während Flugschulen, die Reisen organisieren (gegen entsprechende Bezahlung), wie ein Reiseveranstalter haften, trifft dies auf Vereine so nicht zu. Ungewollt (?) führt der Artikel so zu Verunsicherung unter Vereinen und erinnert an Bedarfsschaffung für Versicherungen.

für gemeinsame Vereinsausflüge entfällt schon deshalb die Haftung, weil es bereits an einem entsprechenden Rechtsbindungswillen fehlt. So ist nach deutschem Reiserecht, derjenige kein Reiseveranstalter, der nur gelegentlich eine „Reise“ organisiert. Dies dürfte wohl auf die meisten Vereinsausflüge nach z. B. Bassano oder Teneriffa zutreffen. Auch die Tatsache, dass eine einzelne Person sich um einen gemeinsamen Transport und Unterkunft kümmert, macht diese noch nicht zum haftungsrelevanten Tourenleiter. Indiz für eine Haftung wäre, dass mit der Reise ein Gewinn erzielt wird. Das wird bei Vereinsreisen wohl kaum der Fall sein. Insoweit wäre auch eine entsprechende Eilt-Haftungserklärung unnötig, denn sie setzt ja eigentlich eine ansonsten bestehende Haftung voraus. Sätze wie „Du kannst jetzt starten“ hört man wohl an jedem Startplatz, auch ohne dass eine Reise vorliegt. Von einer entsprechenden Inanspruchnahme der Personen, die dies geäußert haben, ist mir jedenfalls nichts bekannt.

Weiterhin falsch sind die genannten Regressbeispiele: Unfall- und Berufsunfähigkeitsversicherungen und auch Lebensversicherungen können nicht bei Dritten Regress nehmen (dies können nur staatliche Sozialversicherungsträger und ggf private Krankenversicherungen). Auch die Haftungsbeispiele sind unzutreffend: die genannten Canyoning- und Raftingtouren waren kommerziell organisiert, auch der deutsche Alpenverein veranstaltet seine Kurse im Regelfall nicht kostenlos. Fazit: Flugschulen brauchen eine entsprechende Versicherung, Vereine im Regelfall nicht.

Dirk Vielhuber, Rechtsanwalt

Vorstand Thermikgeier München e. V, pararecht@gmx.de

Der DHV hat Rechtsanwalt Dr. Busz gebeten, diese Rechtsfrage zu untersuchen. Hier die Stellungnahme:

Sicherlich lässt sich nicht von der Hand weisen, dass sich im Einzelfall bei Vereinsreisen andere Haftungsmaßstäbe ergeben können, als

dies bei professionell organisierten Reisen von Flugschulen der Fall ist. Allerdings kann durchaus die Haftung des Leiters eines Vereinsausflugs in Betracht kommen. Verfolgt beispielsweise ein Verein lediglich das Ziel der Reiseorganisation, ohne ein eigenes Fluggebiet zu unterhalten, und werden im Rahmen dieser Vereinsausfahrten komplett durch organisierte Touren angeboten (Anreise, Unterkunft, Flugbetreuung etc.) und wird hierfür womöglich auch noch ein Unkostenbeitrag erhoben, so kommt eine Haftung des Reiseveranstalters in verstärktem Maße in Betracht. Dies gilt umso mehr, wenn sich die Reisetilnehmer aufgrund der Reisebeschreibung eine Flugberatung mit Einweisung in das Gelände bzw. Einschätzung der konkreten Flugbedingungen vor Ort erwarten. Soweit diese „Flugberatung“ erkennbar, bspw. von einem Neueinsteiger zur Grundlage der Teilnahme an einem Ausflug erklärt wird, kann sich zweifelsohne eine gesetzliche Haftung aufgrund der Verletzung von Schutzpflichten ergeben, da durch den sozialen Kontakt eine vertragsähnliche Sonderbeziehung zustande gekommen ist. Vor allem wenn die Flugberatung für den Reisetilnehmer erkennbar wesentliche Bedeutung hat und bei seiner Flugentscheidung maßgebliche Berücksichtigung findet, kommt auch eine Reiseleiterhaftung bei Vereinsausfahrten in Betracht. Unabhängig von der Frage, ob die Reise im Rahmen einer gewerblichen Tätigkeit mit Gewinnstreben organisiert wurde, ist nicht auszuschließen, dass allein der Umstand, dass eine Vielzahl von Einzelleistungen (Anreise, Unterkunft, Flugbetreuung, Reiseleitung) aufeinander abgestimmt wurden, dazu führt, dass die für Mitglieder angebotene Vereinsreise reisevertraglichen Charakter gewinnt.

Anders mag die Rechtslage freilich aussehen, wenn im Rahmen eines Vereinsabends eine Gruppe erfahrener Piloten beschließt, eine gemeinsame Ausfahrt zu unternehmen und sich ein Vereinsmitglied bereiterklärt, beispielsweise vor Ort die Unterkünfte zu besorgen. Zwischen diesen beiden Konstellationen sind natürlich vielfältige Varianten denkbar, die sich in einer rechtlichen Grauzone bewegen. Rechtsklarheit aufgrund abschließender gerichtlicher Entscheidungen besteht bislang weder im Hinblick auf die Frage, wann ein Verein als Reiseveranstalter anzusehen ist, noch wann die Reiseveranstaltung über das reine Gefälligkeitsverhältnis hinausgeht, bzw. wie weit die gesetzliche Haftung aufgrund der Verletzung von so genannten Schutzpflichten reicht. Aufgrund dieser Situation wird sich auch für manchen Verein der Abschluss der Versicherung zur Vermeidung rechtlicher Risiken empfehlen.

gez. Dr. Busz, Rechtsanwalt

'geh

roteekte..

ne Aufgabe: Schulung von HG+GS Piloten beim Um- oder Wiedereinstieg, A+B Lizenzerwerb
ne Profil: zeitlich unabhängig, verantwortungsbewusst, kundenorientiert, motivierend, kompetent
Unser Ziel: Schulaufbau bis zur hauptberuflichen Lehrtätigkeit auf wirtschaftlich fund. Basis
Info: www.drachenflugtraining.de
 Tel. 09131 507251 und 0171 3089257

www.egleitschirmurlaubode

Marokko zu Ostern, Chile im März und vieles mehr!!!!

Das etwas andere Reisen in kleinen Gruppen von 4-5 Leute, maximaler Urlaub = Fliegen & !Kultur!

NEU!!!! Die Bestseller gleich beim Autor bestellen!

Die schönsten Fluggebiete des Mittelmeeres

Die schönsten Fluggebiete der Alpen

Oliver Guenay, OutdoorVisions,
 email: olisbluesky@yahoo.de, Tel./Fax 08363-944 43

DHV-Info 124, Seite 63

„Seid vorsichtig in Castelluccio«

Mit Interesse las ich den Bericht von Nina Colditz über Castelluccio. Da ich schon seit Jahren nach Castelluccio fahre, bin ich nicht überrascht über ihren Bericht. Super Landschaft, einfache Startplätze und ein überdimensionaler Landeplatz. Nina schrieb: Gleich Schirm raus, Übungshong, nach 10 Min. fiel der erste Pilot schon runter. Nur eins hat sie wohl vor Begeisterung vergessen: Man informiert sich in einem neuen Fluggebiet! Würde das jeder in Castelluccio tun, wo es das wirklich freie Fliegen noch gibt, gäbe es sicherlich bedeutend weniger Unfälle. In Castelluccio ist es Pflicht, sich in der Flugschule ProDelta -kostenlos- anzumelden. Hier bekommt man sogar schriftlich alle möglichen Gefahren und Hinweise mitgeteilt, auf was in dem Gebiet zu achten ist. Es steht unter anderem darin, „Am Nachmittag ist mit gewaltigem Schließen des Schirmes zu rechnen.« Auch, dass es am Nachmittag zu Überentwicklungen kommen kann. Castelluccio ist, wie sie schreibt, ein Eldorado für jeden Flieger, nur „seid nicht nur in Castelluccio vorsichtig.«

Weiterhin schöne Flüge

Hans Ulbrich

DHV-Info 124, Seite 63

Castelluccio

Beflügelt von vielen tollen Berichten über das sagenhafte Flugdorado Castelluccio bzw. Piano Grande, war ich Ende September/Anfang Oktober 2003 selber dort. Was Nina Colditz in eurer aktuellen Ausgabe schilderte, erlebte ich so ähnlich. Castelluccio/Piano Grande ist mit Sicherheit ein faszinierendes Fluggebiet und mit seiner einzigartigen Lage berechtigter Anziehungspunkt für alle Flieger, aber auch dort sollte man dem Herdentrieb nicht immer folgen. Wenn andere fliegen, ist das noch lange kein Zeichen für gute Verhältnisse. Fast eine Woche später am Monte Avena bei Feltre bin ich abgesoffen, habe versucht im Hangaufwind wieder nach oben zu kommen, dabei traf mich ein heftiger Abwind - 3/4tel des Schirmes von links eingeklappt, Spiralsturz, Stabilisierung durch rechtseitiges Anbremsen, 3/4tel der Kappe wieder stabilisiert - der Rest verhängt, mit zupfen - ziehen und schimpfen wieder aufgebracht. Nach der Außenlandung, an der nächsten Madonna ein Dankgebet gesprochen, einen gemütlichen Cappu in der nächsten Bar getrunken und einfach nur glücklich gewesen, nicht abgestürzt zu sein. Oben am Avena kreisten die anderen immer noch. Meine Recherche bzw. Analyse, wie es dazu kommen konnte, ergab eine simple Antwort (mit Hilfe eines Locals): Leichte Nordföhnreste, die sich an der Südwestseite des Avenas mit dem von Norden aus kommenden Valle Schener und dem Talwind Piave-Tals vermischten und so bei Fonzaso für knackige Turbulenzen sorgten. »An solchen Tagen bleibst du besser oben oder fliegst südost zum Landeplatz« - danke Marco. Ich habe mir ganz fest vorgenommen: Vor dem Flug in einem unbekanntem Gebiet, vor allem bei zweifelhaften Bedingungen, mich bei einem »Local« über das Gebiet zu erkundigen.

Allzeit guten Flug
Stefan Glosauer

DHV-Info 124

Flugsport und Natur

Erst einmal ist der Artikel sachlich, richtig und gut recherchiert. Das Wild ist wirklich sehr lernfähig und intelligent und es kann sehr wohl unterscheiden zwischen harmlos und gefährlich. Das ist nun mal so und macht uns Jägern die Jagd nicht einfacher. Es stimmt auch, dass die Zeiten, in denen der Jäger auf der Jagd ist, eine ganz andere ist, als die der Drachen-/Gleitschirm-Fliegerin der Luft. Also hier kommen wir uns nicht ins Gehege. Es ist aber auch Fakt, dass der Erholungsdruck der Bevölkerung insgesamt auf die Natur stetig zunimmt. Aber jeder von uns hat ein generelles Betretungsrecht im Wald und das ist auch gut so, sonst hätten wir wieder Feudalzeiten. Durch permanentes Zubauen von freien Flächen verliert das Wild sowieso seinen Lebensraum Zug um Zug. Das bedeutet auch definitiv ein Aussterben von Spezies, die nicht so flexibel sind wie Rehe und Wildschweine. Es sollten alle Parteien vernünftige Lösungen und Kompromisse suchen und finden, die allen Beteiligten gut tun, damit jeder sein bisschen Freizeit so angenehm wie möglich nutzen kann. Ich für meinen Teil bin eine passionierte Jägerin mit Revier in Baden Württemberg und mein Lebensgefährte ist aktiver Drachenflieger. Wir verstehen einander, leben gut damit und unterstützen uns gegenseitig bei der Pflege unserer Hobbies.

Renate Waberski

GERMAN CUP 2014

Ausschreibung:
<http://www.dhvdeftypc/62rman Cup.372.abtml>

Anmeldeschluss:
14.04

sponsored by

NOVA **OZONE** **40(47:7-7)**



Der Schwäbische Albtraum

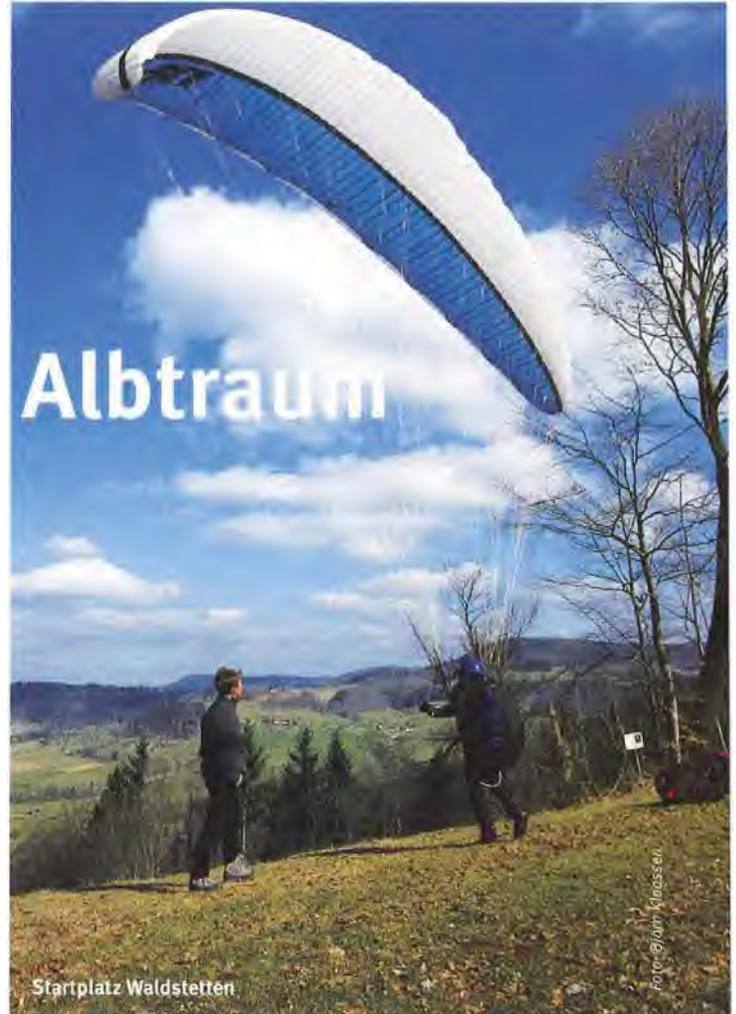
Leider bewegt sich beim Projekt Schwäbische Alb recht wenig. Was sich anfangs gut entwickelte, ist inzwischen zum wahren Albtraum geworden. Die Steine, die den Piloten, den örtlichen Vereinen und dem DHV in den Weg gerollt werden, werden immer größer. Fliegen vor der Haustüre, statt weite Anfahrten in die alpinen Fluggebiete, war das **Motto für** die Arbeitsgruppe „Fußstart Schwäbische Alb“. Was im Nordschwarzwald funktioniert (gute Kooperation mit dem Naturschutz), gilt noch lange nicht für die Alb.

Das Konzept

Entlang der Schwäbischen Alb fehlen an dem traumhaften Relief geeignete Startplätze. Bereits seit über 3 Jahren versucht die Arbeitsgruppe „Fußstart Schwäbische Alb“ ein überregionales Konzept auf den Weg zu bringen. Da in den vergangenen Jahren die Konfrontation von den Vereinen vor Ort hauptsächlich mit denen im Landkreis befindlichen Naturschutz- und Forstbehörden geführt wurde, hat die Projektgruppe (Vereine und Flugschulen der Region sowie der DHV) das Konzept auf höchster Ebene beim Umweltministerium eingereicht. Insbesondere sollte in Zusammenarbeit mit dem Naturschutz ein neuer Weg beschrritten werden. Nicht gegen, sondern mit dem Naturschutz sollten gemeinsame Lösungen erarbeitet werden. Im Jahre 2002 wurde ein Gutachten abgeschlossen, welches alle eingereichten 33 Gelände der Vereine naturschutzfachlich untersuchte. Einige Gelände (z.B. der Breitenstein) wurden als „möglich“ beurteilt. Das Umweltministerium (MLR) verwies jedoch auf die Zuständigkeit der Landkreise, weshalb sich in den letzten Monaten der „Karren erneut festfuhr“. Die Landkreisbehörden haben sich bis auf Göppingen praktisch gar nicht bewegt. Nachfolgend ein kurzer Abriss:

Einfach zulassen!?

Warum lässt der DHV nicht einfach die Gelände zu, werden wir häufig in Zusammenhang mit der Schwäbischen Alb gefragt. Wie funktioniert eine Geländezulassung? Der DHV ist Beauftragter des Bundesministerium für Verkehr und hat bei der Erlaubniserteilung nach § 25 LuftVG die geltenden gesetzlichen Bestimmungen und das öffentliche Recht wie Verwaltungsrecht, Naturschutzrecht, einzuhalten. Grundsätzlich sind die Naturschutzbehörden nach § 16 LuftVO zu beteiligen. In Schutzgebieten wie Naturdenkmalen oder Naturschutzgebieten ist eine gesonderte Entscheidung seitens der Naturschutzbehörde erforderlich, wenn die dazugehörige Verordnung ein Verbot des Gleitschirmfliegens vorsieht oder sich dies aus dem Schutzzweck der Verordnung ergibt. Diesbezüglich ist dann eine Befreiung erforderlich und der DHV an die Entscheidung der Naturschutzbehörde gebunden. Allerdings müssen die Bescheide der Naturschutzbehörden begründet sein. Sind die Ablehnungsgründe unsachlich, besteht immer noch die Chance beim Verwaltungsgericht. Weitere Infos über die Geländezulassung unter www.dhv.de.
Björn Klaassen/DHV



Landkreis Ostalb

Mit einem Großaufgebot an Personal seitens des Landratsamtes Aalen fand eine gemeinsame Besprechung mit dem Verein Drei-Kaiser-Berge e.V., dem Naturschutz und dem DHV statt. Im Ergebnis sollen wir mit unattraktiven Geländen zufriedengestellt werden. Wichtige Geländealternativen (z.B. der Rechberg) wurden abgelehnt, obwohl in dem Gutachten dort die Möglichkeit gesehen wurde. Schlussendlich ist man nicht bereit, einige standortsfremde Bäume zu fällen, was nicht nur den Fliegern, sondern auch der Vegetation zugute kommen würde (Licht- und wärmeliebende Pflanzen).

Landkreis Reutlingen

Am thermischen Rossfeld wäre mit relativ wenig Aufwand eine geeignete Abflugstelle mit großem Höhenunterschied möglich. Aufgrund der Lage im FFH-Gebiet (Europäisches Schutzgebiet) wäre eine FFH-Verträglichkeitsuntersuchung notwendig. Der Gemeinderat (Grundeigentümer) hat jedoch bereits im Vorfeld seine Zustimmung verweigert. Der Paragleitclub Schwaben verhandelt in dieser Sache weiter.

Landkreis Göppingen

In den Geländen fanden mehrere Ortstermine statt. Umkämpft wurde besonders der Tegelberg oberhalb von Geislingen. Veränderungen des Waldbestandes wären dort praktisch nicht notwendig gewesen. Im Laufe des Verfahrens wurde dann unter anderem der Berglaubsänger ins Feld geführt ... Um es kurz zu machen: Man will im Landkreis keine weiteren Startflächen wie den Tegelberg oder die Nordalb. Man war jedoch bereit, die bestehenden Drachenfluggelände zum Ausbau für Gleitschirmflieger relativ großzügig zu behandeln. Sowohl der Schleckerfelsen (Ost) als auch das Gelände Türkheim (West) können nun prinzipiell ausgebaut werden. Der Gleitschirmverein Deggingen bemüht sich seit Mai 2003 um die Umsetzung. Im geländehaltenden Drachenflugverein Geislingen gab es diesbezüglich



Geländezulassung - eine mühsamer Weg im Landkreis Esslingen

auch Bedenken (gemeinsamer Flugbetrieb). Letztendlich stimmte man einer Konzeption unter der Vorgabe zu, dass sich auch die Bedingungen für die Drachenflieger verbessern.

Landkreis Esslingen

Besonders schwierig ist die Situation in Esslingen. Wichtigstes Objekt ist dort der bereits stark touristisch frequentierte Breitenstein, der ohne irgendwelche Umbaumaßnahmen genutzt werden könnte. Das Gebiet wurde auch im Gutachten des Umweltministerium als „möglich“ bewertet. Die Fliegergruppe des Turnverein Bissingen schaffte nach vielen Mühen die Zustimmung des Grundeigentümers (siehe Bericht des Turnverein Bissingen) einzuholen. Das Landratsamt Esslingen versagte jedoch nach langem hin und her die naturschutzrechtliche Genehmigung. Vorausgegangen war die unglaubliche Aussage, dass nur ein Antrag ergebnisoffen geprüft werde und somit der Breitenstein in Verbindung mit der Verlängerung des Geländes Neidlingen gebracht wurde. Der Geländehalter DGC Weilheim e.V. sollte nach den Vorstellungen von Esslingen ein umfangreiches FFH-Gutachten für die Verlängerung erstellen, obwohl die dazugehörige Richtlinie eine Prüfung bei bestehenden Geländen nicht vorsieht. Nach vielen Verhandlungen, unzähligen Schreiben und der guten Vorarbeit von Tommy Walker (DGCW) wurde Ende des Jahres Neidlingen für weitere 5 Jahre durch den DHV verlängert. Der Neuffen vom Drachenfliegerclub Neuffen e.V. konnte zwar in diesem Frühjahr wieder für den Drachenbetrieb zugelassen werden (Verlegung zur Burgmauer), die Eignung für Gleitschirme ist jedoch höchst eingeschränkt. Die ursprüngliche Startstelle wäre sicherlich auch für den Naturschutz die Bessere gewesen. Offenbar ging es hier ums Prinzip!

Wie geht es weiter?

Von Seiten der Arbeitsgruppe und des DHV haben wir uns während der letzten Jahre stark für eine kooperative Lösung mit dem Naturschutz eingesetzt. Dabei wurden mit der notwendigen Konsequenz alle Verwaltungsebenen abgearbeitet. Die Begründungen die von den Behörden vorgebracht werden, sind in vielen Fällen nicht stichhaltig. Daher muss nach unserer Auffassung nun eine politische Lösung gesucht werden. Dies ist nur mit verstärktem Druck auf Behörden und Politik zu erzielen. Zu erreichen ist dies ausschließlich durch die aktive Mitarbeit von allen Piloten vor Ort. Gerade jetzt merkt man deutlich, dass die „Suppe“ am Kochen ist. Sehr viele Piloten aus der Region haben sich beim DHV gemeldet und äußern ihr Befremden gegenüber dem Naturschutz.

Was kann man tun? In erster Linie mitmachen! Alle Vereine, die Projektarbeitsgruppe, der DHV und die Flugschulen der Region treffen sich noch im Februar, um die weitere Marschrichtung festzulegen. Macht also aktiv mit und meldet euch. Koordination über gelaende@dhv.de

Björn Klaassen, DHV Flugbetrieb / Gelände

Die Nordkante der schwäbischen Alb in den Kreisen Reutlingen, Esslingen und Göppingen ermöglicht für Gleitschirme und Hängegleiter gute Flugmöglichkeiten. Doch wie auch in anderen Fluggebieten gibt es hier zu wenig legale Startplätze, Lamentieren über diesen Zustand schafft keine neuen Startplätze. Also hilft nur aktiv zu werden und sich um die Zulassung eines Geländes zu bemühen.

Eigentümer des Geländes ist die Gemeinde, Nach mehreren vergeblichen Anträgen haben wir einen neuen Versuch gewagt. Eine Analyse der bisherigen Vorgänge hat gezeigt, dass eine direkte Ansprache jeder Gemeinderätin und jedes Gemeinderates erforderlich ist. In wochenlanger Kleinarbeit haben wir diese Personen über das Gleitschirmfliegen informiert und uns mit ihnen über das Für und Wider auseinandergesetzt. Daneben haben wir eine öffentliche Diskussionsrunde durchgeführt und kostenlose Schnupperkurse angeboten. Der Lohn für unsere Mühen war ein Angebot der Gemeinde für eine Probezulassung des Startgeländes für ein Jahr. Dieser Erfolg war auch nur durch die Mithilfe vieler interessierter Piloten und deren diszipliniertem Verhalten in Punkt Schwarzfliegerei möglich.

Die Euphorie hat aber nach den ersten Verhandlungen mit der Unteren Naturschutzbehörde (Landratsamt) schnell nachgelassen. Da das Gelände zwischenzeitlich als FFH-Gebiet nachgemeldet worden ist, wurden von uns aufwendige Gutachten verlangt. Von juristischer Seite und von höheren Verwaltungsebenen konnte dies leider nur bestätigt werden. Eine solche Hürde kann aber auch überwunden werden. Bitter war die Tatsache, dass das Landratsamt die Verlängerung der Zulassung des benachbarten Startgeländes in Neidlingen mit unserem Antrag verknüpft und dem Geländehalter erhebliche Sorgen bereitet hat. Die Verhandlungen mit dem Landratsamt haben sich nun auf über ein Jahr hinausgezogen und wir haben nie eine wirklich relevante Begründung für die ablehnende Haltung der Vertreter des Landratsamtes bekommen. Die in den Besprechungen von Seiten des Landratsamtes dargelegten möglichen Kompromisse und Alternativen wurden immer wieder durch das Landratsamt selbst zurückgenommen.

Ende Dezember nun hat das Landratsamt schriftlich seine Ablehnung zu unserem Zulassungsantrag ausgesprochen. Neben naturschutzrechtlichen Bedenken wird jetzt auch eine Verordnung zum Schutz von Felsenurdenkmälern als Begründung herangezogen. Eine solche Argumentation verwundert jeden, der die örtlichen Gegebenheiten kennt. Der Breitenstein ist von Ausflüglern überlaufen, das Landratsamt erstellt dort Grillplätze und die Naturschutzbehörde selbst dirigiert durch ihre Veranstaltungen massenhaft Leute in diese Gegend.

Wie geht es weiter? Tatsache ist, dass die Untere Naturschutzbehörde im Rahmen des Zulassungsverfahrens nur zu naturschutzrechtlichen Belangen zu befragen ist. Vom DHV wurde uns die volle Unterstützung zugesagt. Im Februar wird in Zusammenarbeit mit dem DHV, mit einem Gutachter und uns Vereinsmitgliedern ein Konzept erarbeitet, wie wir die Voraussetzungen für eine Zulassung schaffen können.

Besonders zu erwähnen ist, dass man in solch einem Projekt nicht mit Beschuldigungen und unüberlegtem Handeln voran kommt. Dass wir überhaupt soweit gekommen sind, ist vor allem der Disziplin und Mitarbeit unserer Vereinsmitglieder zu verdanken, aber auch der Zusammenarbeit mit den Nachbarvereinen und dem Rückhalt durch den DHV. IV Bissingen

Getände „Ockffe011-Bott (stehe' wieder aktiv

Es begann bereits im März 2002. Eigentlich sollte das Fluggebiet Ockfen-Bockstein für die neue Saison startklar gemacht werden. Während des Arbeitseinsatzes wurden uns von der neuen Eigentümerin des Startplatzes „Bockstein“ jegliche weiteren Aktivitäten untersagt. Leider konnten auch Gespräche zwischen dem DFC Saar-Vorstand, dem Ortsbürgermeister und der neuen Eigentümerin des Grundstücks daran „nicht mehr rütteln“. Per Anwaltsschreiben wurden wir dann später auch mit sofortiger Wirkung aufgefordert, die Rampe zu demonstrieren.

Dieser Aufforderung kamen wir Mitte September nach und bauten die Rampe samt Treppenaufgang ab. Zum Glück standen uns viele Ockfener Bürger in dieser Zeit zur Seite. Es wurde sogar im Gasthaus „Gasthauer“ (www.gasthauer.de), unserem Fliegertreff, eine Unterschriftenaktion für den Erhalt des Fluggebietes gestartet! In einem kurzfristig arrangierten Treffen zwischen Drachenfliegern, Ortsbürgermeister und Ockfener Bürgern wurden Alternativen diskutiert. Zu unserer großen Begeisterung stellte uns



Herr Schuster die direkt neben dem Bocksteingelände gelegene Parzelle als Startgelände zur Verfügung. WOW!

Ende September 2002 wurden das neue Startgelände vermessen. Einige Ockfener Bürger boten uns sogar ihre Hilfe und Geräte (Motorsägen, Traktoren) für die Umbauarbeiten. Zu unserer eigenen Rechtssicherheit stellten wir noch den Antrag zur „Sondernutzung der Weinbergswegen“ bei der am darauf folgenden Tag stattgefundenen Ortsratssitzung. Diesem Antrag stimmten alle Fraktionen zu! Alle Wege zum Wiederaufbau des Fluggeländes waren damit geebnet!

Es stand zur Diskussion, die neue Rampe entweder in gemischter Stahl/Holzbauweise oder vollständig in Holz aufzubauen. Wir entschieden uns für die gemischte Bauweise. Unsere Metaller, voran Karl Hechl, begannen sofort mit der Beschaffung und dem Zuschneiden der Stahlprofile, so dass Ende Januar 2003 die ersten Stahlpfosten einbetoniert werden konnten. In weiteren über das Jahr verteilten Arbeitseinsätzen konnte die neue Rampe Ende Oktober endlich fertig gestellt werden. Dem fleißigen Helfer und A-Schüler Antonio Lamalfa war es dann gegönnt, den Erstflug von der neuen Rampe zu machen.

In Ockfen sind nun wieder die bunten Vögel über dem Bockstein zu sehen!

Unser ganz besonderer Dank gilt der Familie Schuster, Herrn Ortsbürgermeister Krewer, Herrn Gerd Benz Müller (FWG Ockfen), Herrn Günter Kleutsch (www.ockfen-home.de), Herrn Josef Neisius, Herrn Peter Gasthauer und allen Ockfener Bürgern!

Für Interessenten: Der Neuaufbau des Fluggeländes ist auf unserer Homepage in Wort und Bild festgehalten - www.dfc-saar.cie.
Jörg Gregorius - Drachenflugclub Saar



Föhnflüge am Jochberg!

Zwei Unfälle innerhalb einer halben Stunde waren wieder mal der ernüchternde Beweis, dass es sich in keinster Weise lohnt an Föhntagen Flugsport zu betreiben. Ein Fliegerpaar machte sich am Samstag dem 15.11.2003, trotzdem auf den Weg zum Jochberg. Ob die Beiden die meteorologisch eindeutig sichtbare Situation erkannten, ist mehr als fraglich, aber ein Blick ins Internet oder ein Anruf beim Segelflugwetterbericht hätten an diesem Tag Klarheit geschafft. Trotz der zweifelhaften Verhältnisse starteten Beide in Richtung Süden, was zur Folge hat, dass um den Berg herum ins Lee geflogen werden muss, um den offiziellen Landeplatz in Altjoch am Kochelsee anzusteuern. Dies bedeutet, dass Piloten für solche Aktionen sehrviel Feingefühl für Leesituationen mitbringen müssen. Leeturbulenzen sind nicht nur von der Windgeschwindigkeit alleine abhängig, sondern auch von der Anatomie und Anströmrichtung des Berges. Auch mal abgesehen von Föhnlagen und dem dazugehörigen Flugverbot erzeugt der Jochberg bei Südwind durch seinen steilen Nordabbruch bereits bei mäßigen Windgeschwindigkeiten starke Turbulenzen und somit große Absturzgefahr oder Absaufrisiko. Wer am Jochberg den vorgesehenen Landeplatz nicht erreicht, hat extrem schlechte Karten eine verletzungsfreie Landung hinzulegen. Zwischen dem Start und Landeplatz gibt es keine Notlandeplätze, sondern nur Bäume, Schluchten, Straßen, Hochspannungsleitungen und eben den Kochelsee, der bei einer Wasserlandung mit dem Gleitschirm zur tödlichen Falle werden kann. Genau das passierte den Beiden. Der Pilot landete im eiskalten Kochelsee und konnte nur durch die Geistesgegenwart eines Gastes vom Hotel Grauer Bär mit einem zufällig dastehenden Ruderboot aus seiner lebensbedrohlichen Lage gerettet werden. Die Pilotin streifte einen Baum und der Aufschlag auf dem Boden hatte eine Zertrümmerung des Sprunggelenks zu Folge.

Liebe Gleitschirmpiloten: Der Jochberg ist einer der schönsten Flugberge im Bayerischen Voralpenland. Stundenlange Soaringflüge vor einer gigantischen Kulisse von Kochelsee, Walchensee und Karwendel belohnen den

schweißtreibenden Aufstieg. Aber bereits die Zulassung des Berges war mit enormen Schwierigkeiten verbunden und ein viermonatiger Entzug der Starterlaubnis des Startgeländebesitzers Ende 2002 zeigen, wie sensibel das Fluggebiet Jochberg ist. Weitere Unfälle dieser Art können zu einem Ende der Gleitschirmfliegerei für Gastpiloten führen, was wiederum in keinster Weise im Interesse der Vorstandschaft und des gesamten Vereins liegt. Selbst eine Komplettschließung wäre im Extremfall nicht auszuschließen.

Wir können an dieser Stelle nur an die Vernunft aller Piloten appellieren sich an die Flugregeln zu halten, keine Föhn- und Gewitterflüge, keine Akroflüge und kein privates Sicherheitstraining überm See, vorgeschriebene Landevolte, keine Flüge nach Sonnenuntergang, um weiterhin unbegrenztes Flugvergnügen am Jochberg für alle Gleitschirmpiloten zu garantieren. Gleitschirmunfälle dieser Art müssen nicht sein. Sie schaden nicht nur unserem Fluggebiet, sondern der ganzen Gleitschirmszene. Infos gibt es an der Clubtafel am Landeplatz, auf der Clubseite www.kocheler-gleitschirmfreunde.de oder bei www.ParaAlpin.de

Sepp Schwitzer, 2. Vorstand Kocheler Gleitschirmfreunde



Rechts der Jochberg. Walchensee im Vordergrund.

STUBAITAL

SUPER FLUGGEBIET
Weiter begünstigt, große Start- und Landeplätze.
Fluggebiete tier Lifte/Neustift ideal Für Wenigflieger, Anfänger und Profis. Im Umkreis 213 ideale Fluggebiete.

DIIV-Flugschule
11-1V-Prüfungsflüge täglich, Auffrischkurse, 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!

Flugschule Parafly Stubahat GmbH Hans-Peter Eher
Moos 18 · A-6167 Neustift/Stubffital
Tel. ++43, 5226 · 3344 Fax +43-5226-3371
flugschulewparafly.at · www.parafly.at

GRIECHEN LAND

DAS CAMP FÜR DRACHEN- UND GLEITSCHIRMFLIEGER

SOMIVIERFLUGGEBIETE

Olymp - Meteora-Klöster - Ossagebirge

VVINTERFLUGGEBIETE

Süd-Griechenland - Peloponnes

Info & Prospekt anfordern! Video € 9,

Deutschland: Tel. 0049/821/2629551, Fax 26295 50
Schweiz: Tel./Fax 0041/71/9 23 88 51
Griechenland neu: Tel./Fax: 0030/235204464, mobil: 0030/6972/453495
e-mail: eagles-club@kat.forthnet.gr
www.olympic-eagles.de

Vogelgärtner mit positivem Ergebnis abgeschlossen

In der vom DHV in Auftrag gegebenen Studie wurde der Frage nachgegangen, wie vor allem kleine Vögel vom Drachen- und Gleitschirmfliegen beeinflusst werden. Dabei wurde im unmittelbaren Bereich von Startplätzen untersucht, ob die Vögel trotz langjährigem Flugbetriebs brüten bzw. in welcher Siedlungsdichte sie dort vorkommen. Das Ergebnis in den untersuchten Geländen ist sehr positiv ausgefallen. „Auch in langjährig beflogenen Gebieten ist im jeweiligen Startplatzbereich kein negativer Effekt des Flugbetriebs ... festzustellen.“ schreibt Projektleiter Diplom-Biologe Ulli Brendel vom Fachbüro Zukunft Biosphäre GmbH in dem Gutachten. „...Die jeweils festgestellte Vogelwelt wurde von einigen Gutachtern als „erstaunlich artenreich bezeichnet...“.

Das Problem

Von oben nach unten: Graumammer, Braunkehlchen, Wendehals, Neuntöter

Häufig erheben Naturschutzbehörden im Zuge einer Geländezulassung Einwände gegen den Flugbetrieb, da noch nicht eindeutig geklärt ist, wie vor allem die kleineren Vögel auf Drachen- und Gleitschirme reagieren. Betroffen sind in diesem Zusammenhang Vögel wie zum Beispiel der Neuntöter, die Dorngrasmücke, die Zippammer der Baumpieper und noch einige mehr. Oft sind diese Vögel sehr klein und unscheinbar.

Einer der Gründe, warum sie kaum einer kennt bzw. erkennt. Zum Teil handelt es sich jedoch um Vögel, die inzwischen recht selten sind und deren Lebensräume durch welche Gründe auch immer, bedroht sind. Einige von ihnen stehen bereits auf der Roten Liste 2003 wie zum Beispiel der Neuntöter, die Graumammer, das Braunkehlchen, der Raubwürger und der Wendehals (www.nabu.de).

Da aus diesem Bereich kaum Erkenntnisse vorliegen, gehen Naturschutzbehörden oft schon im Grundsatz davon aus, dass die Vögel vom Drachen- und Gleitschirmfliegen negativ beeinflusst werden. So manches Mal wurde sogar vermutet, dass einzelne Vogelarten aus ihrem Revier durch die Flieger ganz „verscheucht“ werden. Erschwerend ist der Umstand, dass auch Wissenschaftler (z.B. Bauer & Berthold 1996) davon ausgehen, dass menschliche Freizeitaktivitäten - ganz im Allgemeinen - als eine der Hauptursachen für die Gefährdung von Vogelarten verantwortlich sind (Brendel).

Um hier in Zukunft besser differenzieren zu können, wurde diese Studie vom DHV in Auftrag gegeben. Es sollte eine möglichst objektive Grundlage für künftige Diskussionen geschaffen werden. Ziel war es herauszufinden, inwieweit die Drachen- und Gleitschirmflieger tatsächlich die Vogelwelt beeinflussen.

Die Studie

Grundsätzlich gehen Ornithologen davon aus, dass Vogelarten, die in einem für sie typischen Lebensraum nicht vorkommen durch irgendein Ereignis „gestört“ wurden und abwanderten. Außerdem haben Nachforschun-

gen ergeben, dass auch die Vogelarten, die in dem für sie typischen Lebensraum zwar vorkommen, aber nicht erfolgreich brüten, einer bestimmten Störung ausgesetzt sind (Brendel). Sollte das Drachen- und Gleitschirmfliegen ein solcher „Störfaktor“ sein, wie gerne von Seiten des Naturschutzes behauptet wird? Dann müssten Untersuchungen auf den jeweiligen Fluggeländen ergeben, dass entweder typische Vogelarten wegen des Flugbetriebs nicht mehr dort leben oder dass sie dort zwar noch vorkommen, aber nicht mehr brüten. Mit dieser Studie sollte eine Antwort auf diese Frage gefunden werden.

Da man davon ausgehen kann, dass im Startplatzbereich die potentielle „Störung“ am größten ist, wurden die Untersuchungen auf diese Region beschränkt. Es wurde dann nachgeprüft, ob die Vogelarten, die für den Lebensraum typisch sind, im unmittelbaren Startbereich brüten oder nicht. Um weder den zeitlichen noch den finanziellen Rahmen zu sprengen, wurde die nachfolgend beschriebene Methode gewählt, um Rückschlüsse auf die Auswirkungen des Flugbetriebs zu ziehen (rationalisierte Revierkartierung nach Bibby 1995).

Mit dieser Methode wird festgestellt, welche Vogelarten im Untersuchungsgebiet vorkommen, wie viele Individuen einer Art sich in diesem Gebiet aufhalten und ob diese Vögel dort brüten. Charakteristisch dafür sind drei Geländebegehungen eines Ornithologen. Dabei wird jeder beobachtete Vogel, der durch sein Verhalten bzw. Gesang ein Revier anzeigt, vom Gutachter registriert. Anschließend werden die so ermittelten Zahlen mit den zu erwartenden Höchstwerten, die bereits von Wissenschaftlern vorliegen (Bezzel 1985 bzw. 1993), verglichen. Für die Untersuchungen in den Geländen wurden von dem Fachbüro Zukunft Biosphäre örtliche Ornithologen beauftragt.

Die Gelände

Es wurden 10 Fluggelände in Deutschland ausgewählt, die repräsentativ für einen Lebensraum sind. Es sollten möglichst alle Regionen abgedeckt sein. Außerdem sollte das Gelände bereits seit längerem befliegen werden, um die tatsächlichen Auswirkungen feststellen zu können. Des Weiteren wurden Fluggelände gewählt, bei denen es Probleme mit dem Naturschutz gibt (z.B. Neidlingen). In Zusammenarbeit mit den Vereinen wurden die Gelände festgelegt. An dieser Stelle nochmals vielen Dank für die Kooperation.

Gelände	Geländehalter	Lebensraum
Getelo	Eurofly Paragliding	Feuchtwiese
Altes Lager	Drachenfliegerclub Berlin	Trockenrasen
Jenzig	DGC Jena	Kalkmagerrasen
Gangelsberg	Pfälzer Gleitschirmclub	Weinbergsbrache
Schriesheim	Bergsträsser Drachenflieger	ehemaliger Steinbruch
Einkorn	Hänggleiterclub Einkorn	Halbtrockenrasen im Mittelgebirge
Neidlingen	Delta- u. Gleitschirmclub Weilheim	Schneise im Buchenwald
Gschasi	Drachen- u. Gleitschirmflieger Oberes Elztal	Hochlage im Mittelgebirge/Schwarzwald
Schrattenbach	Drachenfliegerverein Mittag team	Schneise im Fichtenwald
Jenner	Berchtesgadener Gleitschirmflieger	Hochalpines Gelände



Das Ergebnis

Offensichtlich haben die Vögel mit den Fliegern kaum Probleme. Denn die Gutachter kamen in fast allen Untersuchungsgebieten zu dem Ergebnis, dass die Vogelwelt auch in den lang beflogenen Geländen „als ausgewogen und (nahezu) vollzählig zu bewerten ist ...“ Es wurde nachgewiesen, dass Vögel trotz Flugbetrieb im Umfeld von Startplätzen brüten. Neben den Brut-

vögeln wurden bei den Beobachtungen auch alle anderen vorkommenden Vogelarten erfasst. So auch die großräumig aktiven Arten wie z.B. der Wanderfalke, der eigentlich als ausgesprochen störempfindlich gilt. Trotzdem wurden Wanderfalken in unmittelbarer Nähe der Startplätze „Neidlingen“ und „Schriesheim“ beobachtet. Offenbar funktioniert hier die Zusammenarbeit von Naturschutz und Natursport. Es geht also doch miteinander.

Nur wenige Vogelarten konnten dagegen nicht nachgewiesen werden. Bei der Bewertung dieses Ergebnisses verweisen die Ornithologen jedoch auf andere Faktoren, die ebenfalls Auswirkungen auf die Vogelwelt haben. Die Gutachter führen dieses beispielsweise auf mögliche Lebensraumstörungen vor Ort oder anderen Gefährdungsfaktoren zurück. Der Flugbetrieb scheint dagegen eine untergeordnete Rolle zu spielen. Des Weiteren kann die verwendete Methodik (z.T. kleine Untersuchungsgebiete) das Ergebnis beeinflusst haben. Auch darf nicht außer Acht gelassen werden, dass es sich bei den Fluggebieten häufig um Gebiete handelt, die auch noch anderen Einflüssen wie z.B. hoher Erholungsdruck in Erholungsgebieten (z.B. Jenner, Einkorn, Jenzig), Modellflug, Land- und Forstwirtschaft oder Jagd ausgesetzt sind.

Mit dem Ergebnis dieser Studie konnten wichtige Erkenntnisse, die eine grundsätzliche Einschätzung bei zukünftigen Geländezulassungen möglich machen, gewonnen werden. Somit ist eine objektive Grundlage für künftige Diskussionen geschaffen. Wer mehr über diese Studie erfahren möchte, findet sie auf unserer Geländeseite unter www.dhv.de.

Bettina Mensing, Referat Flugbetrieb



Kelheim



Hamburg



Berlin

Drachenflugausbildung im Doppelsitzer

- ▶ reine Drachenflugausbildung
- ▶ Fliegenlernen mit Lehrer im Tandemdrachen
- ▶ effektiv, schnell, dadurch kostengünstig
- ▶ Kurse ganzjährig
- ▶ Fly Express Drachencharter
- ▶ Ausbildungsstätten in ganz Deutschland
- ▶ Kelheim, Hamburg, Berlin, Bad Satzungen, und Ruhpolding in den Alpen

Das Fluglehrerteam besteht aus erfahrenen Piloten mit internationalen Einsätzen in der Nationalmannschaft die praxisnah das Drachenfliegen vermitteln.

Drachenflugschule Kelheim Mitterring 25 93309 Kelheim
www.dfs-kelheim.de www.drachenfliegentemen.de



Dolomiten im Winter

Sella Ronda – die Umrundung der Sella im Winter mit Ski – ein unglaubliches Unternehmen. Zumindest bis in die 60er Jahre. Dann begann die Erschließung der Region mit Liften. Und seit den 70ern ist der alte Traum machbar – mit Liften und an einem Tag. Was bis heute nicht möglich ist, ist die Einbeziehung der Marmolada in diesen Traum. Einfach aus Zeitgründen ist der Abstecher nach Süden praktisch nicht machbar. Wer aber mit Ski und Schirm unterwegs ist, der hat hier mehr Möglichkeiten.

414411121fflia

Miliffium11111

1

Wer skifährt und fliegt, der sollte mal beides zusammen ausprobieren. Wer mit der richtigen Technik auf Ski startet, der wird im Sommer seine Bretter ernsthaft vermissen – so viel mehr an Möglichkeiten bieten die Ski!

Zurück zur Sella Ronda: morgens mit Ski „gestartet“ in Wolkenstein geht's mit ein paar Liften rauf zum Sellajoch und von dort rüber zum Col Rodella. Hier geht's gegen Ende der Skisaison manchmal mittags schon richtig kräftig nach oben. Aber wir wollen weiter. Von der Bergstation des Col geht's mit dem Schirm am offiziellen Startplatz nach Süden raus und rüber + runter nach Canazei. Und von dort mit der Gondel rauf zum Belvedere. 50m nach drüben (ostwärts) abwärts findet sich in einer Mulde neben der Piste die ideale Startmöglichkeit nach Osten in Richtung Arabba. Das ostwärts verlaufende Tal ist seit den frühen Morgenstunden in der Sonne. Daher herrscht am Start meist perfekter Wind von vorne – zumindest vormittags. Ab dem frühen Nachmittag kann hier dervon „hinten“ kommende Talwind aus dem Fassata I überwiegen.

Wer sich nach dem Start links an den Südhängen hält, kann oft bis zum Ehrenmal mit leichtem Steigen rechnen. Das Ehrenmal ist ein riesiger Bau, der an die Gefallenen des hier vor über 80 Jahren stattgefundenen Krieges erinnert. In Arabba selbst sind keine Landeplätze zu finden, und der Weg dorthin ist weit und flach. Aber ebene Wiesen entlang der Piste gibt's genügend. Bei unserer Runde war die beste Wiese allerdings auf der „falschen“ Bachseite. Was eine kleine Überquerung nach sich zog...

Mit gepacktem Schirm geht's auf Ski noch das letzte Stück runter bis in den Ort. Hier muss man sich nun entscheiden: links oder rechts rauf? Links heißt nach Norden auf den Campolongo Pass und die Sella Ronda weiter. Oder rechts und damit nach Süden rauf zur Porto Vescovo. Hier oben – wir stehen hier übrigens auf vulkanischem Gestein und nicht wie sonst üblich auf Dolomitgestein - gibt's einen Traumblick zur gegenüberliegenden Königin der Dolomiten, der Marmolada. Während sehr erfahrene und routinierte

Piloten jeden Herbst scharenweise versuchen, zur Marmolada zu fliegen, wollen wir einen ruhigen Gleitflug von der Marmolada genießen. Wer das nicht vor hat, kann neben den nach Arabba führenden Pisten auch problemlos in die Gegenrichtung starten.

Direkt hier an der Porto Vescovo nach Süden zu starten kann ich nicht wirklich empfehlen. Zwar ist das Startgelände – abhängig von der Lawinengefahr – weiträumig, offen und unproblematisch. Nur liegt im Tal keine Landemöglichkeit (1) im Gleitwinkelbereich! Zumindest nicht, solange der Fedaja-Stausee nicht zugefroren ist. Drum ist es sinnvoller, mit zwei Liften etwas nach Osten zu fahren, um von der Padon-Scharte zu starten. Danach lässt sich vorzüglich nahe der Talstation des Lifts zur Marmolada landen. Nun geht's mit 3 Liften rauf auf 3.270 m zur Punta Rocca. Die Aussicht von



Marmolada

ein Fliegerparadies?

oben ist unbeschreiblich. Aus der imposanten Marmolada-Südwand blubbert Thermik hoch. Dafür aber so gut wie kein überregionaler Wind. Für einen gefahrlosen Flug vom Dach der Dolos sollte Nullwind herrschen oder ein klein wenig aus nördlicher Richtung. Aber wirklich nur ein klein wenig.

Der Startplatz nach Norden ist easy. Groß, weit und hindernislos. Hindernislos bedeutet hier auf den ersten 1.000 Höhenmetern! Was bei dem konvexen Gelände und bei der meist harten Schneedecke heißt, dass man besser nicht ins Rutschen kommen sollte. Wer auch hier mit Ski startet, der ist echt im Vorteil! Stahlkanten halten im Ernstfall besser als Fliegerstiefel.

Einmal in der Luft kann man sich noch ein letztes Mal für den weiteren Streckenverlauf entscheiden. Links abgebogen erreicht man im Gleitwinkel locker das westlich gelegen Canazei. Zumindest solange der Fassatal-Wind (siehe oben) noch nicht zu sehr dagegen steht.

Geradeaus – nach Norden – geflogen liegt Arabba wieder im Gleitwinkelbereich moderner 1-2er. Dazu muss lediglich der quer davor liegende vulkanische Rücken überquert werden.

Wer gut in Arabba gelandet ist, hat etwas über die Hälfte der Runde geschafft. Es wäre passend, wenn hier unsere Uhr noch nicht weit nach 14:00 anzeigen würde. Nun geht's mit dem Sessellift Bec de Rocces rauf zum Campolongo-Pass. An der Passhöhe angekommen, kann wer will, mit dem Vallon Lift noch gut 600 Höhenmeter weiter in Richtung Piz Boä, dem höchsten Gipfel des Sella Massivs.

Der Flug von hier runter nach Corvara ist ein weiterer Höhepunkt unserer Runde. Der Ort Corvara liegt in einem weiten Talkessel, auch hier sind Landeplätze neben den Pisten einfach und problemlos zu finden.

Was nun folgt ist der langwierigste, aber dafür letzte, Liftaufstieg des Tages: rauf zum Grödnertoch. Man braucht mindestens 4 Lifte, um den langen flachen Anstieg zum Pass zu bewältigen. Bis 17:00 Uhr sollte man den Aufstieg hinter sich haben, denn spätestens dann schließen die Lifte.

Als kleine Entschädigung steht nunmehr am Nachmittag oben der Wind genau aus der richtigen Richtung an. Richtig ist für uns hier der aus dem Grödnertal von NW kommende Talwind. Etwas Energie sollte für die Startplatzsuche noch gespeichert sein, denn man muss von der auch abends sehr viel befahrenen Piste deutlich Abstand halten.

Ein letzter Flug bringt uns hinunter nach Wolkenstein.

Wer will und kann, der hat oft die Möglichkeit noch etwas zu soaren, um hier in Ruhe den Tag ausklingen zu lassen.

In Wolkenstein schließt sich die Runde rund um die Sella über 4 Pässe und als „Zusatzschmankerl“ (oder neudeutsch „highlight“) der Marmolada.

Wer unterwegs mit den Liften in Terminschwierigkeiten kommen sollte, der braucht nicht unbedingt in Panik zu verfallen. Die Passstraßen sind im Winter – wenn auch offiziell gesperrt – meist geräumt. Und alle Orte sind durch Taxis untereinander erreichbar. Nach Fliegen und Skifahren zwar nur die drittbeste Lösung, dafür aber auch nach Pistenschluss noch „offen“. Allerdings nicht ganz billig.

Ein paar Spielregeln sind einzuhalten: starten und landen nicht auf den Pisten im Skibetrieb. Aber Ausweichmöglichkeiten gibt's gerade im Winter so viele, dass es eigentlich gar nicht notwendig erscheint, die Pisten dazu zu benützen. Dafür sind die Lifte alle so engmaschig verteilt, dass neben fast jedem Landeplatz auch wieder eine Bahn nach oben zum nächsten Start führt. Und wenn mal ein paar Meter dazwischen liegen, dann ist's problemlos mit Ski zu bewältigen. Große Beachtung ist allerdings den in der ganzen Region vorhandenen Liftseilen zu schenken! Oft verläuft viele Meter über den eigentlichen Gondelseilen noch ein weiteres Kabel! Natürlich kann jedes der beschriebenen Gebiete einzeln befliegen werden. Was entschieden mehr Sinn macht, wenn man zum Beispiel mit der Familie im Skiurlaub ist. Einfach morgens den Schirm an der richtigen Bergstation deponieren und dann Skifahren gehen. Die Möglichkeiten sind legendär: von weiten, offenen Pisten zum Carven über richtige Steilabfahrten wie die Pordoischarte bis zu endlosen Tiefschneevarianten ist alles geboten. Halfpipe, Boardercross und WISBI-Strecken inklusive. Um dann über Mittag oder am Abend den Schirm zu holen und ein

mal fliegen. Einmal 1.000 Höhenmeter oder mehr bis ganz al abgleiten und genießen; eine Stunde soaren oder einmal auf 4.000 m aufzudrehen – auch hier sind die Möglichkeiten fast grenzenlos. Einige Flugschulen bieten speziell die Region Canazei auch im Winter als Ski & Fly Tour an. Im Rahmen einer begleiteten Tour

ist der Erfolg einer solchen Reise schon fast garantiert. Denn welcher Flugurlaub sonst lässt sich schon mit Wettergarantie buchen? Und hier geht's immer – entweder Fliegen oder Skifahren!

Helmut Achatz

Infos zu allen Skigebieten unter

<http://www.dolomitisuperski.com/Default.asp?L=2>
<http://www.groednertal.com/>
<http://www.dolomithighfly.com/main.htm>

Infos zum Fliegen

Parapendio Club Gherdeina
Tel. + Fax: 0039/471/796627
www.parapendio-gardena.com

Infos zu Meteo

www.provinz.bz.it/meteo
www.austrocontrol.co.at
www.arpa.veneto.it/csvdi/bollettino
www.datameteo.com

Viel Höhe über den Liften
ist wichtig



DHV-Jahrestagung 2003

DHV Jahreshauptversammlung 2003

Protokoll

der 24. Jahrestagung am 29.11.2003 in Fürth
Beginn: 13:45 Uhr, Ende 21:00 Uhr

Begrüßung und Regularien

Die Delegierten werden vom „Gastgeber“ Thomas Grell, Vorsitzender des XC-Flatlands e.V., und im Namen des Vereins IFG 2000 begrüßt. Charlie Jäist, Vorsitzender des DHV und Versammlungsleiter, eröffnet die Versammlung. Es wird festgestellt, dass die Versammlung mit dem DHV-Info Nr. 123 vom August/September 2003 ordnungsgemäß eingeladen wurde und beschlussfähig ist. Es sind 153 stimmberechtigte Delegierte anwesend.

Beschlüsse:

Benedikt Liebermeister und Björn Klaassen werden zu Protokollführern gewählt (offene Abstimmung, einstimmig).

Als Stimmzähler werden die DHV-Mitarbeiter, die nicht Delegierte sind, Roland Kleiner sowie Peter Werner-Harves gewählt (offene Abstimmung, einstimmig).

Die Tagesordnung wird wie folgt angenommen (offene Abstimmung, einstimmig).

Genehmigung des Versammlungsprotokolls 2002

Beschluss (offene Abstimmung, einstimmig): Das Protokoll der Jahrestagung 2002 wird in der im DHVinfo Nr. 120 veröffentlichten Fassung genehmigt.

Bericht des Vorstandes und des Geschäftsführers

Im Vorfeld wurden den Delegierten schriftliche Tätigkeitsberichte zugeschickt, die mündlichen Berichte bieten eine Ergänzung. Über ihre Tätigkeit berichten der Vorsitzende Charlie Jöst und der Geschäftsführer Klaus Tänzler. Der stellvertretende Vorsitzende Bodo Genz stellt mit dem Jugendbeauftragten Tobias Schreiner die erfolgreichen Projekte der Jugendarbeit 2003 vor. Im Anschluss folgen die Berichte des Sportvorstands Rudl Bürger, des Ausbildungsvorstands Waldemar Obergfell, des Technikvorstands Jürgen Rüdinger und des Sicherheitsvorstands Helmut Achatz. Die anschließende Aussprache konzentriert sich auf die Themen German Cup, Jugendarbeit und Förderung des Drachenflugsports.

Finanzbericht / Bericht der Kassenprüfer

Finanzvorstand Lothar Schweizer gibt den Finanzbericht. Er präsentiert einen Überblick über die Ergebnisse 2002 und die Vorschau auf das Jahresergebnis 2003. 2003 wird mit einem positiven Ergebnis gerechnet.

Die Kassenprüfer Engelbert Kohter und Axel Stuckenberger erläutern den zuvor versandten Kassenprüfbericht. Eine Aussprache über den Finanzbericht und den Kassenprüfbericht schließt sich an.

Entlastung des Vorstandes

Beschluss (offene Abstimmung): Die Vorstandschaft wird einstimmig entlastet.

Wahlen

Wahl des Vorsitzenden

Kandidat: Charlie löst.

Vorstellung des Kandidaten. Charlie löst erläutert seine freiberufliche Tätigkeit als Filmemacher für den DHV. Er bittet darum, ihm die Stimme nur zu geben, wenn gegen diese Tätigkeit auch künftig keine Bedenken bestehen.

Wahl (offene Abstimmung): Charlie löst wird einstimmig gewählt. Er nimmt die Wahl an.

Wahl des Sportvorstandes

Kandidat: Rudi Bürger.

Vorstellung des Kandidaten. Rudi Bürger erläutert seine Honorartätigkeit als Wettbewerbsleiter und Teamchef. Er bittet darum, ihm die Stimme nur zu geben, wenn gegen diese Tätigkeit auch künftig keine Bedenken bestehen.

Wahl (offene Abstimmung): Rudi Bürger wird einstimmig gewählt (eine Enthaltung). Er nimmt die Wahl an.

Wahl der Kassenprüfer

Kandidaten:

Bettina Stang, Dirk Vielhuber, Konrad Franz, Dietrich Münchmeyer.

Die Kandidaten stellen sich vor.

Wahl: Zum ersten Kassenprüfer wird Bettina Stang in geheimer Abstimmung gewählt

Wahl: Zum zweiten Kassenprüfer wird Dirk Vielhuber in geheimer Abstimmung gewählt.

Beide nehmen die Wahl an.

Anträge

Antrag von Franz Xaver Stele

"Verzicht auf Gebühren bei DHV Mitgliedsvereinen für Geländezulassungen."

Beschluss (offene Abstimmung): mehrheitlich abgelehnt, 16 Stimmen dafür.

Dringlichkeitsantrag von Karl-Heinz Sylla:

„Die Aussage von Lothar Schweizer (Zusicherung, dass auf Antrag an den DHV die Geländezulassung unterstützt wird), soll ins Protokoll genommen werden.“

Beschluss (offene Abstimmung): einstimmig angenommen.

Antrag von Michael SWhing:

"Der DHV erstellt bis spätestens zur nächsten Jahreshauptversammlung eine Empfehlung für einen Ausbildervertrag für Flugschulen und Anbieter für Sicherheitstrainings, welche die Flugschulen und Anbieter von Sicherheitstrainings beim Abschluss eines Vertrages verwenden sollen."

Antrag zur Geschäftsordnung auf geheime Abstimmung.

Beschluss (geheime Abstimmung): ablehnt, 95 Stimmen dagegen, 44 dafür, 2 enthalten, 3 unglücklich.

Antrag der Regionalversammlung Südwest:

"Bei Landesmeisterschaften sollte der DHV zukünftig bei Teilnehmerfeldern von über 50 Piloten einen Auswerter und einen Wettbewerbsleiter zur Verfügung stellen. Bei Landesmeisterschaften mit über 30 Teilnehmern einen Auswerter."

Antrag zur Geschäftsordnung auf Beendigung der Diskussion.

Beschluss (offene Abstimmung): mehrheitlich angenommen.

Beschluss zum Antrag der Regionalversammlung Südwest (offene Abstimmung): mehrheitlich angenommen.

Antrag der Regionalversammlung Südost:

"Der DHV soll sich dafür einsetzen, dass vorhandene Flugplätze nach § 6 (z.B. Segelfluggelände, Militärflyplätze, Sonderlandeplätze) auch von Hängegleitern und Gleitsegeln, insbesondere zur Ausbildung, mitbenutzt werden dürfen."

Beschluss (offene Abstimmung): einstimmig angenommen.

Antrag von Dr. Olaf Gensen:

„Die Jahrestagung des DHV 2003 beauftragt den Vorstand bzw. die Verantwortlichen des DHV, folgende Änderungen an den Vorschriften für die Gleitsegelausbildung zu erlassen:

Ab dem 01.04.2004 dürfen für die Schulung zum Beschränkten Luftfahrerschein nur noch Gleitsegel der Klassifizierung DHV 1 verwendet werden. Übergangsweise dürfen die Flugschulen im Kalenderjahr 2004 Gleitsegel der Klassifizierung DHV 1-2 verwenden, sofern diese nach dem neuen Bewertungsschema gemäß den Nachrichten für Luftfahrer Teil II vom 03.04.2003 Anhang 12.3 zugelassen und beurteilt wurden und sich bereits vor dem 01.04.2003 im Besitz der Flugschule befanden. Abweichend hiervon darf im Kalenderjahr 2004 die Ausbildung zum Beschränkten Luftfahrerschein von Flugschülern, die am 01.04.2004 bereits ein eigenes Fluggerät besitzen, mit diesen Geräten nach den bisherigen Vorschriften fortgeführt werden.

Ab dem 01.01.2005 dürfen nur noch Gleitsegel der Klassifizierung DHV 1 für die Schulung zum Beschränkten Luftfahrerschein verwendet werden.

Um langfristig wieder die Möglichkeit zu schaffen, geeignete Gleitsegel auch der Klassifizierung DHV 1-2 in der Ausbildung verwenden zu können, werden der Vorstand bzw. die Verantwortlichen des DHV beauftragt, Kriterien zu erarbeiten, nach denen die Schulungstauglichkeit von Gleitsegeln beurteilt werden kann (z.B. hohe Dämpfung um die Querachse etc.).

Giensegel, denen diese Schulungstauglichkeit im Rahmen des Gütesiegelverfahrens (oder für bereits geprüfte Gerätetypen auch im Rahmen einer Nachprüfung) bescheinigt wird, erhalten einen entsprechenden Zusatzeintrag (z.B. unter der Rubrik „Ergänzungen zur Flugsicherheit“ des Testprotokolls den Eintrag „Schulungstauglich“). Diese Gleitsegel der Klassifizierung DHV 1-2 dürfen dann ebenfalls für die Schulung zum „Beschränkten Luftfahrerschein“ verwendet werden.

Mittelfristig sollen alle Schirmtypen, die für die Schulung verwendet werden dürfen (DHV 1 und DHV 1-2) den Zusatz „schulungstauglich“ haben. Um die Hersteller zu ermutigen, neue Modelle auch nach diesen Kriterien zu entwickeln, dürfen Gleitsegel, die nach dem 01.01.2005 das Gütesiegelverfahren abschließen, nur dann für die Schulung zum Beschränkten Luftfahrerschein verwendet werden, wenn sie den Kriterien zum Nachweis der Schulungstauglichkeit entsprechen."

Feststellung: Da die Problematik in den beauftragten Bereich fällt, ist die Jahrestagung nicht zuständig. Im Beauftragten-Vertrag weist der Bundesverkehrsminister die Zuständigkeit dem DHV-Vorstand direkt zu.

Es wird ein Meinungsbild erstellt. Die Hälfte der Delegierten unterstützt den Antrag, die andere Hälfte steht ihm ablehnend gegenüber.

Wirtschaftsplan 2004

Der Finanzvorstand stellte den Wirtschaftsplan 2004 vor. Durch Beschluss der Versammlung, Landesmeisterschaften weitgehend zu bezuschussen, sind zusätzliche 11.000 Euro für den Sportetat einzuplanen.

Es folgt eine Aussprache.

Beschluss (offene Abstimmung): Der Wirtschaftsplan 2004 wird einstimmig angenommen.

Bewerbung für die Ausrichtung der Jahrestagung 2004

Vorstellung der Bewerbung der Schwangauer Drachenflieger.

Beschluss (offene Abstimmung): einstimmig angenommen. Die Jahrestagung 2004 wird von den Schwangauer Drachenfliegern in Füssen ausgerichtet.

Gmund, 17.12.2003

Benedikt Liebermeister

Charlie löst

Protokollführer

1. Vorsitzender

Die-Regionalversammlungen 2003



Regionalversammlungen 2003

Protokoll

Ort und Tage:

Region Ost (Berlin, Brandenburg, Meckelnburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen) in Altenbeuhen am 4.10.2003

Region Südwest (Baden-Württemberg) in Denzlingen am 11.10.2003

Region Mitte (Rheinland-Pfalz, Saarland, Nordrhein-Westfalen, Hessen) in Boppard am 18.10.2003

Region Nord (Bremen, Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Hamburg) in Hamburg am 19.10.2003

Region Südost (Bayern) in Oberschleissheim am 08.11.2003

Beginn der Versammlungen jeweils von ca. 14.00 Uhr bis 19.00 Uhr

Teilnehmer

Region Ost (Altenbeuthen): 31 Mitglieder + Vollmachten = 73 Stimmen

Region Südwest (Denzlingen): 76 Mitglieder + Vollmachten = 216 Stimmen

Region Mitte (Boppard): 49 Mitglieder + Vollmachten = 131 Stimmen

Region Nord (Hamburg): 32 Mitglieder + Vollmachten = 93 Stimmen

Region Südost (Oberschleissheim): 118 Mitglieder + Vollmachten = 408 Stimmen

Begrüßung und Regularien

Die Vorstände der gastgebenden Vereine, der jeweilige Regionalbeirat und der DHV Vorsitzende Charlie löst begrüßen die Teilnehmer der Regionalversammlungen. Festgestellt wird die Beschlussfähigkeit und die ordnungsgemäße Einladung über das DHV-Info. Björn Klaassen wird in den Regionen Mitte, Südwest und Südost, Horst Barthelmes in den Regionen Nord und Ost einstimmig zum Protokollführer gewählt. Die Tagesordnung wird festgelegt, Genehmigung des Protokolls der Regionalversammlung 2002

Einstimmiger Beschluss: Das Protokoll der Regionalversammlung 2002 wird genehmigt.

Kurzvorträge

Gelände und Naturschutz:

Björn Klaassen berichtet über die Geländezulassungen in 2003 in den jeweiligen Regionen. Die Ergebnisse des vom DHV in Auftrag gegebenen ornithologischen Gutachtens werden vorgestellt.

Online Contest

Andreas Rieck demonstriert das aktuelle OLC Programm anhand von Beispielen und zeigt die Möglichkeiten für die Darstellung der Streckenflüge bei Wettbewerben.

Sicherheitsbericht

Die Unfallzahlen 2003 werden durch Karl Slezak detailliert dargestellt und analysiert. Die Themen Kollisionen und Auslösung von Rettungsgeräten werden näher behandelt.

Christoph Krazner erläutert mit Hilfe eines Videos die Problematik beim Fehlstart eines Starrflüglers.

Neuer DHV-Wetterfilm

Der neue DHV-Wetterfilm wird von Charlie löst in Ausschnitten vorgeführt und kommentiert. Die Wetterentwicklung wird in dem Film durch Zeitrafferaufnahmen transparent verdeutlicht.

Sonstiges

Region Ost: Diskutiert wird die Flugdisziplin auf Fluggeländen und die Austragung der Meisterschaften in Ostdeutschland.

Region Südwest: Unterstützung des DHV bei Meisterschaften (vor allem in der Auswertung).

Region Mitte: Die Landesmeisterschaft soll zusammen mit der Ba-Wü ausgetragen werden. Darüber hinaus wird die schwach besuchte RV und die Geländearbeit diskutiert.

Region Nord: Der DHV soll sich des Themas Jagd und Geländezulassung annehmen, da bei der Zulassung immer wieder Probleme mit der Jägerschaft aufkommen. Wilfried Jahnke stellt die digitale Wetterabrufmöglichkeit vor.

Region Südost: Rudi Aumer wünscht den stärkeren Einsatz des DHV bei der Mitbenützung von Flugplätzen. Die Förderung des Drachenfliegens sowie der Wettbewerbssport werden besprochen.

Delegiertenwahl

Region Ost: Bader Lukas, Becker Andreas, Buddee Hans-Christoph, Ebeling Bettina, Gensen

Olaf, Gerhard Claus, Lüders Konrad, Münchmeyer Dietrich, Prietz Siegfried, Reimann Udo, Wachowski Bernd.

Region Südwest:

Arnold Wolfgang,

Bäuerle Matthias,

Börsig Dieter, Christmann Luise, Datz

Lorenz, Ebene Klaus-

Günter, Fielt Michael,

Gaiser Werner, Neid-

ler Sonja, Hetzet Andre-

reas, löst Karl, Kast Heinz-Jürgen, Kienzle Klaus,

Kleiser Roland, Kotscharnik Norbert, Kulz Remo,

Liebezeit Peter, Lohse Martin, Mehlin Walter, Merl

Franz, Mugele Birgit, Müller Heidemarie, Müller

Manfred, Müller Jürgen, Müller Andreas, Obergfell

Waldemar, Probst Ulrich, Rack Alfons, Richter

Thorsten, Rüdinger Jürgen, Santostasi Tommaso,

Schweizer Lothar, Schwenk Sabine, Seiler Sigi,

Stadter Willi, Stoppa Thomas, Stübing Michael,

Thiel Patric, Thieringer Rainer, Trechte Ralph, Weist Bernd, Werner Valentin, Wilming Klaus-

Peter, Währte Roland, Wolff Werner.

Region Mitte: Adams Peter, Bajewski Jörg, Bürger Mara, Bürger Rainer, Etz Lukas, Fuchs Karin,

Gensert Rene, Geörger Achim, Herchen Ronald, Heuchemer Dieter, Hochhaus Roland, Hohl

Friedrich, Horn Klaus-Albrecht, Huber Alfred, Ioh Peter, Judek Siegfried, Jung Bernhard, Keller

Klaus, Kiefer Michael, Knopp Friedhelm, Körner Peter, Kuhn Rüdiger, Lenzen Edward, Miller

Christine, Mostert-Ostermann Monika, Nitsche Peter, Ostermann Norbert, Parze' Wolfgang,

Roski Astrid, Schellen Wolfgang, Schlegel Hartmut, Schmitt Werner, Speckenheuer Klaus,

Speckenheuer Rebekka, Stang Bettina, Sylla Karl-Heinz, Thieser Stefan, Walther Dieter, Weich-

sel Rudolph, Wentz Holger, Zimmer Dirk, Zimmer Harald, Zimmer Horst, Zimmer Susanne.

Region Nord: Benecke Johannes, Dettmer Frank, Drees Herbert, Ebeling Rolf, Eckardt Axel, Gie-

sen Helmut, Großklaus Helmut, Laske Arnd, Olbinsky Gerhard, Theophile Wulf, Werner-Harves

Peter, Iuhasz Christoph.

Region Südost: Achatz Helmut, Altmannshofer Max, Aumer Rudolf, Aumer Wolfgang, Axtham-

mer jun. Kurt, Buntz Harald, Bürger Rudi, Dertinger Klaus, Franz Konrad, Fröhler Albert, Genz

Bodo, Gietl Thomas, Glas Regina, Griebel Renate, Gschwendtner Sepp, Heider Roland, Hüberl

Rüdiger, hink Andreas, Kamm! Dieter, Kiefel Heinz, Kiefinger Hans, Klaassen Björn, Kohler

Engelbert, Köhler Alexander, Kölz Andreas, Lacrouts Barbara, Lessing Johannes, Liebermeister

Ben, Liebig Richard, Loderer Klaus, Mast Stefan, Metzner Kathrin, Muth Carsten, Osowski

Benno, Poppl Reinhard, Rauscher Helmut, Rieck Andreas, Roedel-Schmid Kristina, Schöffel

Ralph, Schmid Arnold, Schmottermeyer Ulrich, Schölzel Uwe, Schreiner Tobias, Schröter Eck-

hart, Schwiegershausen Corinna, Sichert Ottmar, Steidl Franz-Xaver jun., Stuckenberger Axel,

Vielhuber Dirk, Weininger Helmut, Westerboer Ingo, Wohlrab Margit.

Wahl des Regionalbeirats

Region Ost: Sigi Prietz - Wahl für 2 Jahre (einstimmig)

Region Südost: Noidi Schmid Wahl für 2 Jahre (einstimmig)

Ort der Regionalversammlungen 2004

Region Ost: Berlin

Region Südwest: Kraichtal

Region Mitte: Hessische Bergstraße

Region Nord: Hamburg

Region Südost: Regensburg

19. Dezember 2003

Björn Klaassen, Horst Barthelmes

Protokollführer

Charlie löst

1. Vorsitzender des DHV



OLC-Experte
Andreas Ried()



DHV-Jugend presents: The Hierlin►-Brothers

Wer die Wettbewerbe der deutschen Liga oder die Junior Challenge im vergangenen Jahr mitverfolgt hat, dem sind zwei Piloten mit Sicherheit aufgefallen. Zum Einen deshalb, weil sie beide noch sehr jung sind, gerade mal 19 und 21 Jahre alt, zum Anderen natürlich wegen ihrer hervorragenden Ergebnisse, mit denen sie die alten Hasen im Wettkampfgeschehen ganz schön ins Schwitzen gebracht haben. Und zum Dritten stechen die Beiden – vor allem natürlich dem weiblichen Geschlecht – einfach ins Auge, könnten sie doch genauso gut die Hauptrollen diverser Daily-Soaps im Vorabendprogramm übernehmen...

Am Ende der Saison 2003 sind beide in der deutschen Kaderrangliste unter den Top Ten platziert, Marco hat seine erste Liga-Saison auf dem hervorragenden 5. Platz beendet und die Junior Challenge gewonnen, Daniel war beim internationalen Veltins Cup als Fünftplatzierte zugleich bester deutscher Pilot und beide haben mehrmals bei Wordcup-Läufen gute Ergebnisse erzielt.

Wir haben uns mit den beiden gutaussehenden und äußerst sympathischen Senkrechtstartern getroffen und ihnen einige Fragen zur ihren Erlebnissen, Erwartungen und Zielen gestellt:

DHV-Jugend: Wie man aus euren Ergebnissen leicht sehen kann, seid ihr im Sommer ja die meiste Zeit in der Luft. Was macht ihr eigentlich, wenn ihr nicht gerade fliegt?

Marco (21): Ich studiere in München BWL und bin diesen Sommer 13 Wettkämpfe geflogen, weshalb ich nur knapp die Hälfte aller Vorlesungen besuchen konnte. Dafür hab ich jetzt im Winter natürlich den doppelten Stress! Für den kommenden Sommer sieht's mit dem Studium nicht viel besser aus, trotzdem habe ich mir vorgenommen, in der normalen Zeit fertig zu werden, was bis jetzt auch geklappt hat.

Daniel(19): Bis Ende Oktober habe ich bei den Maltesern meinen Zivildienst absolviert, ich war dort als Schwerstbehindertenbetreuer ganztätig für eine Person verantwortlich. Leider wurde mein Antrag auf Freistellung vom Dienst für die Wettkämpfe 2003 nicht gleich genehmigt, so dass ich vergangene Saison die Berchtesgaden Open verpasst habe. Vorher hab ich Fachabi gemacht und mach grade am Abendgymnasium in Konstanz mein Abitur. Am Wochenende arbeiten wir beide öfters als Fluglehrerassistenten bei der Flugschule Luftikus in Stuttgart.

Wie seid ihr beide zum Fliegen gekommen?

Marco: Wir haben beide im Herbst 98 mit dem Fliegen angefangen. Auf die Idee gebracht hat uns unser Dad, der ein Jahr zuvor angefangen hat den Schein zu machen – wir waren aber letztlich vor ihm fertig (grinsen beide). In der Nähe von Radolfzell hatten wir einen kleinen Übungshang, da waren wir dann jede freie Minute beim Üben.

Daniel: Ich hab den Schein anfangs gar nicht bekommen, weil ich bei der Prüfung noch 15 war. Nachdem wir dann beide den Schein hatten, waren wir viel in Andelsbuch beim Thermikfliegen und haben dann ein Sicherheitstraining am Achensee gemacht, was uns echt viel gebracht hat. Wegen der Junior Challenge haben wir dann im Frühjahr 2001 noch



Marco links, und Daniel gehen mit viel motivation in die neue Saison



schnell den B-Schein gemacht und ich konnte mich dann da direkt für die Liga qualifizieren, Marco leider nicht.

Marco (lacht): Ja, bei der Challenge 2001 hab ich mich gnadenlos verheizt, immer zu schnell und zu tief. Nach der Challenge haben wir dann richtig Gas gegeben und sind zu vielen großen Wettkämpfen gefahren, z.B. die British Open 2002 in Algodonales, wo wir 5. und 6. geworden sind. Ich war dann noch in Afrika bei der South African Open und konnte mich dort mit einem 3. Platz für alle Weltcups 2003 qualifizieren.

Daniel: Heuer sind wir dann alles geflogen, was ging und nächstes lahr geht's natürlich genauso weiter – immerVollgas (grinst).

Was waren bisher eure größten sportlichen Erfolge?

Marco: Über den Gewinn der Junior Challenge heuer hab ich mich schon sehr gefreut, aber mein eigentliches Ziel sind schon internationale Erfolge. Da freue ich mich am meisten über gute Platzierungen bei einzelnen Durchgängen. In der Schweiz beim Weltcup war ich heuer einmal unter den Top 15, das war schon total geil.

Daniel: Der Veltins Cup heuer im Pinzgau war richtig gut, da war ich bester deutscher Pilot, obwohl das von den Bedingungen her ein kleines Lotteriespiel war.

Was war eure schönste fliegerische Erfahrung?

Marco: Da gibt's sehr, sehr viele, weil Fliegen einfach immer schön ist. Eine der tollsten Erfahrungen war aber sicher der erste Durchgang der German Open heuer in Oberstdorf mit einer Basis bei ca. 4.600 m und einer Aufgabe über 100 km. Und da vorne ins Ziel zu fliegen war schon grandios. Es gibt aber immer was Neues, Fliegen ist nie gleich und das ist es, was mich am meisten fasziniert, einfach Freiheit pur erleben!

Daniel: Stimmt, der Tag war schon abartig geil, aber was auch richtig gut war, war ein Durchgang bei der Junior Challenge 2002, wo Marco, ich und der Michl Köninger als erste nacheinander ins Ziel geflogen sind. Aber es gibt so viele schöne Erlebnisse beim Fliegen, die jedes für sich genommen außergewöhnlich und was besonderes sind.

Wie würdet ihr eure sportlichen Ziele beschreiben?

Daniel + Marco (gleichzeitig): Ganz klar, in die Nationalmannschaft kommen!

Marco: Auf jeden Fall ganz nach oben kommen. Klar klingt das irgendwie arrogant, aber insgeheim will man halt Weltmeister werden oder den PWC-Overall gewinnen.

Daniel (lacht): Wer von uns dann Weltmeister wird, ist eigentlich egal, solange es in der Familie bleibt. Außerdem werden wir nächstes Frühjahr die Fluglehrerprüfung machen, weil wir die Freude und den Spaß einfach weitergeben wollen, den wir selber am Fliegen haben.

Was macht für euch den Reiz am Wettkampffliegen aus?

Marco: Einerseits ist es natürlich der Wettkampf an sich, die sportliche Herausforderung, die Spaß macht, außerdem kommt man viel in der Welt rum, erlebt außergewöhnliche Dinge und das alles mit Leuten zusammen, die alle total nett und echt gut drauf sind. Das ist das Besondere am deutschen Team, dass wir uns alle super verstehen, man gönnt sich alles, es gibt keinen Neid, man baut sich gegenseitig auf und puscht sich untereinander.

Danke Jungs, Norman, Torsten, Achim, 011i und Stefan, ist super mit euch!

Daniel: Wir wurden von Anfang an von den anderen unterstützt und konnten da auch viel von Leuten wie Norman, Achim, 011y und Torsten lernen, weil die mit ihrem Wissen dann nicht hinterm Berg halten, sondern einen weiterbringen und uns helfen.

Akro oder Wettkampf?

Daniel: Auf jeden Fall Wettkampf. Akro macht zwar auch Spaß, die Basismanöver beherrsche ich auch ganz gut, aber ich taste mich da eher vorsichtig ran. Den Schirm auch bei extremen Manövern wie Fullstall und Trudeln zu beherrschen, bringt einem auch im Wettkampf die nötige Sicherheit, z.B. bei schwierigen Verhältnissen.

Marco: Für mich gibt's da kein „Oder“, da das eine das andere ja nicht ausschließt. Wobei die Priorität natürlich klar auf dem Wettkampfsport liegt! Aber an nicht thermischen Tagen oder im Winter, gibt's nichts Tolleres für



mich als mit geeignetem Material Akro zu fliegen und neue Manöver zu lernen.

Hattet ihr schon mal kritische Situationen in der Luft?

Daniel: Klar ist man bei internationalen Wettkämpfen wie PWCs wegen der hohen Leistungsdichte manchmal am Limit unterwegs. Ich versuche halt durch viel Training am Boden und in der Luft mein persönliches Risiko zu minimieren und hatte in der Luft auch noch kein größeres Problem. Marco: Kritische Situationen können z.B. beim beschleunigten Fliegen mit Wettkampfschirmen immer mal auftreten, man muss einfach schauen, dass man sie dann schnell wieder unter Kontrolle bringt, dabei helfen mir oft die Erfahrungen, die ich beim Testen oder Akrofliegen gesammelt habe.

Im Wettkampf habe ich bis jetzt alle brenzlichen Situationen wieder in den Griff bekommen, beim Testen von Hoch-eisterprotos über Wasser musste ich allerdings schon mal den Retter werfen, wobei aber nichts weiter passiert ist, Fliegen an sich und das Wettkampffliegen besonders ist ja ein teurer Spaß. Wie macht ihr das? Habt ihr Sponsoren, die euch unterstützen?

Daniel: Einerseits hier mal ein großes Dankeschön an unseren Vater, der uns den Sport überhaupt erst ermöglicht hat und uns auch weiterhin unterstützen wird: „Danke Dad, ist total super!“.

Marco: Außerdem werden wir seit der JC 2002 von Swing mit top Schirmen unterstützt, erst der Stratus 4, dann der 4 RC, heuer haben wir von Skyline unsere Race-Gurtzeug gestellt bekommen und ansonsten arbeiten wir als Fluglehrer bei der Flugschule Luftikus, um den einen oder anderen Euro dazu zu verdienen.

Habt ihr noch einen Tipp für ambitionierte junge Pilotinnen?

Daniel: Ganz klar, Bodenhandling. Dadurch, dass wir am Bodensee gewohnt haben und beide noch keinen Führerschein hatten, haben wir immer extrem viel am Boden mit dem Schirm gespielt. Es macht riesigen Spaß und bringt ein viel besseres Gefühl für die Bewegungen des Schirms und erhöht so die Sicherheit in der Luft. Außerdem wird man durch konsequentes Bodenhandling ein sehr sicherer Starter, so dass man auch an schwierigen Startplätzen keine Probleme hat, sicher in die Luft zu kommen. Und die Junior Challenge ist eine Super-Gelegenheit, mal in die Wettkampffliegerei reinzuschmecken.

Marco: Viel fliegen, viel Wettkampf fliegen und richtig viel Spaß dabei haben ist in meinen Augen das absolut Entscheidende, wenn man sich verbessern will. Ich würde mir wünschen, dass jeder Pilot versucht, sein eigenes Können richtig einzuschätzen und lernt, Material und Bedingungen entsprechend auszuwählen. Man sollte sich nicht unbedingt an anderen Piloten orientieren, es ist sehr wichtig, Entscheidungen selbst zu treffen und sich der damit eventuell verbundenen Risiken bewusst zu sein. Bleibt denn da neben Fliegen, Arbeiten und Studieren noch Zeit für eine Freundin?

Daniel: Klar ist es manchmal schwierig, wenn man so viel unterwegs ist. Ich hatte ein Riesenglück, da auf großes Verständnis zu stoßen.

Marco: Während der Wettkampf-Saison ist es schon extrem schwierig, aber dafür hat man ja im Winter umso mehr Zeit.

Vielen Dank für das Gespräch und euch viel Erfolg in der kommenden Saison!

Marco: Danke!

Tobias Schreiner

Gleitsirm-D Team im Sirm

mo-

atz



Das neu gegründete Team wirbt fürs Drachen und Gleitschirmfliegen im Rahmen von Großveranstaltungen im Wintersport.

Noch 5 Minuten bis zum Start. Der Count Down hat begonnen.

Ort des Geschehens: eine verdammt flache Skipiste in den Alpen.

Zeitpunkt: morgens 08:30 kurz bevor der Skiwettbewerb beginnt.

Verhältnisse: mehr auf der bescheidenen Seite; Temperatur: minus 16°C und bodennah abfließende Kaltluft.

Aber für die Jungs und Mädels im Team ist das nichts Neues. Alles Profis und alte Hasen mit über 10 jähriger Routine. Alle aus der Flugszene. Denn es steht einiges auf dem Spiel. Wie immer, wenn wir seit diesem Winter zusammen fliegen. Nicht nur, dass weiter unten bereits um diese Zeit gut 15.000 Zuschauer – beim zweiten Durchgang werden es fast doppelt so viele sein - drauf warten, dass es endlich los geht. Auch alle Fernsehkameras haben in ihrem Drehplan 2:50 Minuten bekommen, um die "Parafieger(I)" zu filmen. Was bedeutet, dass daraufhin ein Sendepublikum von 85 Mio. Menschen weltweit sehen kann, was wir fabrizieren. Kein geringer Grund also, sauber zu fliegen.

Dass all diese Menschen nicht allein wegen uns gekommen sind, dürfte nicht nur den Insidern der Gleitschirmbranche klar sein. All die sportbegeisterten Menschen sind hier, um ein Ski Weltcup Rennen live zu erleben. Mit großer Show rundrum. Und dazu gehört seit diesem Winter auch das Demo-Team. Eine Mannschaft aus erfahrenen deutschen und österreichischen Drachen- und Gleitschirmpiloten, die zeigen, wie schön, wie ästhetisch, wie exakt, wie lautlos und wie sicher unser Sport ist.

Der Ablaufplan unseres Fluges wurde vorab im 1V-Briefing mit Organisationsleitung und dem



Oben: Start in Flachau

Rechts: Landeplatz Zieleinlauf in Garmisch

verantwortlichen Fernsehsender abgesprochen. Nun liegt es an uns, ihn genauestens einzuhalten.

Denn unten im Ziel der Veranstaltung und vor den Bildschirmen warten nicht nur Zuschauer auf uns, sondern in unseren Augen auch "Zielpublikum". Was in der Marktforschung bedeutet, dass diese Gruppe aufgrund ihrer Struktur (z.B. Alter, Interessen, Hobbys) durchaus auch fürs Fliegen zu begeistern ist. Sofern das Image des Sportes stimmt.

Denn was hilft es, im Rahmen einer Freizeitmesse mit 2.000.000 Besuchern Werbung für ein Produkt zu machen, wenn das beworbene Produkt (noch immer) vielen unbekannt ist, fuvöllig verwegen gehalten wird oder gar als gefährlich gilt. Wenn also das Image nicht stimmt.

Noch 2 Minuten. Langsam wird's ernst. Ein letzter kurzer Check: Gurtzeug-Tragegurte-Leinen-Kappe. Für je 2 Mann ist ein Helfer(in) dabei um die Schirme in Startposition zu halten, wenn wieder mal kalte Luft von hinten sie um die Beine wickeln will. Was würden wir nur machen ohne unser freiwilliges "Pre-Start-Unterstützungs-Team"!

Noch 1 Minute. Die Nervosität hält sich in Grenzen, die Anspannung überwiegt.

Weniger Anspannung war vorhanden auf Seiten unserer Sponsoren. Das Konzept war für sie schnell einleuchtend, so dass uns innerhalb kurzer Zeit die Unternehmen Aerosport, Charly-Pro-

dukts, LOWA, Marmot-Europe sowie Adidas unterstützen.

Ebenso auf Seiten der verantwortlichen Fernsehsender. Speziell ORF, RTL und der BR. Denn sie waren es, die sich für die Idee am schnellsten begeistern ließen und uns uneingeschränkt unterstützen. Reine Live-Sendezeit steht hier allerdings an zweiter Stelle. Viel interessanter sind für sie die Bilder, die sie von uns einfangen können. Bilder, die an kalten Wintertagen kräftige Farbe ins Spiel bringen. Bilder, die Ruhe ausstrahlen und Ästhetik. Bilder, die auch für sie neue Perspektiven erlauben. Und Bilder, die einen direkten Bezug zum übertragenen Rennen besitzen. Diese Bilder werden gesammelt in einem eigenen "Pool", um sie bei Verzögerungen oder Pausen jederzeit reinschneiden zu können. Oder auch um sie bei anderen Veranstaltungen zu verwenden, an denen wir nicht dabei sind. Und natürlich auch, um aus diesem "Pool" andere Fernsehsender bedienen zu können.

Besonders begehrt sind Bilder aus der Luft, aufgenommen von unserem im Tandem mitflie-



Das Gleitschirm-Demo-Team

genden Kameramann. Dessen Bilder manchmal direkt anschließend ins Fernsehen übernommen werden, immer jedoch mit in diesen "Bilder-Pool" aufgenommen werden.

Darüber hinaus ist das Bayerische Fernsehen dabei, einen Film über das Team zu drehen. Dieser soll als Trailer laufen und im Rahmen von Fernsehübertragungen der Wintersportveranstaltungen als Mitschnitt verwendet werden.

Die Unterstützung der Fernsehübertrager war wiederum ein gewichtiges Argument bei den Verhandlungen mit den Organisatoren der Wettbewerbe. Nicht zuletzt dadurch bekamen wir Zusagen bei allen Wintersportdisziplinen: Ski Alpin Damen und Herren, Skispringen, Biathlon, Nordische Kombinationen als auch Rodeln. Auch war für sie eine Steigerung der Attraktivität ihres Rahmenprogrammes ein Argument. Akrovorführungen wurden interessanterweise jedesmal strikt abgelehnt.

01<, "GO".

Endlich geht's los. Ein Zug an den Leinen, ein paar Schlittschuhschritte auf Ski und es geht los. Es dauert etwas, bis die Schirme endlich abheben. Aber der Platz reicht gut aus. Der riesigen Fernsehkamera etwas weiter vorne entgeht nichts. Unser zuvor einstudierter Flugplan wird von allen perfekt geflogen, die Choreographie stimmt. Gar nicht so leicht, denn selten befinden wir uns höher als 50 m über dem Boden. Aus diesem Grund ist auch eine exakte Anpassung an das Gelände, ja an den entscheidenden Hang, Voraussetzung. Kaum 60 m über dem Zieleinlauf eines Lasse Kjus oder Hermann Maier dreht der erste Schirm weg vom Hang, Der zweite und dritte folgt, die anderen auch. Hier heißt es besonders aufpassen. Von Transparenten bis zu Heißluftballonen sind alle möglichen großflächigen Werbemittel kameragerecht ziemlich hoch aufgehängt. Eine kleine Schleife über der brüllenden Zuschauermenge unter voller Moderation des

Stadionsprechers und es geht in den Endanflug. Innerhalb kaum einer halben Minute stehen(!) alle am Boden. Am Bodenstehen ist wichtig, denn nur ein Ausrutscher oder eine Landung am Protektor könnten alles zunichte machen.

Dann würde es heißen: "Haste gesehen? Den einen hattes jeschmissen! Saach ich doch, dass dat saugefährlich ist!" Und genau dieser Art von Kommentaren soll vorgebeugt werden.

Dieses Image muß sich ändern, damit sich langsam, aber sicher ein positives Bild festigt, mit dem dann das Produkt Gleitschirmfliegen besser vermarktet werden kann. Was besser beworben werden kann, bringt mehr Nachwuchs, mehr Piloten, mehr Umsatz in der Branche.

Ein Beispiel für positives Image: der Ballonsport. Werbemanager sowie Meinungsforscher wissen seit langem, dass ein Ballon in der Ansicht der Bevölkerung fast ausschließlich positiv besetzt ist. Jeder freut sich, einen zu sehen. Die meisten würden gerne mal mitfahren. Sponsoren für Bahnhüllen zu bekommen ist nicht schwer; fast jeder fliegt für Sonnencreme, Instantkaffee, Bier, Fertighäuser oder sonstwas.

Wenn auch wir es schaffen, einen Imagewandel hin zum Positiven zu erreichen, könnten viele Bereiche in unserem Sport deutlich besser ausgebaut werden.

Wichtig für uns ist auch die langfristige Ausrichtung des gesamten Demo-Teams. Mit dieser ersten Saison ist es uns bereits gelungen, ein fester Ansprechpartner nicht nur der Medienbranche zu werden. In Zukunft wird das einerseits den Vorbereitungsaufwand drastisch reduzieren. Und andererseits kommen bereits jetzt Anfragen auf uns zu: "... ihr seid doch dort geflogen. Wir würden uns freuen, euch auch zu uns einladen zu dürfen". Hier liegt noch ein gewaltiges Potential.

Nur wenige Minuten nach unserer Landung rast dann tatsächlich ein Lasse Kjus, ein Hermann Maier, eine Hilde Gerg, eine Anja Person, ein Adam Malek oder auch ein Martin Schmitt in den Zielauslauf.

Alles übrigens nicht nur hervorragende Sportler, sondern auch potentielle Kunden – für einen medienrächtigen Tandemflug im nächsten Jahr...

Helmut Achatz
Gleitschirm-Demo-Team

PS. Martin Schmitt hat spontan Interesse bekundet.

WING LIVE%

t-shirts and more for pilots

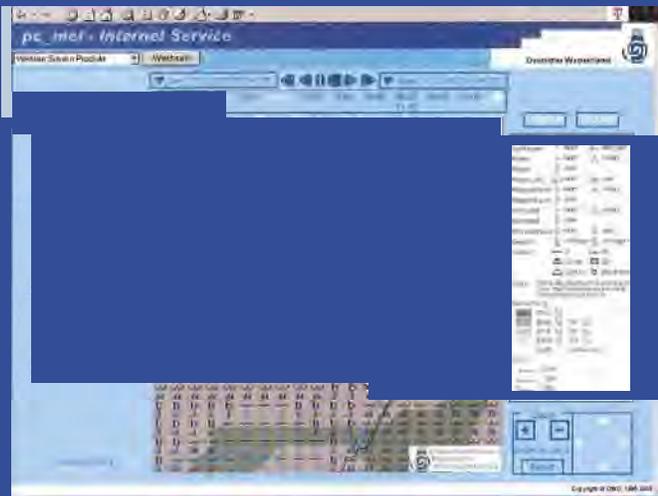
Auszug unserer Frühjahrs-Collection 04 erhältlich auf der Free Flight und jetzt im Wing-Over.com Web-Shop



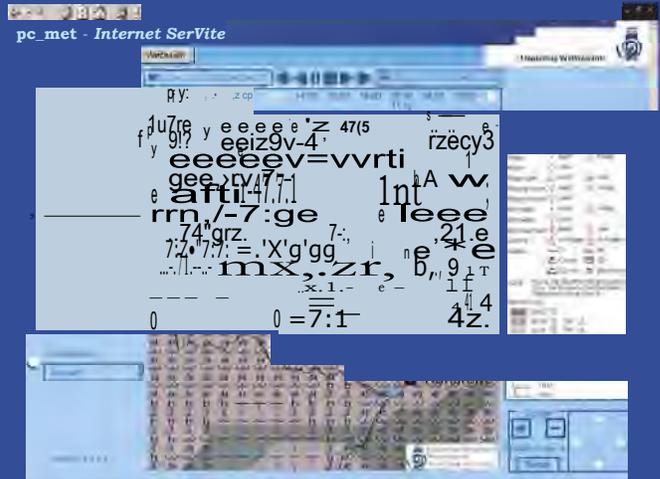
www.wing-over.com
freecall: 0800 432 1000

PC-met

WeitteTw⁹4 im Internet



Schneller aktualisiert als bei anderen Internet-Anbietern - PC-met



Hart ist das Leben als berufstätiger Pilot: Scheint die Sonne, muss man garantiert arbeiten. Hat man frei, spielt das Wetter nicht mit. Wenn man auch noch Familie hat, dann bleibt fürs Fliegen wirklich nichtviel Zeit übrig. Um so bitterer ist es dann, wenn man bei schönem Wetter endlich eine freie Minute gefunden hat, voller Freude zum Hausberg fährt - und der Wind aus der falschen Richtung weht.

Ausflüge sollten daher gut vorbereitet sein. Je genauer die Wetterprognose, desto geringer die Gefahr, mit den Füßen am Boden zu bleiben. Unter dem Namen pcmet bietet der Deutsche Wetterdienst (DWD) seit einigen Jahren einen Internetdienst an, der speziell für den Flugverkehr konzipiert ist. Ab-rufbar ist er über einen kostenpflichtigen Internet-Zugang unter der Adresse www.flugwetter.de (pcmet kann auch über Handy abgerufen werden, allerdings nur in einer abgespeckten Version).

„Die wichtigsten Fluggesellschaften gehören zu unseren Kunden“, sagt Viktoria Schneider, Mitarbeiterin des DWD, stolz. In der Tat: Die Datenbank umfasst eine Fülle von Wetterinformationen, Wetterkarten, Wettervorhersagen und Warnungen, die für Maschinenpiloten unverzichtbar sind. Taugt der pcmet aber auch für Tuchflieger? Testing by doing!

Es ist ein kalter Dezembertag. Der Hochdruck verspricht gute Flugbedingungen. Der Wind weht aus Süd. Für pfälzer Piloten keine gute Voraussetzung: Denn sie haben die Wahl zwischen zwei Bergen: dem Adelberg und dem Orensberg. Am Adelberg ist Südost-, am Orensberg Südwestwind gefragt. Eine gute Gelegenheit, um pcmet zu testen.

Unter dem Stichwort Skyview finde ich, was für meine Flugplanung wichtig ist: eine ganz genaue Windkarte. Mit einem Abstand von 7 Kilometern werden Windvektoren für das ganze Bundesgebiet präsentiert. „Das ist eine

Vorhersage, die mit unseren Modellen errechnet wird“, erklärt Schneider, die selbst begeisterte Segelfliegerin ist. Die Windvorhersage kann mit Intervallen von zwei Stunden und für unterschiedlichen Höhen gemacht werden. Das ermöglicht zum Beispiel, Vorhersagen für bestimmte Uhrzeiten (12, 14 oder 16 Uhr) schon am Tagzuvor abzurufen. Dadurch kann der Pilot die Entwicklung des Wetters genau beobachten.

Genau das, was ich im Moment brauche. Die Windkarte für 12 Uhr UTC (13 Uhr Winterzeit) zeigt in der Rheinebene eine deutliche Süd-Tendenz auf. Schon auf den ersten Blick ist aber deutlich zu erkennen, dass westlich des Rheins der Wind eher aus Südwest weht. Dagegen östlich des Rheins eher aus Südost. Die Windstärke am Boden liegt bei 5 Knoten - genau richtig. Ein roter Punkt markiert den Standort der Flugberge — allerdings nicht ganz präzise. Denn auf der Karte sind die größeren Städte eingezeichnet.



Landeplatz am Orensberg

Dadurch wird eine genaue Lokalisierung der Flugberge unmöglich. Die Graustufen zeigen die unterschiedliche Stärke der Bewölkung. Auf der linken Seite die Legende: Sie verrät mir, dass es sich heute um Altocumulus handelt, Vergleicht man diese Karte mit der Vorhersage für 14 Uhr UTC, dann wird deutlich, dass die Westtendenz im Laufe des Nachmittags stabil bleibt, der Wind aber auf 2,5 Knoten abschwächt.

Die Bewölkung allerdings nimmt zu, so dass mit einer fast geschlossenen Wolkendecke zu rechnen ist. Da die Startplätze in ungefähr 500 Meter Höhe liegen, ist es sinnvoll, auch die Windvorhersage für 2.000 FT zu sehen.

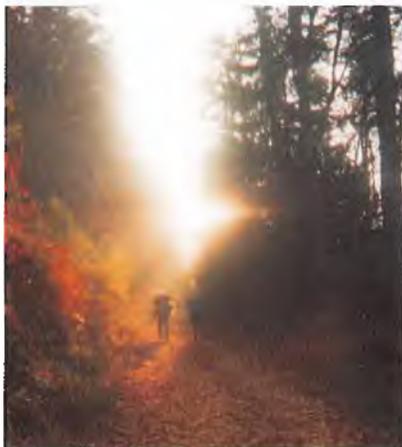
Das Bild verrät, dass der Wind heute mit der Höhe stark zunimmt. Das könnte unter Umständen den Flugtag verderben. Allerdings meldet die vereins-eigene Wetterstation auf dem Trifels bei Annweiler angenehme 13 km/h. Zeit den Gleitschirm zu packen.

Am Landeplatz des Orensbergs weist der Windsack den mäßigen Südwind aus. „Zuviel Süd für diesen Berg?“, fragt Robert, der mich an diesem Tag begleitet. Wenn pc_met Recht hat, wird bald auch die West-Komponente spürbar werden. Der Himmel ist noch hellblau, und ich kann mir die angekündigte geschlossene Wolkendecke kaum vorstellen. Doch im Laufe von einer Stunde – so lange dauert der Fußweg zum Startplatz - kann sich erfahrungsgemäß schon einiges ändern.

Um 14 Uhr ist die Wanderung durch den von der Sonne verwöhnten bunten Pfälzer Wald beendet und der Startplatz erreicht. Der Wind, der am Anfang nur mäßig wehte, nimmt stetig zu und macht innerhalb von wenigen Minuten einen Start unmöglich. Die Wetterstation auf dem Trifels meldet nun auch 20 km/h mit Böen von bis 30 km/h! Wir stellen uns auf eine längere Wartezeit ein, was bei 0 Grad nicht gerade gemütlich ist. Doch laut pc_met soll es sich lohnen. Um 14.30 tut sich am Himmel etwas: Die angekündigten Stratuswolken sind da. Sie kommen aus Westen und verwandeln den hellen Himmel in kurzer Zeit in einen grauen Winterhimmel.

Um 15 Uhr nimmt der Wind ab: Wir machen uns startfertig. Der pc_met hat seine Bewährungsprobe bestanden.

Bleibt die Frage, ob das Programm immer so zuverlässig ist. Laut DWD liegt die Vorhersagegenauigkeit für den aktuellen Tag bei 93 % und geht für den Folgetag auf knapp 90 % zurück. Michael Wagner von der Flugschule Sky-Team hat pcmet seit drei Jahren abonniert und ist zufrieden. „Alle wichtigen Wetterdaten sind auf einem Blick abrufbar und die Wetterkarten werden schneller aktualisiert als bei anderen Internet-Anbietern“, meint der erfahrene Fluglehrer. „Allerdings“, fügt er hinzu, „eine hundertprozentige Wettervorhersage liefert auch der pcmet nicht.“ Das Produkt sei sicherlich nicht für unsere Sportart maßgeschneidert und man habe den Eindruck, dass die besonderen Bedürfnisse des freien Fliegens bei der Gestaltung des Angebotes nicht berücksichtigt wurden. Zum Beispiel die Wetterwarnungen: Die erscheinen sofort beim Einschalten des pcmet auf dem Bildschirm. Sie sind aber für motorisierte Flugzeuge gedacht und be-



Auf dem Weg zum Startplatz

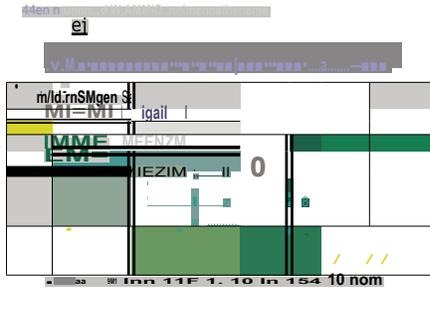
schreiben daher Gefahren bei Wetterlagen, bei denen der Gleitschirmflieger ans Fliegen nicht einmal denkt. Wären differenziertere Wetterwarnungen für unterschiedliche Fluggeräte nicht möglich gewesen?

Ein anderes Beispiel ist der Segelflugwetterbericht. Er ist sehr interessant und nützlich auch für Gleitschirm- und Hängegleiter-Piloten, wird aber leider im Herbst eingestellt. Wer im Winter fliegen will, muss darauf verzichten. Der „Skyview“, der wirklich ein interessantes Angebot für Tuchflieger bietet, ist leider auf Mitteleuropa eingeschränkt und über Handy nicht abrufbar. Trotzdem sollte die Nützlichkeit dieses Angebotes auch nicht überbewertet werden: An den zwei Flanken eines Berges können gleichzeitig unterschiedliche Winde wehen und das kann auch der pcmet nicht vorhersehen. Die prognostizierte Stärke des Windes ist und kann nicht hundertprozentig genau sein. Und für unsere Sportart kann ein Unterschied von 4-5 km/h schon entscheidend sein.

Interessant und sehr nützlich beim pcmet ist auf jeden Fall die Drei-Tage-Prognose, die extra für die Luftfahrt erarbeitet ist und brauchbare Indizien für die Entwicklung des Wetter liefert. Zusätzlich zu dem Internetangebot gibt es auch eine Software. Diese bietet unter anderem die Möglichkeit, die Thermik-Vorhersage grafisch darzustellen. Dadurch sind Anfang, Ende und Stärke der Thermik im Verlauf eines Tages auf einen Blick zu erkennen, ebenso die voraussichtliche vertikale Entwicklung der Kumulus-Bewölkung.

Nachteil der Software ist der Preis: mit 116 Euro ist sie sicherlich nicht eine Anschaffung für Jedermann. Dazu kommen die jährlichen Grundgebühren, die mit 87 Euro genau so hoch sind wie für die Internet-Version. Der DWD bietet allerdings Mehrfachlizenzen, so dass die Anschaffung eines Vereinszuganges zumindest für das Internet-Angebot recht interessant sein könnte. Und es kann sich wirklich lohnen, wenn man bedenkt, wie viele zusätzliche Flüge durch eine genauere Wettereinschätzung möglich werden können.

Guiseppo Guglielmi



Der Wind in der Höhe nimmt stark zu

Sponsored by



BRAUNIGER



GPS24
NAVIGATIONSSYSTEME



ONLINE EDNTES

www.gps24.de www.brauniger.com www.finster



Der DHV Online Contest 2004 läuft bereits seit dem 01.09.2003 und es sind bereits weltweit ca. 700 Flüge mit insgesamt knapp 25.000 km Flugstrecke dokumentiert. Das Erfreulichste für die DHV Piloten aber zuerst: Auch im Jahre 2004 ist die Teilnahme am OLC kostenfrei. Der DHV Sportausschuss hat sich mehrheitlich dafür ausgesprochen den OLC als Breitensport seitens des DHV zu unterstützen und auf eine Startgebühr im OLC auch weiterhin zu verzichten. Die notwendigen finanziellen Mittel sollen möglichst durch Sponsoren erbracht werden.

Der DHV Online Contest, als weltweit größter dezentraler Wettbewerb für Drachen- und Gleitschirmflieger, wird auch im Jahr 2004 in seiner Grundstruktur so wie bisher erhalten bleiben, dies soll auch in Zukunft so bleiben. Es sind für das kommende Wettbewerbsjahr jedoch einige Änderungen und Ergänzungen eingearbeitet, die im Wesentlichen im Folgenden erläutert werden. Viele Neuerungen und Wertungen werden hoffentlich weitere Piloten zur Teilnahme am **OLC 2004 animieren:**

Internationaler Wettbewerb

Der DHV Online Contest ist im vergangenen Jahr zu einem Wettbewerb mit internationaler Beteiligung gereift. Insgesamt beteiligten sich ca. 2.000 Piloten aus 17 Nationen. Die Administratoren (admins) der Länder mit mehr als 50 Teilnehmern waren im Herbst 2003 zur OLC-Konferenz nach München geladen und haben gemeinsam die wesentlichen Änderungen des OLC 2004 beschlossen (anwesend waren Vertreter aus: Deutschland, Österreich, Schweiz, Slovenien, und Polen).

Im Wesentlichen unterscheiden wir zukünftig drei unterschiedliche Wertungen:

National Online Contest (Wertung innerhalb eines Teilnehmerlandes)

European Online Contest (Europawertung)

World Online Contest (weltweite Wertung)

Das Ziel der Konferenz war, in den einzelnen Teilnehmerländern eine einheitliche Wertungsstruktur aufzubauen. Dies ist im Wesentlichen gelungen, trotzdem kann jedes Teilnehmerland für den nationalen Bereich Abweichungen zulassen, im internationalen Vergleich ist jedoch nahezu alles standardisiert. Die nationalen Abweichungen für Deutschland findet ihr unter: <http://www.onlinecontest.org/holc/>

Wettbewerbsordnung

Wettbewerbsordnung ist in deutscher und englischer Sprache nachzulesen unter: <http://www.onlinecontest.org/holc/>

Es hat sich im vergangenen Jahr gezeigt, dass die Bereitschaft der Piloten, den Text der Wettbewerbsordnung zu lesen ziemlich gering ist: Bei einer vierstelligen Teilnehmerzahl waren die Hits auf der Seite der Wettbewerbsordnung gerade einmal zweistellig. Deswegen bitten wir dringend um das Studium des Textes, es erübrigen sich dann die meisten Fragen.

Wettbewerbsdauer

Die Wettbewerbsdauer hat sich geändert, grundsätzlich gilt: Internationale und nationale Wertungen laufen weltweit zeitgleich ab.

T 2004



Eine Saison beträgt genau 12 Monate.

Das Wettbewerbsende ist jeweils der Montag nach dem zweiten Wochenende im Oktober (24:00 Uhr UTC).

Der Wettbewerbsbeginn ist der anschließende Dienstag (0:00 Uhr UTC).

Für die Wettbewerbssaison 2004 gilt:

Wertungsbeginn: 01. September 2003

Wertungsende: 11. Oktober 2004 (24:00 Uhr UTC)

Letzte Flugeingabe: 11. Oktober 2004 (24:00 Uhr UTC)

Die neue Wettbewerbsdauer ist ein Kompromiss derteilnehmenden Länder und beruht im Wesentlichen auf Erfahrungen der Segelflieger in den vergangenen Jahren. Das zweite Wochenende im Oktober ist auch bei ihnen der Beginn der neuen Wertungssaison, denn dieses Wochenende ist die zeitliche Grenze der aktiven Thermiksaison zwischen der nördlichen und südlichen Hemisphäre. Außerdem bietet dieser Termin ausreichend Zeit für den Veranstalter den Wettbewerbsabschluss mit Ergebnislisten und Siegerehrung bis zum Jahresende zu vorzubereiten.

Luftrechtlich' Bestimmungen

Wegen der unterschiedlichen Behandlung von Luftraumverletzungen innerhalb der Teilnehmerländer und Unverständnis seitens der teilnehmenden Piloten wird hier noch einmal auf die Einhaltung der luftrechtlichen Bestimmungen verwiesen:

Alle Flüge sind unter Einhaltung der luftrechtlichen Bestimmungen des jeweiligen Landes, in dem der Flug stattfindet, durchzuführen.

Die Verantwortung dazu trägt ausschließlich der Pilot.

Bei Entscheidungen oder Sanktionen der jeweiligen Luftaufsichtsbehörden (dies ist nicht der DHV) behält sich der Veranstalter (DHV) vor, Flüge aus der Wertung zu nehmen.

Proteste gegen mögliche Luftraumverletzungen werden vom Veranstalter nicht behandelt. Die Zuständigkeit zur Ahndung von Luftraumverletzungen liegt ausschließlich in der Verantwortung der Luftaufsichtsbehörden.

Jeder Pilot sollte vor der Veröffentlichung seines Fluges bedenken, dass nicht nur der DHV Zugriff zu den veröffentlichten igc-Dateien hat und er sollte sich sicher sein, dass sein Flug keine Luftrechtverletzungen beinhaltet.

Nationenwertung

Eine Mannschaft pro internationaler Wertungsklasse besteht aus den 5 punktbesten Piloten einer Nation.

Herstellerwettbewerb (Langstrecke)

Diese Wertung ist in erster Linie für Hersteller gedacht, die sich die leistungsstärksten Piloten in ihr Team wählen, teilnahmeberechtigt sind alle Hersteller, Händler, Schulen, Vereine oder sonstige Arten von internationalen Pilotengemeinschaften, die ihre Leistungsfähigkeit (oder die ihrer Produkte) in einem Wettbewerb unter Beweis stellen wollen.

Die Teilnahme ist kostenpflichtig (80% der Meldegebühr wird als Preisgeld

an die Teilnehmer der jeweiligen Klasse ausgeschüttet, dies können je nach Beteiligung bis zu 6.000 Euro pro Wertungsklasse sein). Der jeweilige Wettbewerbsstand wird entsprechend laufend veröffentlicht.

Die Ausschreibung lautet:

Ab 2004 wird im Rahmen des Online Contest getrennt für Drachen und Gleitschirm eine Herstellerwertung eingeführt

Meldung der Teams:

Meldung unter: <http://www.onlinecontest.org/holc>

Meldefrist: 31. März 2004 (das vollständige Team)

Meldgebühr: A-Team Euro 120.-, B-Team Euro 100.- und C-Team Euro 80,-
Konto OLC-DHV Online Contest:

Bank Identifier Code (BIC): GENODEFIASU

InterBank-AccNr (IBAN): DE75 7116 2804 0003 2337 07

Internal von Deutschland: Kto, 3233707 BLZ: 711 628 04

Die Besetzung der Teams kann international sein.

Die Nennung hat vollständig durch den »Teamchef« oder durch den Hersteller zu erfolgen.

Angaben zu den Teams:

Ein Hersteller kann bis zu 3 Teams melden (A-Team, B-Team, C-Team)

Es können auch Pilotengemeinschaften Teams melden.

Für die Teams ist ein Name anzugeben (z.B. „Herstellername Team-e, Flying-Witches, Williams/BMW, o.ä.).

Jedes Team besteht aus maximal 4 und minimal 3 zu meldenden Piloten.

Es ist ein Pilot als »Teamchef« zu benennen, der als Ansprechpartner gegenüber dem Veranstalter auftritt.

Ein und derselbe Pilot darf nur in einem Team starten.

Ein Wechsel oder Fluggeräte-Markenwechsel innerhalb des Wertungstraumes ist unzulässig.

Angaben zur Wertung:

Wertungszeitraum: 1. April 2004 bis OLC-Saison Wettbewerbsende

Die Summe der jeweils besten 6 Streckenflüge pro Pilot weltweit werden gemäß OLC-Wertung herangezogen.

Die 3 besten Piloten eines Teams bilden die Wertung.

Bei den Starrfliegern (FM-5) werden die Punkte mit dem Faktor 0,85 multipliziert, sie starten in der Klasse der Drachenflieger,

Die Wertung gilt ausschließlich weltweit.

Preise und Siegerehrung:

Vom Nenngeld werden 80% als Siegerprämien wie folgt ausgeschüttet: Platz 40%, 2. Platz 25%, 3. Platz 15%, 4. Platz 10% und 5. + 6. Platz je 5% der ausgeschütteten Summe getrennt nach Drachen- und Gleitschirm. Die Siegerehrung und Auszahlung der Preisgelder erfolgt im Rahmen der „Free-Flight“ Messe oder einer gleichwertigen internationalen Veranstaltung.

OLC-League

Die Segelflieger nennen es „Bundesliga“, sie erfreut sich seit ihrer Einführung im vergangenen Jahr enormer Beliebtheit. Ein Kommentar auf der Internetseite der Segelflugszene lautet: „die beste Idee seit der Erfindung des Vario...“

Was ist nun diese OLC-League, welche Idee steckt dahinter und was soll sie bewirken? Es wurde vielfach angeregt in eine Bewertung nicht nur die absolute Strecke einfließen zu lassen, sondern auch einen Leistungsvergleich der erfliegenen Durchschnittsgeschwindigkeit anzustellen. Dies ist nun innerhalb der OLC-League möglich. Mit Hilfe einer Rundenorganisation und einem Formel-1-Ranking soll im HG/PG ein Liga-Betrieb für Vereine geschaffen werden, bei dem sich das Ranking über die Relativierung der Formel-1-Punkte während der ganzen Saison verändern kann. Wie in anderen Sportarten auch, so bleibt die Spannung während der gesamten Bundesliga-Saison erhalten, im Prinzip kann die Entscheidung, wer Sieger wird, in der letzten Runde fallen. Wertungsbezug ist eine OLC SPRINT-Task, die im Rahmen eines OLC-Fluges in einem 90 minütigen Wetterfenster erfliegen wird. Das optimale Wetterfenster für die SPRINT-Task wird vom OLC-Rechner auf Basis des IGC-Files automatisch ermittelt.

IArerher

Die HG/PG-Bundesliga ist ein Mannschaftswettbewerb für eingetragene DHV Vereine, deren Piloten am nationalen DHV Online-Contest teilnehmen.

Zeitraum

Die HG/PG-Bundesliga wird jährlich an einer festgelegten Anzahl Wochenenden (Runden) ausgefliegen. Dazu kommen noch bundeseinheitliche Feiertage und Fenstertage. Der Rundenkalender wird im Internet veröffentlicht.

Veröffentlihung

Das Ergebnis der jeweilige Runden sowie der Gesamt-Tabellenstand, stehen bereits an dem vom Wochenende folgenden Dienstag um 24.00 Uhr fest. Daraus ergibt sich für die OLC League eine kürzere Einreichfrist. Wer Flüge im Rahmen der OLC League gewertet bekommen möchte, muss bis zum dem Flugtag folgenden Dienstag 24:00Uhr eingereicht haben. Flüge, die dannach gemeldet werden (bis zum übernächsten Dienstag), sind nur für den normalen OLC gültig. Die Veröffentlichung erfolgt automatisch nach Berechnung am Onlinecontest Server. Die Ergebnisse der jeweiligen Runden bleiben immer einsehbar, der Gesamt-Tabellenstand wird fortgeschrieben.

Regeln OLC SPRINT-Task Wertungsstrecke

Auf dem aufgezeichneten Flugweg werden nach dem Flug Sprintabflugpunkt bis zu drei Sprintwegpunkte und Sprintendpunkt so positioniert, dass die Summe der Strecken, vom Sprintabflugpunkt um die bis zu drei Sprintwegpunkte bis zum Sprintendpunkt, möglichst groß wird. Dabei darf das Sprintende maximal 90 Minuten nach dem Sprintstart liegen. Der Flug muss von dem Sprintstart bis zum Sprintende im reinen Segelflug (motorlos /ohne Schleppstrecke) durchgeführt werden, Sprintabflugpunkt, die Sprintwegpunkte und Sprintendpunkt müssen jeweils aufgezeichnete Punkte des Flugwegs sein.

Höh,ifferenz

Die Sprintabflughöhe darf nicht höher als die Sprintankunftshöhe sein. Die Sprintabflughöhe ist die niedrigste Höhe nach Beginn des Segelflugs und nach Sprintstart und vor Erreichen des Sprintabflugpunktes, Der Sprintstart ist die Zeit, zu der die Sprintabflughöhe erreicht wird. Die Sprintankunftshöhe ist die höchste Höhe nach Erreichen des Sprintendpunktes und vor Erreichen des Sprintendes und dem Ende des HG/PGs. Das Sprintende ist die Zeit, zu der die Sprintankunftshöhe erreicht wird.

Bewertung

Die Wertungsgeschwindigkeit des Einzelfluges ist die Summe der Strecken, vom Sprintabflugpunkt um die bis zu drei Sprintwegpunkte bis zum Sprintendpunkt durch 1,5 h dividiert. Die Wertungsgeschwin-



foto:www.azoom.ch

SWING XCiting
Technology

3 300



digkeit für einen Verein berechnet sich aus der Summe der maximal drei höchsten Wertungsgeschwindigkeiten für Einzelflüge von Piloten des Vereins aus der jeweiligen Runde.

Zusammenfassung

Es mag vielleicht kompliziert klingen, ist aber ganz einfach: Die OLC-League ist eine Vereinswertung, in der die 3 jeweils rundenbesten Piloten des Vereins gewertet werden. Ihre Durchschnittsgeschwindigkeit über einen Sprinttask über 90 min. „die der Computer automatisch aus einem x-beliebig langem Flug (länger als 90 min) berechnet, wird addiert und ergibt das Rundenergebnis des Vereins.

Die Runden sind bewusst auf die Wochenenden und Feiertage (incl. Brückentage) gelegt, um den Piloten, die einer geregelten Arbeit nachgehen, eine Chancengleichheit zu bieten.

Die Wertungsstrecke eines Piloten beginnt nach dem Start in einer Höhe von z.B. 1.500 m und endet auch wieder exakt in dieser gleichen Höhe. Das Abgleiten zum Ende des Tasks fließt also nicht in die Durchschnittsgeschwindigkeit ein. Ein zwischenzeitliches Unterschreiten der Starthöhe spielt keine Rolle.

Die Wertung ist auf die nationalen Wertungen beschränkt, eine zusätzliche Eingabe seitens der Piloten ist nicht notwendig.

Wir hoffen, dass diese Art von Vereinswertung eine ähnliche Akzeptanz findet wie bei den Segelfliegern. Uns ist bewusst, dass meteorologische Einflüsse einen solchen dezentralen Leistungsvergleich beeinflussen werden, aber die zweijährige Erfahrung der Segelflieger hat gezeigt, dass sich diese im Laufe des Wertungszeitraumes ausgleichen.

Diese OLC-League ist auch ein hervorragendes Instrument sich als Verein in der lokalen Presse darzustellen, dadurch dass an jedem Wochenende im Sommer ein „Spieltag“ stattgefunden hat, und man unmittelbar ein (Zwischen)Ergebnis ausweisen kann.

Ebenso interessant ist diese Wertung für Vereinspiloten, die nicht das ganze Jahr in der Mannschaftswertung punkten können, aber hier in der einen oder anderen Runde ihren Beitrag zum Vereinsergebnis beisteuern wollen.

Weitere Einzelheiten gibt es unter: <http://www.onlinecontest.org/holc/>

OLC-Rekorde

Bestleistungen, die nach dem OLC-Reglement geflogen werden, werden in Zukunft als OLC-Rekorde gelistet und sind jederzeit im Internet einsehbar.

Dokumentation

Einheitlich für alle Luftsportgeräte wird ab 2004 eine Dokumentation mit Höhenaufzeichnung (barometrische Höhe oder GPS Höhe) ab einer Nominaldistanz von 75 km gefordert.

Fehlt diese, oder verstoßen sonstige Dokumentationen gegen die „technischen Spezifikationen“ (siehe Anlage in der OLC Wettbewerbsordnung <http://www.onlinecontest.org/holc/>), so wird der Flug automatisch nicht in die Wertung genommen (roter smilie).

Sponsoren

Der DHV bedankt sich für die bisherige Unterstützung seiner Sponsoren und hofft auf weitere gute Zusammenarbeit. Da der DHV Online Contest auch weiterhin ohne Startgebühr in Deutschland stattfindet, ist der DHV Veranstalter des OLC gefordert, sich um potentielle Sponsoren zu bemühen. Wir hoffen, dass sich zusätzlich weitere Hersteller, Händler oder Schulen interessieren.

Mit dem mittlerweile weltweit größten dezentralen Wettbewerb erreichen wir alle wettbewerbsinteressierten Piloten. Dies stellt für potentielle Sponsoren eine interessante Plattform für die Darstellung ihrer Produkte dar. Interessenten können sich beim Veranstalter oder direkt beim DHV melden, Einzelheiten können dann besprochen werden.

Wir glauben, dass wir mit den zusätzlichen neuen Wertungen weitere Freunde für den OLC gewinnen können, und dass die Teilnehmerkurve weiterhin steil nach oben zeigt.

Allen Piloten eine erfolgreiche Teilnahme 2004.

Für das OLC Team, Rudi Bürger

FLY MIKE
Flugsportbekleidung & Zubehör

Overalls
ab 99.-€

www.fly-mike.de
info@fly-mike.de
Höfner Str. 50A, 96479 Weitraamsdorf, Tel: 09561-512931

Gurtzeuge
Einführungspreis
AVA -Sport SPRINTER
jetzt **499**

wollt ihr

NEU: AVA-Sport Gurtzeuge Vertretung Deutschland o
Handlernfragen erwünscht.



Internationale Angerer Open 2004 — Wettbewerb für Jedermann!

Nach dem Motto „Die Erde ist eine Scheibe und ideal zum Gleitwinkelfliegen“ organisierte der DCB Ruhpolding bereits zum 9. Mal die Angerer Open. Vorstand Dieter Kamml und Hias Mayer waren begeistert. 60 Teilnehmer haben sich am Morgen des 3. Januars am Landeplatz in Prasting trotz Schnee und Kälte angemeldet — soviel wie noch nie! Die Piloten aus Deutschland, Österreich und Slowenien sowie die zahlreichen Zuschauer hielten sich mit Kaffee und Kuchen, Glühwein und Brotzeiten bei Laune. Wahrscheinlich ist es die Jahreszeit, die so viele Drachenflieger auf den Berg lockt. Weihnachten und Sylvester sind überstanden, die Skipisten sind zu voll und außerdem haben die meisten bereits Flugzeug! Dieser Wettbewerb mit 5 Euro Startgebühr ist also das Richtige für Jedermann. Man kommt mal wieder in die Luft, gleichzeitig hat man einen Leistungsvergleich und die neuesten Geräte lassen sich auch begutachten, da verschiedene Hersteller bereits ihre neuesten Entwicklungen vorstellen. Die Fürmannalm bei Anger an der A 8 bei Salzburg eignet sich zum Gleitwinkeltest hervorragend. Gestartet wird in drei Leistungsklassen, flexible Drachen mit und ohne Turm und die Starrflügler. Auf dem Weg bis zum Landeplatz muss dann auf 300 Höhenmeter eine Strecke von 3 km in möglichst kurzer Zeit zurückgelegt werden. Auch mehrere Starts sind möglich, der beste wird gewertet. Bis Prasting sind jede Menge Landwiesen vorhanden, die Autobahn wird in genügend großer Höhe überflogen und die ruhige, thermischschwache Jahreszeit ermöglicht konzentrierte Flüge bis zur Zielinie. Allerdings spielen nicht nur die Leistung der Drachen eine große Rolle, sondern auch fliegerisches Können und die Erfahrung des jeweiligen Piloten. So hatten diejenigen die Nase vorn, die schon einige Male an der Angerer Open teilgenommen hatten. Zur Siegerehrung, gesponsert von der Brauerei Wienerer aus Teisendorf, trafen sich Alle auf der Fürmannalm, jeder Teilnehmer bekam eine Urkunde und ein Bierkrügen. Dieter Kamml bedankte sich außerdem bei allen Grundstückseigentümern, die diese Meisterschaft erst möglich machten und bei der Freiwilligen Feuerwehr und allen Helfern für die tatkräftige Unterstützung. Bereits jetzt laden die Ruhpoldingler zum 10-jährigen Jubiläum dieses Gleitwinkelfliegens im Januar 2005 ein. Vielleicht werden es ja über 100 Piloten, die Werbung für unseren schönen Sport machen! (www.dcb-ruhpolding.de)

Regina Glas

Ergebnisse

Name, Gerät	km/h
-------------	------

Turmdrachen:

Heiner Götz, Laminar R14	51,6 km/h
Hans Rothenaigner, MoyesXS 135	50,9 km/h
Georg Reitenberger, Moyes X-tralite	50,4 km/h
Turnus Pellicci, Ikarus Spirit.i	49,7 km/h
Michael Koter, Guggenmos Cut 5	49,3 km/h

Turmlose Drachen:

1. Seppi Salvenmoser, Moyes Litespeed LS3	75,8 km/h
2. Josef Hard, Moyes Litespeed 5	72,8 km/h
3. Hans Kiefinger, Aeros Combat 2	68,4 km/h
4. Girgi Weinzierl, Icaro Laminar 14 ST	65,5 km/h
5. Rudi Kraller, Airos Combat	64,4 km/h

Starrflügler:

1. Toni Raumauf, AirAtos	86,4 km/h
1. Felix Rühle, AirAtos	86,4 km/h
3. Adi Meierkord, AirAtos	85,7 km/h
4. Herwig Mayer, Air Atos	84,4 km/h
5. Günther Tschurnig, AirAtos	81,3 km/h

M
a

Herausgeber:

Deutscher Hängegleiterverband e.V. (DHV) im DAeC.
Fachverband der Drachenflieger und Gleitsegler in der
Bundesrepublik Deutschland
Postfach 88 83701 Gmünd am Tegernsee

DHV homepage:

<http://www.dhv.de>

e-mail DHV:

dhv@dhv.de

Telefon-Nummern

Zentrale: 08022/9675-0

Fax 08022/9675-99

Mitgliederservice/Versicherung

08022/9675-0

e-mail: mitgliederservice@dhv.de

Ausbildung

0812121:a9u6s7b5ildHung@dhv.de

Sport

08022/9675.50

Info-fon: 08022/9675-55

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

e-mail: sicherheit@dhv.de

Redaktion:

Klaus Tänzler (verantwortlich)

Sepp Gschwendtner, Benedikt Liebermeister

Gestaltung und Anzeigen

Renate Miller (renate@budererhof.de)

Erscheinungsweise:

6 Ausgaben pro Jahr

Preis: Im Mitgliedsbeitrag des DHV enthalten.

Anzeigen: Bedingungen und Anzeigenpreise bei der DHV-Geschäftsstelle erhältlich.

Haftung: Die Redaktion behält sich die Kürzung von Leserbriefen und Beiträgen sowie die redaktionelle Überarbeitung vor. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bilder übernehmen Redaktion DHV und Verlag keine Haftung.

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:

31.500

Titel: Andreas Busslinger

M
P

Gleitschirm

Internationale Wettbewerbe

Wettbewerb	Termin	Ort Kontakt Link
Best of Didams	20.03-21.03.	Schoppernau, www.bestofdiedams.at
World Cup Italien	05.04.-11.04.	Bassano, www.paraglidingworldcup.org/
World Cup Österreich	02.05.-08.05.	Abtenau, WWW.paraglidingworldcup.org/
AUT-Staatsmeisterschaft	20.05-23.05.	Andelsbuch, wsta@uta.netat
Berchtesgaden Open	24.05-31.05.	Berchtesgaden, SMast@dhy.de
1st Asien Championship	14.05-26.05.	Korea, http://events.fahorg/paragliding/details.asp?id=1855
World Cup Frankreich	20.06.-26.06.	Grand Bornand, www.paraglidingworldcup.org/
Europameisterschaft	30.06-11.07.	Griechenland, http://eyents.fai.org/paragliding/details.asp?id=2319
Deutsche Meisterschaft	24.07-31.07.	Garmisch-Partenk., SMast@dhy.de
World Cup Türkei	29.08-04.09.	Kayseri, http://www.paraglidingworldcup.org/
World Cup Mexico	24.10.-30.10.	Tapalpa, http://www.paraglidingworldcup.org/
FAI-Wettbewerbskalender		http://events.fai.org/paragliding/calendar.asp

Deutsche Meisterschaft

Wettbewerb	Termin	Ort/Kontakt/Link
Deutsche Meisterschaft	24.07-31.07.	Garmisch-Partenk., SMast@dhy.de

Li

Wettbewerb	Termin	Ort/Kontakt /Link
Berchtesgaden Open	24.05-31.05.	Berchtesgaden, SMast@dhy.de
Deutsche Meisterschaft	24.07-31.07.	Garmisch-Partenk., SMast@dhy.de

German Cup

Wettbewerb	Termin	Ausweichtermin	Ort /Kontakt
A-German Cup	22.04-25.04.		Greifenburg, sport@dhy.de
B-German Cup	15.05-16.05.	19.06.-21.06.	offen, sport@dhy.de
13-German Cup	05.06-06.06.	03.09-05.09.	offen, sport@dhy.de
A-German Cup	10.06-13.06.		offen, sport@dhn.de
B-German Cup	21.08-22.08.	03.09.-05.09.	sport@dhy.de
A-German Cup	27.08-29.08.		offen, sport@dhy.de

Sonstige Wettbewerbe

Wettbewerb	Termin	Ausweichtermin	Ort Kontakt
Chiemgau Pokal	19.06-20.06.	26.06.-27.06.	Ruhpolding, dieter.k@dcbruhpolding.de
Fly for Fun „Lake Maninjau“			Infos: anwisata@cbn.net.id www.paragliding-indonesia.com

Junior- & Ladies Challen

Wettbewerb	Termin	Ort Kontakt
Junior- & Ladies Challenge	08.08.-15.08.	Greifenburg sport@dhy.de

Landesmeisterschaften

Wettbewerb	Termin	Ort Kontakt
Hessen	16.05.-23.05.	Greifenburg
BaWü	19.05.-23.05.	Oppenau
Bayern	24.05-31.05.	Berchtesgaden, sport@dhy.de

Drachen

Internationale Wettbewerbe

Wettbewerb	Termin	Ort Kontakt
Bogong Cup / Nationals	24.01-31.01.	Mt. Beauty, http://bogongcup.dustydemons.com/
Best of Didams	20.03.-21.03.	Schoppernau, http://www.bestofdiedams.at/
FLYTEC Championship	16.04.-24.04.	Orlando/USA, http://www.flytec.com/flytec_champ_03/index.html
AUT-Staatsmeisterschaft	06.05.-09.05.	Greifenburg
Croatian Open	22.05.-30.05.	Optija Ucka Istar., http://www.homo-volans.hr/
Alpen Open	29.05.-31.05.	Gnadenwald
Weltmeisterschaft Damen	05.06-18.06.	Greifenburg, http://eyents.fahorg/hgpg/details.asp?id=2097
Weltmeisterschaft FAI 2+5	05.06-18.06.	Greifenburg, http://eventsfai.org/hgpg/details.asp?id=2314
OK Nationals	13.06-19.06.	Millau/Frankreich, http://www.rogallo.co.uk/
Europameisterschaft	21.06.-03.07.	Millau/Frankreich, http://events.fal.org/hgpg/details.asp?id=1854
FAI-Wettbewerbskalender		http://events.fahoregpg/civ/calendar.asp

Sonstige Wettbewerbe

Wettbewerb	Termin	AWTs	Ort/Kontakt/Link
Chiemgau Pokal	19.06.-20.06.	26.06.-27.06.	Ruhpolding, dieter.k@dcbruhpolding.de

Junior- & Ladies Challen

Wettbewerb	Termin	Ort 'Kontakt Link
Junior- & Ladies Challenge	08.08-15.08.04	Greifenburg

Landesmeisterschaften

Wettbewerb	Termin	Ort 'Kontaktlink
Hessen	16.05-23.05.04	Greifenburg
Bayern	20.05-23.05.04	Ruhpolding, dieter.k@dcbruhpolding.de
Nord- und ostdeutsche	19.05. - 23.05.04	Altes Lager, info@germanflatlands.de



Flugferien inklusive Mace

- Neustes Material Achianciet-it •
- 'Hotel mil. Zimmer' FrühUel
- :Setret durch MTV DHV Fiel » •
- 'Performance Center .

5 Tage 411tes inklusive uh Vr. 59i&

Engelberg-Lu_z Lrn

- gemä° sitze, Vet1,11.Mise.
- •••:9-mnbiodene Fluknelliete
- 2600 rill-tOhndifferenz
- ! :Innen gangjährig. in liletrieb

sa r.
Wutzriadla ..,n-n
CH-6390 Eng .. 24
Tel. + 41 41 637 47
Fax .. 41 41 637 34
Inee+Eland +41 41 437 04
www.eureflugschule..

www.jenaair.de

FLY NOW

PAY LATER

NEU!
Online Shop
Wir sind umgezogen in die
ih Saalbahnhofstr. 10 41

0-07743 JENA TELEFON 10 3E 41 82 59 00
MOBIL 01 72 / 3 60 96 29



GLEITSCHIRMURSE
FLIEGERSHOP

J EN AIR

jenaairjenaide PAFeAGLIDING

Ultra-high? Liftra-light!

YETI ultra-lightnot only For the mountain::
GIN hat seit mehreren Jahren schon das Gewicht der gesamten Modellpalette immer weiter reduziert. Das GIN-Team und die GIN X-Alps Piloten Will Gadd und Stefan Bocks waren an der Entwicklung des Yeti beteiligt, Den Yeti bauen wir Füruns selbst und Für GIN Piloten, die Bergsteigen oder einfach die kleine, leichte und unkomplizierteste Art zu Fliegen

Eine Juwelierarbeit::

Verbessern und perfektionieren, Konzentration auf kleinste Details, die Suche nach neuen Materialien, Entwicklung neuer Verarbeitungstechniken für die Leinen und die Tuchhahnen, Verstärkungen und Tragegurte. Festigkeitstests Für jedes Material und jedes Verarbeitungsdetail. Hunderte von Testflügen und tausend Belastungstests, der Praxis-Test beim Red Bull X-Alps... kurz ein echtes Stück Kunsthandwerk um ein Spielzeug mit nur 3,7 kg "Grösse XSI zu erhalten. Der Yeti ist hand made, von Anfang bis Ende von ein und derselben Fachkraft gefertigt.

DHV 1 in 4 Grössen



Photo: Jerome Maupoint

Aerosport International
:: +49 81334 1034
inroDaerosport.de
wwmaerospod.de

2 go rurther

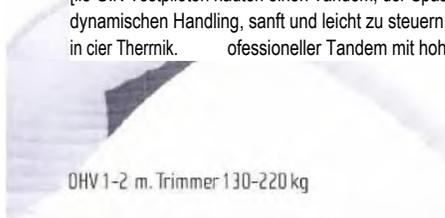
BEEETLE made For proFessional pilots::

Das perfekte, proresswnelle Werkzeug Für den Tandempiloten,

Alle GIN Gliders Testpiloten, Ogi Mathias und Hausi (CH), Norman (O), Jimmy [Il, 5e Yong und Bin IKR], haben viel Zeit damit verbracht den "Internationalen Tandem" zu bauen, an dem nicht nur die Profis Freude haben: easy bei Start und Landung, leicht und einfach auch im Flug.

Besonders wichtig ist das Handling :::

[lie GIN Testpiloten hauten einen Tandem, der Spass macht; mit schönem, dynamischen Handling, sanft und leicht zu steuern, präzise und mit Biss in cier Thermik. ofessioneller Tandem mit hohem Spassfaktor...



DHV 1-2 m. Trimmer 130-220 kg



Wer einen Schirm
von U-Turn fliegt,
muss sich nicht
wundern wenn er
höher fliegt als andere.



1:1---TURN Produkte gibt es
exklusiv nur bei den besten Flugschulen

- Adventure-Sports GbR
Gilögenhöfe 9
D-63661 Lenggries
Fon: 0049/(0)8042/9486
www.adventure-sports.de
- Röhner Drachen- und
Gleitschirmflugschulen
Wassereckuppe 46
0-36129 Gersfeld
Fon: 0049/(0)6654/7548
www.flugschule-wassereckuppe.de
- ffl** Flugschule Oberberg
Cosimastr. 2
Tel.: 02262 92430
51674 Wiehl
www.flugschule-oberberg.de
- LUFTIKUS
Eugens Flugschule Luftsportgeräte GmbH
Hartwaldstraße 65b
70378 Stuttgart
Tel/Fax 0049/(0)711/537928
www.luftikus4lugschule.de
- FLY Hohe Wand Flugschule GmbH
Poststrasse 77
A-2724 Hohe Wand
Fon: 0043/(0)650/3000584
Internet: www.fly-hohewand.at
- z19 NIMM** Flugschule Wildschönau
A-6314 Niederau Nr. 217
Fon: 0043/(0)66412622646
internet: www.paragliding.at
- M,** Osthüringer Gleitschirmschule
Rosenthalerstrasse 25
D-07338 Leutenberg
Fort: 0049/(0)36734/30357
www.otgs.de
- PPC Chiemsee
Paragliding Performance Center Chiemsee
Süddeutsche Gleitschirmschule
0-83246 Untervössen
Fon: 00491(0)8641/7575
www.einfachfliegen.de
- Gleitschirm Flugschule
Peter Geg GmbH
A-8-Auwald, maiseistein
Fon: 00491(0)8326/38036
www.oase-paragliding.com
- 1.11** Nürnberger Flugschule
Siegfriedstrasse 57
90461 Nürnberg
Tel: 0049 (0) 911 1 472 03 51
www.nuernberger-flugschule.de
- BLUE SKY
Flugschule Hochpustertal GmbH
A-9920 Sillian
Fon: 0043/(0)4842/517
Internet: www.bluesky.at
- +** Zorro Ecole the vol L'13
Hausi Bollinger l re
CP11
CH-2518 Nods
Tel.:0041 327514742
www.zorro.ch
- E1** Flugschule Jura GmbH
Dünnerenstrasse 378
CH-4713 Matzendorf
Tel 0041 62 394 22 22
www.flugschule-jura.ch



jetzt sah
tglich
effektive
-Laufzeit
finanziere
Deutschland und Österreich