

B 5391 F

Februarildörz 105j

WN... Li S LM/ M

# Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmflüge

132



eim





# 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 Fliegenuss. Eingangsvoraussetzung ist der Luftfahrerschein oder Sonderpilotenschein. Hier ein Überblick über die DHV-anerkannten Performance Center.

## Rhöner Drachen- und Gleitschirmflugschulen

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

lon: (06654) 75 44

## Hauer Gleitschirmschule

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

## Flugschule Siegen

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

[flugschule Siegen](http://flugschule.siegen.de)

## Luftikus Eugens Flugschule Luftsportgeräte GmbH

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

**LUFTIKUS**

## GlideZeit Flugschule Tübingen

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



## Flugschule Göppingen

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

flugschule  
göppingen

## Sky-Team Paragliding

Michael Wagner  
Schwarzwaldstraße 30  
76593 Gernsbach  
Tel: 07224/993365  
Fax: 07224/993326  
www.slopteam.de  
info@sky.team.de

**seCY-7EiNile**  
6646.04.4430-10.0044

## Flugschule Chiemsee GmbH

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

**FLUGSCHULE  
CAUSEE**

## Paragliding Performance Center Chiemsee

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



## Flugzerrftum Ruhpolding

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



## Adventure Sports Gleitschirm-Schule

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

**Adventure**

## Paragliding Tegemsee

Tegemseer Straße 88  
83700 Reitrain  
Tel: 08022/2556  
Fax: 08022/2584  
www.paragliding-tegemsee.de  
info@paragliding-tegemsee.de



## HABIS rhigsoort

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

Gleitschirmschule  
MarGeMergenthaler

## OASE Flugschule Peter Geg GmbH

Auwald 1  
87538 Obermaiselstein  
Tel: 08326/38036  
Fax: 08326/38037  
www.oase-paragliding.de  
info@oase-paragliding.de

## 1. DAeC Gleitschirm-Schule Heinz Fischer GmbH

Brunnenstraße 35  
87669 Rieden am  
Forgensee  
Tel: 08362/37038  
Fax: 08362/38873  
www.vingieitschirm-aktunde.de  
info@gleitschirm-aktuell.de



## Flugzentrum 1>:enuni

Georg Köcherl  
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 GmbH**  
Talstation Karwendelbahn  
A-6213 Pertisau  
Tel: 0043/5243/20134  
Fax: 0043/5243/20135  
www.skyconnection.at  
office@skyconnection.at  
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt

**Flugschule  
Achensee**

## Sky Club Austria Walter Sthrepff

Moosheim 113  
A-8962 Gröbmring  
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

f14gfric4

## Euro-Flugschule Engelberg

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

**"jogelber9  
arstafAeLAJ**

## Papillon

Harald Huber  
rue de rdeise  
F-68470 Fellerling  
Tel: 0033/38982-7187  
Fax: 0033/38982-7187  
www.papillon-web.de  
harepapillon-web.de





Maxpunkte S. 84

Jahrestagung 25 Jahre DHV 5.12

WM Drachen in Hay, Australien S. 90

- 4** **WICHTIG - NEU - KURZ** Neuigkeiten und Wissenswertes
- 8** **NEU AUF DEM MARKT** Neues von den Anbietern
- 12** **25 JAHRE DHV** Jahrestagung in Füssen
- 18** **WIE ALLES BEGANN** Ein Rückblick auf die Anfänge des Sports
- 28** **WERBUNG IM SPIEGEL DER ZEIT** Anzeigen der letzten 25 Jahre
- 40** **WINTERTRAUM** Mit Schneeschuhen und Gleitschirm unterwegs
- 34** **NOTSENDER** Mehr Sicherheit beim Streckenflug
- 48** **JUGEND** Forschungsprojekt mit Jugendlichen
- 52** **NFGH** Offizielle Nachrichten für Drachen- und Gleitschirmflieger
- 53** **SICHERHEITSJOURNAL** DHV reagiert auf jüngste Karabinerbrüche
- 54** **SCHLEPP** Neue Informationsseite
- 56** **FLUGSPORT UND NATUR** Kleine Vogelkunde
- 58** **GELÄNDE** Neues aus den Fluggeländen
- 59** **VEREINSNACHRICHTEN** Nachrichten der Vereine
- 66** **LESERBRIEFE**
- 68** **TEST** Ergebnisse der neuen Musterprüfungen

- 72** **BREGENZERWALD CUP noe** Ein gelungener Saisonauftakt
- 76** **FAMILIENURLAUB** Zwischen Drachenfliegen und Windelnwechseln
- 80** **BASSAND** Das Spätwinterwunder
- 84** **MAXPUNKTE 2005** Was gibt's Neues?
- 87** **LUFTRÄUME IN DER WESTENTASCHE** Stärken und Schwächen der Navigationssoftware für PDAs
- 88** **STRECKENFLUG IM GRENZGEBIET** Unterwegs zwischen Berlin und Polen
- 90** **DRACHEN WM 2005** Rote Erde, unendliche Weiten
- 94** **GIANTS OF RIO** Speedrun am Zuckerhut
- 96** **WETTBEWERBE** Berichte und Termine

**10** DHV-Shop

**97** Impressum

**99** Versicherungsprogramm



# KURZ



## Liebe Pilotinnen und Piloten, liebe Mitglieder,

das vorliegende Info ist unsere Jubiläumsausgabe, denn der DHV hat gerade sein 25-jähriges Bestehen gefeiert. Im Vergleich mit traditionellen Sportverbänden sind wir eigentlich noch jung – und trotzdem schon richtig erwachsen. Die Ideale der Gründerväter von 1979 sind auch die Ideale von heute: Unseren Sport so sicher und so frei wie möglich ausüben zu können!

Als ich vor 30 Jahren als junger Segelflieger, dem der Luftraum offen stand, mit dem Drachenfliegen begonnen habe, konnte ich es nicht fassen, dass der Luftraum plötzlich bei 50 Metern über Grund enden sollte. Höher durfte man damals nämlich nicht fliegen. Eigentlich hatte ich ja die große fliegerische Freiheit gesucht, die ich beim Segelfliegen nicht immer gefunden hatte. Im Segelflugverein herrschte eine klare Hierarchie: Die mit dem höchsten Alter standen oben und flogen die Orchideen, wir Jüngeren schoben sie wieder an den Start zurück. Einer der Drachen, den ich damals flog, brach beim Abstellen am Boden, vom Wind negativ angeströmt, zusammen. Irgendwie hatte ich wohl geglaubt, dass der Drachen, der da zusammengebrochen auf dem Boden lag, genauso sorgfältig geprüft worden war wie ein Segelflugzeug. Eigentlich hätte mich ja das kleine Schildchen stutzig machen müssen, das am Kielrohr aufgeklebt war. Da stand: Dieses Gerät unterliegt nicht der Prüf- und Zulassungspflicht. Benutzung erfolgt auf eigene Gefahr. Auf einmal wurde mir klar, dass fliegerische Freiheit nur

dann gelebt werden kann, wenn die Rahmenbedingungen stimmen.

Gemeinsam haben wir mit Hilfe des DHV die meisten unserer Ziele erreicht: Unsere Fluggeräte haben einen Sicherheitsstandard wie in der allgemeinen Luftfahrt, die Pilotenausbildung wurde genau auf die Anforderungen eines modernen Luftsports ausgerichtet. Wir Drachen- und Gleitschirmflieger genießen ein hohes Maß fliegerischer Freiheit.

In der öffentlichen Meinung sind wir schon lange nicht mehr die fliegerischen Hasardeure wie zu Beginn des Drachenfliegens. Unser Sport genießt mittlerweile eine öffentliche Wertschätzung, wie ich sie nie in den vergangenen 25 Jahren erlebt habe!

Kontinuierlich wachsende Mitgliederzahlen haben den DHV stark gemacht. Nur ein starker Verband kann erfolgreiche Anstrengungen für mehr Sicherheit unternehmen und unsere Interessen gegenüber Institutionen und Behörden vertreten.

Wir bemühen uns, mit unseren vielfältigen Serviceleistungen Euer Vertrauen zu rechtfertigen. Dank Eurer Treue zum DHV konnte auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten die ökonomische Unabhängigkeit des DHV und somit seine Unabhängigkeit als Verbraucherschützer und Interessensvertreter bewahrt werden. Dafür bedanke ich mich im Namen der gesamten DHV-Kommission und der DHV-Geschäftsstelle.

Und wir nehmen es als Ansporn für die künftige Arbeit.

Liebe Mitglieder, ich wünsche Euch eine sichere und fliegerisch ergiebige Flugsaison 2005 - vor allem besseres Flugwetter als im vergangenen Jahr!

**Charlie Jöst,**  
DHV-Vorsitzender

## DHV-anerkanntes Sicherheitstraining

Das DHV-Lehrteam empfiehlt jedem Gleitschirmpiloten mit A- oder 8-Schein die regelmäßige Teilnahme an einem DHV-anerkannten Sicherheitstraining. Die Veranstalter von DHV-anerkannten Sicherheitstrainings haben sich in einem aufwändigem Verfahren qualifiziert. Sie sorgen für hohen Sicherheitsstandard, professionelle Durchführung und Betreuung durch kompetente Fluglehrer, gemäß den Anforderungen des DHV.

### Flugschule Chiemsee GmbH

Thomas Beyhl  
Dreilinden weg 7 **nmsame**  
83229 Aschau **CHIEMSEE**  
Tel.: 08052/9494  
Fax: 08052/9495  
www.flugschule-chiemsee.de  
flugschule.chiemsee@t-online.de

### GlideZeit Flugschule Tübingen

Bahnhofstraße 1/1  
72764 Reutlingen  
Tel: 07121/370400  
Fax: 07121/370454  
www.glidezeit.de  
info@glidezeit.de

**geit**

### HABIS Flugsport

Marlenplatz 20  
87509 Immenstadt  
Tel.: 08323/8590  
Fax: 08323/51390  
www.klewenalp.de  
mail@klewenalp.de

eAniley,

KleZenalp

### Flugschule Achensee

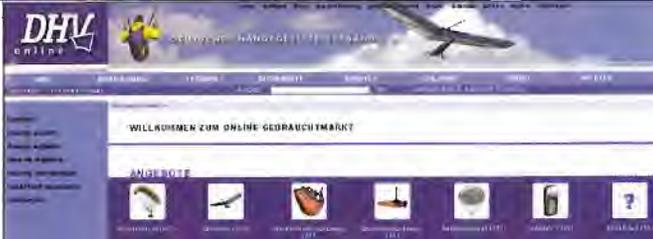
Eki Meute  
Buchau 20  
A-6212 Maurach  
Tel.: 0043/5243/20134  
Fax: 0043/5243/20135  
office@skyconnection.at  
www.skyconnection.at

**Flugschule  
Achensee**

### Sky Club Austria Walter Sch rempf

Moosheim 113  
A-8962 Gröbming  
Tel.: 0043/3685/22  
Fax: 0043/3685/23  
www.skyclub-austria.com  
office@skyclub-austria.com

**er**



KEIN NAN7 FraFN



## DHV-online-Gebrauchtmarkt

583 Gleitschirme und 178 Drachen werden zur Zeit in unserem Gebrauchtmarkt angeboten. Dazu kommen Gleitschirm- und Drachengurtzeuge, Rettungsgeräte sowie sonstiges Zubehör. Wer sich eine gebrauchte Ausrüstung kaufen oder seine eigene verkaufen will, findet keine größere und aktuellere Plattform.

### Schaut mal rein!

## DHV— WETTERNETZ

07338 Tauschwitz	Osthüringer Drachen- und Gleitschirmfliegerverein Saalfeld	0170/7287230
27374 Lüdingen	Gleitsegelclub Weser	0160/91259530
32457 Porla Wesifallca	Delta-Club Wiehengebirge	0571/710227
35080 Eisenberg	DFC Ederbergland	0645218505
36136 Wasserkuppe	Rhöner Drachen- und Gleitschirmfliegerverein	06654/696
38640 Rammelsberg	Harzer Drachen- und Gleitschirm-Verein Goslar	0170/6728487
52245 Sophienhöhe	Ostwindfreunde	02274/703649
55585 Duchroth	Pfälzer Gleitschirm-Club wird repariert	0171/1514273
57562 Sassenroth	Drachen- und Gleitschirmfreunde Hellerta I	02744/930349
58849 Nord helle	G51 Nordhelle + Flugsport Lennetal	02352/21265
64665 Melibokus	Erster Oderwälder Oracher-Flug-Club	06251/983612
69198 Ölberg	Bergtätler Dracherrflieger	0174/1861382
72258 Släckerkepf	Drachen- und Gleitschirmverein Baiersbronn	07442/121425
72393 Schneithalde	OFC Starzeln	0170/4436907
73430 Ostalbskipiste Lungert	OHC Aalen	01643282349
74343 Teufelsberg	Die '1. kehenhaslacher Flieger'	071471922156
74544 Einkorn	HG-Club 'Einkorn Schwäbisch Hall'	0791/4992360
74847 Finkenhof	Delta-Club Mosbach	06261/670638
75325 Sommerberg	EnztaIReger Bad Wildbad	07081/380212
76332 Allhof	Die Afthofdrachen	07083/4567
76597 Teuleismühle	Drachenflugclub Loffenau	0174/6188071
76703 Krämer	Gleitschirmclub Kraimental	07250321228
76B63 Wenberggrifels	Südpfalzer Gleitschirmflieger Club	06346/308560
77709 Kirchberg.Spitzfelsen	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Eitzal	07834/4594
78148 Hinter	Gleitsegelclub renticularis	07723/5801
79102 Schauinstand	051 Colibri	07602/1512
79183 Kandel	DFC Südschwarzwald	07681/22058
79215 Gschasi	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Eitzal	0171/9004833
79410 Hochblauen	Hängegleiter Club Reg'k Blauen	07632/828088
83122 Hochries	Gleitschirmclub Hochries-Samerberg	0803218805
83436 Predigtstuhl	GSC "Albatros" Bad Reichenhall	derzeit nicht aktiv
83661 Brauneck	Lengrieser Gleitschirmflieger	01708169210
83700 Wallberg	OGClegernseer Tal	0160/96643891
87459 Breitenberg	Ostallgäuer Drachen- und Gleitschirmflieger Marktobendorf	0171/8120340
93339 Iachenhausen	1. Oberpfälzer Drachentiegenclub Riedenburg	0160/7841232
93453 Hoher Bogen	1. Gleitschirmverein Bayerwald	09947/2452
93462 Osser	1. G feilsch rmverein Bayerwald	0175/8184772
94541 Bücheistein	DGC Bayerwald	09908/891191

## Neues aus Bassano

Vom 29. - 31. Oktober fand das erste Educational Montegrappa statt. Namhafte Vertreter der aktuellen Fachpresse, der internationalen Flugsportverbände und lokaler wie überregionaler Tourismusverbände, wie zum Beispiel das Consorzio Turistico Marca Treviso, nahmen daran teil. Vorgestellt und erörtert wurden Pläne für ein neues Tourismuskonzept in der Region, worin der Flugsport als zentrales Element eine wichtige Rolle spielen wird.

Das Educational Montegrappa fand unter der Leitung von Andreas Breuer, Montegrappa Air Park, statt.



## Assistentenlehrgang in den Osterferien

Für alle Schüler, Lehrer und andere, die auf die Schulferien angewiesen sind, wurde der Termin des Fluglehrerassistentenlehrgangs in Tegersee 2005 in die Osterferien gelegt.

## Neuer Verein

### Herzlich willkommen

GS-HG-Ostsachsen e.V.  
Dr. Mathias Hornuff  
Lindenweg 12  
01723 Wilsdruff



## Der "Klau" geht um

**Immer wieder kommt es in Bassano zu Diebstählen von Wertgegenständen und Flugausrüstungen. Der DHV schrieb an Andi Breuer vom Monte Grappa Airpark:**

»Lieber Andi, leider häufen sich im Forum und auch bei uns wieder die Klagen über Diebstähle in Bassano. Besonders die Pizzeria (Abbazia) scheint ein beliebter »Klaupunkt« zu sein. Sollte sich dieser Trend fortsetzen, bedroht das die Akzeptanz des Fluggebietes. Wir müssten die Mitglieder dann davor warnen. Ich würde das extrem bedauern, halte ich doch Bassano für ein Topfluggebiet und bin ein Fan. Ihr müsst unbedingt etwas unternehmen! Bei den Einnahmen der Abbazia kann es doch kein Problem sein, einen Platzwächter anzustellen. Es wäre auch zu überlegen, den Parkplatz am Landeplatz zu bewachen. Ich hoffe, dass Du Deinen Einfluss geltend

machen kannst, dass in Bassano fliegen und beklaut werden keinen Zusammenhang mehr hat. Es wäre weder für uns noch für Dich gut, wenn dieses Fluggebiet (wie schon andere zuvor) aufgrund von solchen Erlebnissen von vielen gemieden wird. Wir stehen Euch gerne zu Verfügung und würden auch jeden Fortschritt veröffentlichen.

Schöne Flüge wünscht Sepp Gschwendtner«

### Antwort:

»Hallo Sepp, schön, von Dir zu hören, leider nicht schön der Anlass! In der Tat ist mir die Angelegenheit nicht nur ein Dorn im Augesondern ein ganzer Dornbusch...! Vor etwa 14 Tagen, ziemlich genau am Tag, nachdem der letzte schwere Diebstahl unmittelbar im eingezäunten Campingplatz der Abbazia stattfand, habe ich beim neuen (seit Mitteluni) Bürgermeister persönlich vorgesprochen und wurde prompt zur Gemeinderatssitzung eingeladen. Das Interesse an unserem Anliegen (das der Gleitschirmpiloten und deren Begleiter) ist zumindest geweckt. Er selbst, der Bürgermeister, hatte heute einen Termin bei der Provinz Treviso genau wegen unseren Belangen...! Es tut sich was. Wir vom Airpark haben überall Hinweisschilder aufgestellt, dass die Piloten keine Wertsachen in den Autos lassen. Eine Überwachungskamera auf der Ladeplatzseite möchten wir schnellstmöglich installieren. Emanuelle, Antica Abbazia, hat seine Kameras erneuert und mit besseren Sensoren ausgestattet. Die verfolgen jetzt jede Bewegung...! Das Problem existiert schon sehr lange, saisonabhängig scheint es sich um organisierte Banden, aber auch Einzeltäter zu handeln.

Die Carabinieri und die Polizei sind völlig überfordert und machen nichts außergewöhnliches ohne einen Befehl von »oben«. Und denen »oben« fehlt das Geld dazu. Mal sehen, was der Bürgermeister nun dazu sagt. Ich halte Dich auf dem Laufenden. Gerne können Piloten, die einige Tage da sind, bei uns ihre überflüssigen Ausrüstungen kurzfristig gegen eine geringe Gebühr einlagern. Damit konnten wir schon manchem helfen. Das ist nur eine kosmetische Maßnahme, ich weiß, aber alles fängt klein an.

Auf jeden Fall übersetze ich Deine E-Mail und leite sie umgehend an die Verantwortlichen (Gemeinde, Consorzio turistico) weiter.

Alles Gute und bis bald, Andi Breuer«

## Schlepppauskünfte

Auskunft zum Schlepp gibt der Schieppfachmann 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](mailto:dhvschleppbuero@t-online.de).

## Rechtsberatung

Für die Rechtsberatung der DHV-Mitglieder steht uns der Rechtsanwalt und Gleitschirmpflieger Dr. Ei« Busz von der Münchner Kanzlei Horsch-Oberhauser zur Verfügung. Sprechzeit für DHV-Mitglieder ist montags zwischen 10 und 13 Uhr unter Tel: 089/514636-35.



## Natursport und Naturschutz

Das Bundesamt für Naturschutz (BfN) hat für das Neue Jahr einen großartigen und großformatigen Natursport – Naturkalender herausgebracht. Neben Klettern, Segeln und Tauchen fand auch das Gleitschirmfliegen mit einer kurzen Beschreibung Einzug in den Kalender. Zunehmend wächst die Erkenntnis, den Natursport partnerschaftlich in den Naturschutz einzubeziehen. Ein positiver Trend!



## Umweltpreis des Kuratoriums Sport und Natur

Der jährliche Umweltpreis über 7.500 Euro wird 2005 erstmals nicht nur unter den Mitgliedsverbänden des Kuratoriums Sport und Natur – des Zusammenschlusses der deutschen Natursportverbände – ausgeschrieben und vergeben. Bewerben können sich ab sofort vielmehr auch Initiativen und Organisationen, die nicht Mitglied im Kuratorium Sport und Natur sind. Honoriert wird ein Natursportprojekt, das sich in besonderem Maße für eine naturverträgliche Sportausübung einsetzt. Schirmherrin des Preises ist die erfolgreichste deutsche Olympiateilnehmerin, die Kanutin Birgit Fischer. Bewerbungsschluss ist der 31. Juli 2005. Ein Faltblatt mit den Kriterien für die Preisvergabe sowie weitere Informationen sind erhältlich beim Kuratorium Sport und Natur e.V., Geschäftsstelle, Veronika Schulz, Von-Kahr-Str. 2-4, 80997 München, Tel. 089/14003-27, Fax: 089/14003-11, e-mail: [Kuratorium@kuratorium-sport-natur.de](mailto:Kuratorium@kuratorium-sport-natur.de), Internet: [www.kuratorium-sport-natur.de](http://www.kuratorium-sport-natur.de).

## Flugbereich-Sperrung wegen der Nordischen Ski-WM

in Oberstdorf wird vom 16. Februar 27. Februar 2005 die Nordische Ski-Weltmeisterschaft durchgeführt. In dieser Zeit wird vom Sicherheitskomitee ein großer Teil des Fluggebietes für Drachen- und Gleitschirmflieger total gesperrt. Auch der bekannte Landeplatz Oybele ist gesperrt. Der zulässige befliegbare Bereich beschränkt sich auf den oberen Nebelhornkessel. Einziger Landeplatz ist die Seealpe an der Mittelstation der Nebelhornbahn.

Die Grenze zwischen dem befliegbaren und dem gesperrten Bereich bildet eine gedachte Linie vom Gipfelkreuz Rubihorn (nordseitiger Punkt) und Gipfelkreuz Schattenberg (südseitiger Punkt). Weitere Informationen unter [www.ody-allgaeuide.de](http://www.ody-allgaeuide.de).

FIS NORDISCHE  
SKI-IAIM



Oberstdorf  
Allgäu

16.02. - 27.02.

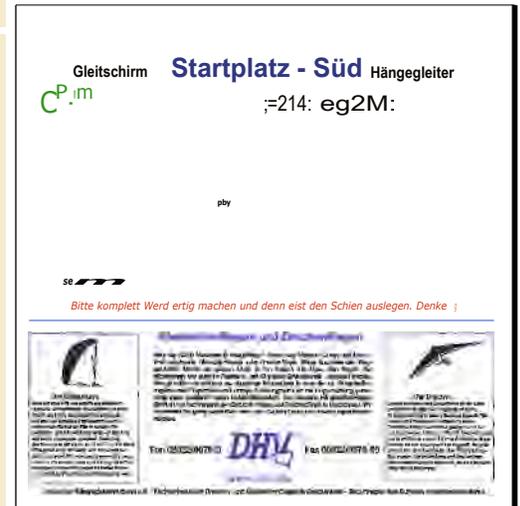
## DHV Geländetafeln

Die Unfallanalysen des DHV zeigen, dass ein relativ hoher Prozentsatz der Unfälle zumindest teilweise auf Unkenntnis geländespezifischer Gefahren zurückzuführen ist. Besonders Gebietsneulinge sind durch schlecht sichtbare Hindernisse, wie z.B. Materialeisbahnen und markante Turbulenzgebiete, gefährdet.

Der DHV hat bereits im letzten Jahr, zusammen mit den örtlichen Clubs, die Flugberge Brauneck (siehe Abbildung) und Wallberg mit Gelände-Infotafeln an den Startplätzen ausgestattet. Die Tafeln sind in zwei Größen erhältlich; 100 x 100 cm bzw. 80 x 80 cm. Sie sind aus kunststoffbeschichtetem Aluminium gefertigt, die Beschriftung erfolgt mit einer bedruckten Folie. Für die Anbringung im

Fluggelände ist es erforderlich, die Tafel auf einem stabilen Hintergrund z.B. einer Holzplatte oder einer Gebäudewand, zu montieren. Der DHV bietet allen Geländehaltern die Übernahme der grafischen Gestaltung, sowie das gesamte Handling um Anfertigung und Versand der Tafeln als Serviceleistung an. Die vom Geländehalter zu tragenden Herstellungskosten belaufen sich auf ca. 100 Euro pro Tafel. Vom Auftraggeber benötigen wir den entsprechenden Text für die Beschriftung sowie das Logo des Vereins oder der Flugschule. Das untere Drittel der DHV-Gelände-Info-Tafeln ist mit einem Standard-Text versehen, der dem Laien in knappen Worten die wichtigsten Facts zu unserem Sport liefert. So sind die Info-Tafeln, neben dem Zugewinn an Sicherheit, auch eine effektive Möglichkeit, den Zuschauern Fakten über unseren Flugsport näher zu bringen und damit positive Öffentlichkeitsarbeit zu betreiben. Weitere Informationen sind auf den DHV-Internetseiten für Vereine und für Flugschulen abrufbar.

Oder einfach eine e-mail senden an [sicherheit@dhv.de](mailto:sicherheit@dhv.de).



Travet & Training auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de)

Über 75 Angebote in 18 Ländern  
warten auf Dich!  
Klick Dich rein!

# NEU AUF DEM MARKT

## Informationen der Anbieter



### Update für forripeo

Luftraumverletzungen werden ein immer aktuelleres Thema bei der Anmeldung von Flügen zum OLC. Beim IQ-Compeo gibt es ab der Softwareversion 2.16 die Möglichkeit, per Freischaltcode Lufträume CTR) in der Map-Funktion darzustellen und den Piloten zu warnen, wenn er einer CTR zu nahe kommt. Der Alarmabstand zur CTR ist dabei einstellbar. Bei Version 2.16 waren 10 CTRs möglich mit 20 Eckpunkten. Nun kommt (Jan. 2005)

ein neues Update, Version 2.18, das bis zu 300 CTRs ermöglicht. Die Begrenzung auf 20 Eckpunkte entfällt dabei auch!

Da die Eingabe von einzelnen Eckpunktkoordinaten manuell sehr aufwendig ist, gibt es auch die Möglichkeit, die ganze CTR über den PC auf das IQ-Compeo zu überspielen. Das Programm Flychart wird in einem nächsten Update diese Funktion beinhalten. Andere Programme werden diese Möglichkeit dann ebenfalls bieten. Der CTR-Freischaltcode zur Version 2,18 kostet ca. 50,- Euro. Das Update 2.18 selbst ist natürlich kostenlos! Ein wichtiger Hinweis: Alle Geräte mit Seriennummern unterhalb xxxx2000 müssen direkt in das Werk eingeschickt werden, da hier auch ein Hardware-Update (RAM) gemacht werden muss, Geräte über xxxx2000 benötigen nur das Software-Update (Download von unserer Website [www.brauniger.com](http://www.brauniger.com)). Diese CTR Darstellung wird es für das Competino ebenfalls in Kürze geben!



### Buchvorstellung: „Fit am Berg“

Das neue Buch „Fit am Berg“ – Die perfekte Vorbereitung“ hilft allen alpinen Sportbegeisterten, also auch Gleitschirmfliegern, gesund, fit und leistungsfähig zu werden und zu bleiben. Der Autor Alexander Römer, staatl. geprüfter Berg und Skiführer, Sportphysiotherapeut und Leiter des Wirbelsäulenzentrums München, versteht es, fachlich fundiertes Wissen zum Thema „Fit am Berg“ einfach und verständlich zu vermitteln, 160 Seiten, Verkaufspreis: 23,90 Euro, ca. 200 Fotos und Grafiken. Infos unter: [www.am-berg-verlag.de](http://www.am-berg-verlag.de) , Tel.: +49/8821/59393, Fax: +49/8821/969109.

### »Haifischflosse«

Für Einsteiger und Piloten, die Probleme mit dem Übersteuern des Drachens im Schnellflug haben, hat ICARO 2000 eine Innovation. Durch das Anbringen einer Heckflosse steigert sich die Stabilität um die Längsachse (gieren). Damit fliegt der Hängegleiter einfacher geradeaus und die Flosse vereinfacht außerdem den Schleppvorgang mit einem Hochleister mit variabler VG beim UL-Schlepp. Die Heckflosse hat ein kleines Packvolumen und ist somit leicht zu transportieren. Natürlich wurden in Zusammenarbeit



mit dem DHV die Hängegleiter Relax & Easy mit der Heckflosse getestet. Weitere Informationen

unter [www.fly-more.com](http://www.fly-more.com) oder [www.icaros2000.com](http://www.icaros2000.com).

### Fliegerfarmen

Reiner Zimmermann und Eva Lauterbach betreiben in Sillian/Pustertal eine Privatzimmervermietung ausschließlich für Gleitschirm- und Drachensportler. Ihr Ziel ist weitere Privatzimmer-Vermieter zu finden, die ebenfalls nur an Fliegervermietern möchten. Irgendwann soll es in allen Fluggebieten Österreichs und Deutschlands Fliegerfarmen geben. Ähnlich wie für Alpinisten die Alpenvereins-Hütten. Die Vermieter sollten bereit sein, ihre Zimmer zu einem günstigen Preis (unter 20 Euro) zu vermieten und sich auf die speziellen Bedürfnisse wie z.B. aktuelle Wetterberichte, einzustellen. Informationen unter [www.flieger-farm.at](http://www.flieger-farm.at) oder bei Eva Lauterbach/Reiner Zimmermann, St. Oswald 11, A-9941 Kartitsch, Tel: +43/4848/20021, e-mail: [wohneflieger-farm.at](mailto:wohneflieger-farm.at).

### Testival auf der "Sonnenseite" der Alpen!

Gemeinsam mit Freunden fliegen, Spaß haben, Erfahrungen austauschen, feiern, Urlaub machen und, und, und...

Dies alles bietet die Flugschule Blue Sky in Sillian im Rahmen ihres zweiwöchigen Testivals an Ostern. In aller Ruhe kann sich jeder über die Neuigkeiten der Szene informieren und die neuesten Gleitschirme und Gurtzeuge vieler namhafter Hersteller ausgiebig und kostenlos testen. Im Weitere Infos gibt es unter Tel.: + 43/4842/5176, im Internet: [www.bluesky.at](http://www.bluesky.at), e-mail: [blue-sky@magnet.at](mailto:blue-sky@magnet.at).

Anzeige

ch  
suc  
ritische Alpine Trainingentre in Wertach/Allgäu  
n Gleitschirmfluglehrer in Festanstellung ab April/Mai.  
gausrüstung wird gestellt (Single und Tandem)  
Bewerbung bitte an:  
Mick Malony  
Alpenstr. 1, 87497 Wertach  
Tel.: 08365/703572  
e-mail: [atcpw@aol.com](mailto:atcpw@aol.com)

**Parafly**  
Flugschule Parafly Stubaital GmbH  
Hans-Peter-Eller  
Moos 18  
A-6167 Neustift/Stubaital  
Tel. +43.5226-3344  
Fak. +43.5226.3371  
[www.parafly.at](http://www.parafly.at)  
flugst hulegparafly.at  
Günstige Ferienwohnungen in Landeplatz-Nähe. Jetzt gratis DVD über Schulung/Reisen '05

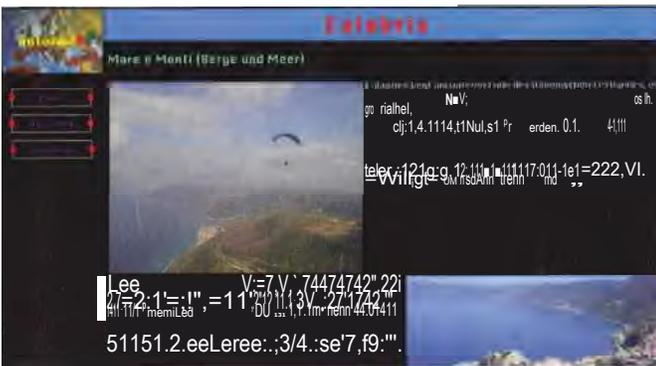
## Instability 2

Der neue Lehrfilm von Bruce Goldsmith ist jetzt erhältlich. Die DVD soll dem Piloten helfen, sicherer Gleitschirm zu fliegen. Der Nachfolger des bekannten Instability aus dem Jahre 1991 dokumentiert ausführlich alle Extremflugmanöver, die beim Gleitschirmfliegen vorkommen können. Er vermittelt wichtige Tipps und neue Erkenntnisse zur Erkennung, Vermeidung und Behebung solcher Flugsituationen. Filmlänge: 38 min, Übersetzung in 6 Sprachen, Aufnahmen mit mitgeführten und externen Helikopterkameras, Preis: 35 Euro inkl. MwSt. Bestellen unter: [saleseairwave-gliders.com](http://saleseairwave-gliders.com).



## Eröffnungsfeier bei Se-Team

Am 26.02. weicht die Gleitschirmschule Sky-Team in Gernsbach ihre neuen Räumlichkeiten ein. Mit dem neuen Standort Gernsbach (in der Nähe von Baden-Baden) verfügt Michael Wagner und sein Team über noch kürzere Wege zu den zahlreichen umliegenden Fluggebieten zwischen Karlsruhe, Pforzheim und Freiburg. Außerdem sind jetzt Schulungsgelände für alle Windrichtungen vorhanden. Natürlich werden auch weiterhin die Fluggelände in der Eifel und im Raum Aachen zur Verfügung stehen. Mehr Informationen zum Fest, zu Reisen und Schulungen für Gleitschirm- und Motorschirm-Ausbildung ist auf [www.sky-team.de](http://www.sky-team.de) zu finden.



## Flugführer Calabria (Süditalien)

Wie schon der Flugführer für Sizilien kann nun auch der für Kalabrien kostenlos im Internet unter [www.unterwex.ch/PgDownload.htm](http://www.unterwex.ch/PgDownload.htm) heruntergeladen werden. Auf 47 Seiten sind 26 Startplätze in 5 Fluggebieten mit den zugehörigen Landeplätzen detailliert beschrieben. Wiederum mit GPS-Daten, nicht nur für die Start- und Landeplätze, sondern auch für den Weg dahin.

## Stau-Spezialist

Mit einem vollkommen neu entwickelten Packsack geht Skywalk in die Saison 2005.

Bei kleinstem Packmaß bietet der, im Stauraum von 130 bis 160 Litervariable, Rucksack einen sehr hohen Tragekomfort. Auch längere Bergtouren mit Schirm werden so nicht zur Strafexpedition. Effiziente Lastverteiler sorgen dafür, dass der kostbare Inhalt jederzeit gut fixiert ist, auch wenn mal weniger Volumen genutzt wird. Weitere Infos unter Skywalk, e-mail: [infoeskywalk.org](mailto:infoeskywalk.org) oder [www.skywalk.info](http://www.skywalk.info). Tel. +49/8641/694840.



## Firebird Markencup im alc

Der DHV-Online Contest hat in der letzten Saison zu einem wahren Boom beim Streckenfliegen mit dem Gleitschirm geführt. Die Anzahl der eingereichten Flüge und der geflogenen Kilometer erreichte ungeahnte Höhen und gerade in der Sportklasse wurden bemerkenswerte Leistungen erzielt. Firebird ist in diesem Segment gut besetzt und nutzt ab der kommenden Saison die Möglichkeit, eine eigene Wertung innerhalb der Marke Firebird zu führen. Die Firebird Marken Wertung ist jederzeit live am Onlinecontest Server unter [www.onlinecontest.org/holc/](http://www.onlinecontest.org/holc/) im Link »Manufacture Scoring« einsehbar. Als Gewinn winkt dem Sieger der Firebird-Wertung eine einwöchige Reise nach Teneriffa von einem beliebigen Flughafen innerhalb Deutschlands. Zweiter Preis ist ein Firebird-Overall, der Drittplatzierte erhält eines der neuen Firebird-Cockpits mit Kartentasche.

## Montegrappa Air Park

Das erste und top aktuelle Montegrappa Air Park Jahresprogramm ist erschienen. Reisen, Special-Trainings wie z.B. die Weltneuheit „Feel the Air Training“, Streckenflugtraining sowie Termine für betreutes Fliegen am Montegrappa werden darin vorgestellt. Außerdem enthält das Jahresprogramm Termine für Festivals und Veranstaltungen am Montegrappa. Andreas Breuer, Inhaber des Montegrappa Air Park, organisiert und leitet alle Reisen und Trainings selbst. Anfordern unter: [airpark@libero.it](http://airpark@libero.it) oder Tel: +39/0423/910445.

# tücher / Lehrpläne / Videos /



T-Shirts für Drachen- und Gleitschirmflieger.  
Basic-Shirt der Qualitätsmarke Switcher 170 gr./m<sup>2</sup> in den Farben rot und beige, mit "Drachen"- oder "Gleitschirm"- Motiv – siehe Abb.  
Größe S Länge: ca. 62 cm  
Größe M Länge: ca. 67 cm  
Größe L Länge: ca. 73 cm  
Größe XL Länge: ca. 76 cm  
Preis: 15,90 Euro zzgl. Versandkosten

Die T-Shirts fallen groß aus!

Motiv GS



## Deutsche Fluggelände Karte

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



## Fluggeländkarte Italien

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



## Fluggebiete der Alpen

Auf drei Karten Ost/Mittle/Wes1 im Maßstab 1:403.000 sind die schönsten Fluggebiete der Alpen dargestellt und im Infoteil mit den wichtigsten Informationen beschrieben. Die Karten sind als Straßenkarte mit praktischer Faltung und als Fluggebietsführer zu verwenden.  
Preis pro Karte: 12,80 E  
(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 Metallstreifen, der sowohl als Schiene für Arme und Beine wie auch als Halskrause verwendet werden kann), Verbandsmaterial, Rettungsdecke. Trillerpfeife, Maße: 20'145 cm Preis: 35,50 E, Incl. SAM-Splint! 18,40 E, ohne SAM-Splint (sonst gleicher Inhalt)

## Prüfungsfragen

- Für A-Schein HG Preis: 12,30E
  - Für B-Schein HG, GS Preis: 10,30
  - Für Flugfunk Preis: 3,60 E
- Für A-Schein GS Preis 12,00 E

## Info - Sammelordner

Preis: 0,20 E

## Flugbuch für Drachen- und Gleitschirmflieger

Rubriken: Flug Nr., Gerättyp, Datum, Ort, Höhendifferenz, Flugdauer, Wetter, Wind, Bemerkungen und Vorkommnisse, Fluglehrerbestätigung, Erste-Hilfe-Anweisungen.  
Preis: 4,10

## Rettungsschnur-Set

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

## Fragenkatalog GS-Passagier-Theorieprüfung

Theorieprüfungsunterlagen  
Gültig ab 1.4.2004  
Preis: 7,00



## Abgehoben - in Tuchfühlung mit den Alpen

Ein Bildband von Andreas Busslinger Traumhafte Farb bilder übers Gleitschirmfliegen auf 120 Seiten.  
Preis: 50,10 €



Ausgabe 2005

## Kalender vom Gleitschirmfliegen

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



## Kunstkalender vom Gleitschirm- und Drachenfliegen

Zeichnungen und Gemälde der Schwarzwälder Künstlerin Hilde Willmann, hochwertig reproduziert und gedruckt in einem einzigartigen Kunstkalender, Format DIN A3.  
Preis: 24,80



Ausgabe 2001

## Flugführer Berner Oberland - Jura

Die schönsten Fluggebiete im Gleitschirmparadies Schweiz (Berner Oberland, Berner und Freiburger Voralpen, Jura, Gene von Urs Löttscher mit Fotos von Andreas Busslinger dargestellt auf 160 Seiten.  
Preis: 25,00 €



Ausgabe 1996

## Flugführer Zentralschweiz

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



Ausgabe 2003

## DIW-Lehrplan Windschlepp

## Schlepp-Lehrplan

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



Ausgabe 2000

## Windsysteme und Thermik im Gebirge

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

# DHV-SHOP

...s / Karten / Sicherheit / Unterhaltung



Ausgabe 2004

## 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 €



Ausgabe 2003

## 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 Versicherungstragen, 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 €



Ausgabe 2003

## Gleitschirmfliegen für Meister

Das Lehrbuch für den Streckenflieger wurde jetzt grundlegend überarbeitet, erweitert und aktualisiert. Neu hinzugekommen ist der Beitrag von Claus Vischer. Der Gleitschirmfliehrer 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 Gleitschirmfliegere 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 €



Ausgabe 2002

## Gleitschirmfliegen

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

Preis: 35,70 €



Ausgabe 1993

## Drachenfliegen für Meister

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

Preis: 24,50 €



Ausgabe 1998

## Drachenfliegen

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

Preis: 24,50 €



## Starten, Steuern, Landen mit dem Gleitschirm

Der Lehrfilm zeigt die Gleitschirm-Flugtechnik entsprechend dem Lehrplan, über den reinen Lehrnutzen hinaus ist der Film auch schön anzuschauen. Herstellung: Charlie Jäst zusammen mit dem DHV-Lehrteam. Filmdauer 20 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video. Preis: 1530 €



## Starten, Steuern, Landen mit dem Drachen

DHV-Lehrfilm für Drachenfliegen. Darstellung der richtigen Flugtechnik für den Start, den Flug und die Landung. Herstellung: Half Heuber zusammen mit dem DHV-Lehrteam. Filmdauer 15 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video. Preis: 1530 €



## FREE FLIGHT Film Award

Ole 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 soll aber auch der interessierten Piratin, dem interessierten Piloten am heimischen Fernseher Lud auf Training und Weiterbildung machen.

Herstellung: Charlie Jöst zusammen mit dem DHV-Lehrteam. Filmdauer: 42 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video.

Preis: 20,45



## Am Seil nach oben

Windenschlepp für Drachen- und Gleitschirmflieger. Der neue Lehr- und Informationsfilm des Deutschen Hängegleiterverbandes zeigt alles Wissenswerte zum Thema Windenschlepp, Gleitschirm- und Drachenschlepp werden getrennt vorgestellt, aber beide Filme werden gemeinsam auf einer einzigen Kassette KiG hini ausgeliefert. Das Video ist nicht nur für die Schleppausbildung interessant, sondern

bietet auch den erfahreneren Windenfliegern einige neue Tipps und Tricks zum Thema Schlepp.

Preis: 20,45 €



## Heiter bis wolkig

Heiteres und Lustiges aus den Anfangstagen des Drachenfliegens.

Herstellung: 1985, zusammengestellt von Charlie Jöst aus zahlreichen Amateurstreifen. Filmdauer: 25 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video.

Preis: 20,45 €

Zu bestellen über: Tel.: 080222/9675-0 Fax: 080222/9675-99 e-mail: shop@dhw.de www.dhw.de Alle Preise verstehen sich zuzüglich Portokosten



# Jahrestagung 2004

## 25 Jahre **DHV**

**W**ie im Krönungssaal des sagenhaften Märchenkönigs fühlten sich die Gäste zur Feierstunde des größten Drachen- und Gleitschirmverbandes der Welt. Zum 25jährigen Jubiläum lud der DHV in den Fürstensaal des Rathauses zu Füssen. Prominenz war aus aller Welt in den bayerischen Königswinkel gereist. Drachenfluglegende Mike Harker aus Los Angeles, Molly und Bill Moyes (Australien), aus der Schweiz SHV-Präsident Dr. Daniel Riner mit Geschäftsführer Hanspeter Denzier, Spitzenpolitiker und Gleitschirmflieger Dr. Heiner Geißler, sogar ein echter Prinz, Luitpold von Bayern und, und, und...verliehen der gelungenen Feier den angemessenen

Rahmen. Heiner Geißlers Schlussworte "Fußball ist Handwerk, aber Fliegen ist Kunst", war allen aus der Seele gesprochen.

Musikalisch begleitet wurde die Stunde von Schwangauer Nachwuchsstars des Würzburger Konservatoriums. Da lief so Manchem vor Ergriffenheit ein Schauer über den Rücken. Mit Standing Ovationen wollten die begeisterten Zuhörer die drei Gesangskünstler kaum mehr von der Bühne lassen.

Im Anschluss ein kurzes Mittagsbuffet, dann eröffnete der DHV-Vorsitzende Charlie Jöst die eigentliche Versammlung. Und nahm Ehrengäste und Delegierte auf eine aufregende Zeitreise mit. Ausschnitte aus Bill Moyes "A Boy



Festbeflaggung



25 Jahre DHV



Festliche Stimmung im Fürstensaal in Füssen. Rechts der DHV-Vorsitzende Charlie löst bei seiner Rede vor illustrem Publikum



Olivier Burgell,  
FAI/CIVL President



Aus der Schweiz  
Dr. Daniel Riner,  
SHV Präsident



Peter Janssen,  
DHV-Ehren-  
vorsitzender



Dr. Heiner Geißler

iter (26)

with VVings", Mike Harkers spektakulärer Flug von der Zuspitze und "Daniel Düsentriebs" Dr. Fritz Dolezaleks Testflüge seiner bahnbrechenden selbst konstruierten Gleitschirme waren u.a. filmische Highlights. 25 Jahre DHV sind auch 25 Jahre sehr erfolgreiche Wettkampfgeschichte. Mit Jos Guggemoos fing's 1979 an, der erste deutsche Weltmeister im Drachenfliegen. Auf seinen Spuren folgten 1990 Guido Gehrmann und Corinna Schwiengershausen. 2004 setzte Corinna eins drauf und holte sich erneut den Ti-

tel. Aus den Drachen entwickelten sich die Starrflügler, die erste WM 1999 gewann DHV-Testpilot Christoph Kratzner. Doch auch die Gleitschirme standen ihren Kollegen in nichts nach. Bereits drei Mal war der begehrteste Titel des Gleitschirmsports in deutscher Hand, 1992 gewann Uli Wiesmeier die Worldcup Gesamtwertung, 2003 folgte Achim Joos und 2004 trat 011y Rössel seine Nachfolge an. Zur Anerkennung überreichte Charlie die Lilienthal-Trophy, die höchste sportliche Auszeichnung des DHV an die Weltmeister und World Cup Sieger. Dann begann die Arbeitssitzung. Zügig führte Charlie durch die Tagungsord-





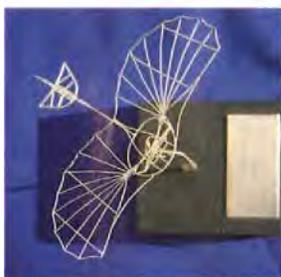
**Bill Moyes, oben mit Ehefrau Molly im Drachen**



**Mike Harker, eine Legende**



**Dr. Fritz Dolezalek, Gleitschirm-Pionier**



**Otto Lilienthal Trophy, die höchste sportliche Auszeichnung des DHV**



**Jos Guggenmos, Pionier und immer noch vorne dabei, rechts sein ESC**



**011y Rössel, Weltcupsieger 2004**



**Geburtstags-geschenk des SHV**



**Weltmeisterin Corinna Schwiengershausen (rechts), und das Goldteam mit Teamchef Rudi Bürger und Teamarzt Ecki Schröter**

nung. Schnell erledigt waren die Regularien. Geschäftsführer Klaus Tänzler erläuterte kurz den erfolgreichen Geschäftsbericht. Auch die Dienstaufsicht des DHV-Beauftragtenbereichs, Heinz-Gerd Brunßen-Gerdes vom Luftfahrtbundesamt, fand ausschließlich lobende Worte für die Arbeit des DHV. Die zehn besten Flugschulen der DHV-Pilotenumfrage stellte der einstimmig in seinem Amt bestätigte Ausbildungsvorstand Waldemar Obergrell vor. Die Top Drei sind die 1. DAeC Gleitschirmschule, Heinz Fischer, Eugen Königingers Luftikus und Papillon von Harry Huber.

Keinen Grund zur Beanstandung fand auch Kassenprüferin Bettina Stang. Fortführen wird sie ihre Arbeit 2005, zur Seite steht ihr dann die Tegernseerin Kristina Roedel-Schmid. Einstimmige Entlastung für den Vorstand.

Finanzvorstand Lothar Schweizer gab den Finanzbericht 2003. Kompetent wie immer, deshalb muss er noch weitere drei Jahre ran (einstimmig!). Ein Wechsel vollzog sich

**Geschäftsführer  
Klaus Tänzler**



**Finanzbericht 2003  
Vorschau 2004**

**Lothar  
Schweizer  
erläutert den  
Finanzbericht**



**Der neue Sicherheitsvorstand  
Ulrich Schmottermeyer**



**Verabschiedung von Bernd  
SchmidUer in den Ruhestand**



**Heinz-Gerd Brunßen-Gerdes vom  
Luftfahrtbundesamt**



**Bei brasilianischen  
Sambaklängen war  
Vorstand Charlie Jöst  
nicht mehr zu halten**

im Sicherheitsvorstand. Uli Schmottermeyer löst Helmut Achatz ab und betreut in Zukunft dieses wichtige Amt. Einstimmig angenommen der Wirtschaftsplan 2005. Auch ein Antrag vom Vorstand wurde befürwortet "Punkt 3 "Ablauf der Versammlung" in der Geschäftsordnung für DHV-Versammlungen wird mit folgendem Absatz Nr. 4 ergänzt. "(4) Zwei Stunden nach Versammlungsbeginn wird die Anmeldung und Stimmkartenausgabe geschlossen." Professionell war die Vorstellung der Oppenauer für die Ausrichtung der Jahrestagung 2005. Die Delegierten honorierten es und gaben ihnen einstimmig den Zuschlag. Der offizielle Teil war erledigt. "Caribbean Night" mit kubanischer Band und brasilianischen Sambatänzerinnen war jetzt angesagt. Ein fetziger Abschluss eines gelungenen Tages. Diese immense Jubiläumsveranstaltung nebst Tagung hatten das DHV-Team und die Schwangauer Drachenflieger mit Organisator Benno Osowski auf die Beine gestellt. Perfekte Arbeit! Ein herzliches Dankeschön.

Benedikt Liebermeister





Moderator  
Sepp Gschwendtner



XC-Crack Torsten Hahne



Wetterexperte Volker Schwaniz



Das OLC-Team von rechts: Gschwendtner Sepp, Schlöffel Ralf, Hübner Bernd, Bürger Rudl, Rauscher Georg, Schreiner Tobias, Rieck Andreas



Sieger Gleitschirm Sportklasse von rechts im Vordergrund:  
3. Börschel Roland, 1. Martens Burkhard, 2. Hahne Torsten



Im Vordergrund die Sieger Drachen von re:  
2. Schweier Georg, 1. Etz Lukas,  
3. Schmidt Michael



Sieger Starrflügler von re:  
3. Schmidt Oliver, 1. Pöpl  
Reinhard, 2. Meierkord Adi



Deutsche Meisterin GS  
Cieslewicz Ewa, beste  
Dame HG Hetzet Andrea, re



Von rechts Sieger  
Gleitschirm  
offene Klasse:  
3. Hartmann Michael,  
1. Traut Stefan

# Sportlertreffen 2(1114

**A**uch wenn die Saison 2004 nicht an den letzten Jahrhundertsommer anknüpfen konnte, gab es genügend Gründe zu feiern. Beachtliche Leistungen wurden erfliegen, mit über 1.000 Piloten ein neuer Teilnehmerrekord erreicht. Der DHV-OLC boomt!

Deshalb hatte er auch eine eigene Veranstaltung verdient, die mit der Caribbean Night am Samstagabend eröffnet wurde. Der Höhepunkt war jedoch das Treffen am Sonntag.

In gekonnter Manier führte Sepp Gschwendtner durchs Programm und bestritt den Auftakt gleich selbst. Mit Vorjahressieger (Sportklasse) Torsten Hahne berichtete der XC-Spezialist vom Streckenfliegen in den Ost- und Westalpen. Sehnsucht keimte auf, als die Beiden anhand der ausgezeichneten Dias die klassischen XC-Routen nachflogen.

Jetzt war das zahlreiche Publikum darauf eingestimmt, die Deutschen Meister 2004 zu ehren. Die "Königsklasse" zuerst. Stefan Traut flog in der offe-

nen am weitesten, dahinter Stefan Bocks und Michael Hartmann. In der Sportklasse hatte Burkhard Martens die Nase vorn. Torsten Hahne kam auf Platz zwei, Platz drei für Roland Börschel.

Lukas Etz siegte bei den Drachen, gefolgt von Georg Schweier und Michael Schmidt. Vollgas mit dem Starren gab Reinhard Pöpl, der übrigens auch die internationale Wertung gewann. Auf dem zweiten Rang Adi Meierkord, drei für Oliver Schmidt,

Vize-Europameisterin Ewa Cieslewicz schlug auch im OLC zu, Platz eins bei den Damen, Andrea Hetzet ist die Beste bei den Drachen. Die Juniorenwertung holte sich Rolf VVagner bei den Gleitschirmen, Wolfgang Aumer bei den Drachen. Zu zweit am weitesten flog Robert Staudacher und gewann die Tandemwertung. Die Tegernseer entthront haben die Inntaler (GS-Vereinswertung), aus dem Odenwald kommen die Sieger bei den Drachen (1, Odenwälder Drachen- und Gleitschirmflieger Club). Neu ist die Bundesliga.



Sieger German-Cup A Herren und Damen, von li. Griebt Renate (2.Dame), Blum Christian (2.Platz), Cieslewicz Ewa (1.Platz gesamt), **Bohne Johanna** (3. Dame)



**German-Cup B**  
1. Friz Konrad und Bunse Martina  
3. Meyer Stephan



25 Jahre DHV



Sieger Juniorwertung GS, Junior HG: Wagner Rolf, li, Aumer Wolfgang, re



Sieger Profi-Team GS: In der Mitte Siegerteam Swing mit Chef Günter Wört, Stefan Traut und Michael Hartmann, links zweiter Platz Advance mit Europameister Chrigel Maurer, Peter Habegger, Martin Tanner und rechts dritter Platz Aërosport: Hans Keim, Sepp Gschwendtner und Andy Frötscher



Sieger Bundesliga Gleitschirm: 1. Ostrachtaler GS-Flieger, 2. Bodenlos 3. Gleitschirmclub Inntal  
Sieger Bundesliga Drachen: 1. Odenwälder Drachen- und Gleitschirmflieger 2. Drachenfliegerclub Hochries-Samerberg 3. Drachen-und GS-Club Bayerwald



Sieger Tandem – GS  
**Staudacher Robert mit Passagierin**



Sieger Streckenflugmeisterschaft Mannschaft Gleitschirm: Gleitschirmclub Inntal  
Sieger Streckenflugmeisterschaft Mannschaft Drachen: Odenwälder Drachen- und Gleitschirmclub



Profi-Team HG: 1. A.I.R Europe, 2. Icaro 200 Austrian XC-Pilots, 3. German Rigids Team A, anwesend von li, Adi Meierkord und Reinhart Pöppel

Am besten "gespielt" haben die Ostrachtaler bei den Gleitschirmen und wiederum die Odenwälder bei den Drachen. Swing hatte das beste GS-Profitteam, A.I.R. Europe ist die Nummer eins bei den Drachen.

Beliebt wie eh und je der German Cup. Den Jungs gezeigt hat es Shootingstar Ewa Cieslewicz: Gesamtsieg German Cup A vor Christian Blum und Rüdiger Gördes. B ging an Fritz Konrad, auf Zwei Thomas Ide, Drei für Stephan Meyer. Beste Dame Martina Bunse. Begeisterter Applaus für die erfolgreichen Sportler. Ausführliche Ergebnislisten auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de) unter Sport.

Beim Streckenfliegen ist nichts so wichtig wie das Wetter. DHV "Wetterfrosch" Volker Schwanitz arbeitete in seinem Vortrag heraus, was die Wetterseiten im Internet dem XC-Fan bieten. Vor allem auf die Höhenwindvorhersagen kam's ihm an. Wer dieses Jahr viel auf Strecke gegangen war, hörte besonders gut zu.

Forst – UL-Startplatz für Drachen und Starre – kristallisierte sich 2004 als

das Topgebiet fürs Flachland heraus. Lokalmatador Reinhard Pöppel erklärte wieso. Gern gesehen sind Gastpiloten in Forst, im Team auf Kilometerjagd macht's auch dem Reinhard mehr Spaß.

Lufräume und XC-Fliegen war Thema 2004. Wie man CTRs, CTAs, SRAs etc. 2005 auf GPS und PDA lädt, zeigte DHV-Systemadministrator Peter Wild. Auf diese Infos hatten viele gewartet. Die Fachgespräche mit Interessenten zogen sich noch lange hin.

Was es 2005 Neues im OLC gibt, stellte Sportvorstand Rudl Bürger vor. Kathrin Metzneroth von der DHV-Öffentlichkeitsarbeit beriet die Sportler in der Medienarbeit.

Für alle XC-Interessierten war das ein Tag der Extraklasse. Soviel Kompetenz auf einem Platz versammelt gab es bisher noch nie.

Benedikt Liebermeister



# wie alles begann ...

Der Beginn des Drachen- und Gleitschirmfliegens in Deutschland.

Ein Rückblick von Charlie Jöst

## Es geschah am hellichten Tag

Berlin, Sommer 1973.

Fips, der Bassist unserer Rockband, wollte unbedingt ins Kino. Wir suchten Zerstreuung vor dem anstrengenden Konzert am Abend im Colosseurn, James Bond stand auf dem Programm. Im Vorfilm geschah etwas Ungeheuerliches! Ein junger Amerikaner stürzte sich knatternd und flatternd mit einem bunten Fetzen von der Zugspitze und flog 12 unendlich lange Minuten bis zu seiner Landung in Ehrwald. Der in 5 Jahren nach allen Regeln fliegerischer Zucht und Ordnung geprägte Segelflieger in mir fand dieses Tun in höchstem Maße gefährlich, provokant, wahnsinnig und überflüssig. Der Anarcho in meinem noch 21 Jahre jungen Leben jubelte und wußte, dieses Drachenfliegen würde eine neue Form fliegerischer Freiheit bringen, von der viele, so wie ich, geträumt hatten.

## "This crazy American is going to change my life forever"

Mike Harkers Flug vom April 1973 war nicht der erste Drachenflug in Deutschland. Die Brüder Reinhold und Verner Schmitt aus Oberhessen hatten schon 1968 mit Bambus und Cellophan kleine Hüpfperlen gemacht. Heimlich, in aller Stille, nur Bekannte und Freunde wußten davon. Mike Harkers Flug von der Zugspitze war auch nicht der erste Flug in den Alpen.

Er selbst hatte in den Jahren zuvor schon einige kleinere Flüge in der Schweiz und in Österreich durchgeführt. In Bayern waren im Jahr zuvor dem Schlierseer Wolfgang Schwarzbauer einige größere Flüge von den umliegenden Bergen gelungen - als reiner Autodidakt hatte Schwarzbauer sich das Fliegen selbst beigebracht, mit Eigenbaudrachen und mit vielen Blessuren nach der Methode "learning by doing". Aber seine Flüge fanden nur gelegentlich ein Echo in der Regionalpresse. Es war Mike Harkers großer Verdienst, das Drachenfliegen durch seinen spektakulären Flug in alle Me-



**Auszug aus der Festrede des DHV-Ehrenvorsitzen Peter Janssen über die Gründung des DHV:**

"es war nämlich so, dass die nur 1000 Drachenflieger damals sich auf insgesamt 8 Landesverbände des Deutschen Aero Clubs verteilt haben, mit 8 Hänggleiterkommissionen in den Landesverbänden, 8 Landesgeschäftsstellen, 8 Landesverbandsgeschäftsführern, 8 Landesverbandspräsidenten, 8 Landesverbandspräsidien und dann gab es noch das Bundespräsidium, einen Bundes DAeC-Präsidenten, eine Bundesgeschäftsstelle, einen DAeC-Generalsekretär, eine DAeC-Hänggleiterkommission. Kurz gesagt, es funktionierte nicht, man hat sich gegenseitig blockiert, die Mitgliedsbeiträge sind in den Verwaltungen versunken und die Zeit der Ehrenamtlichen wurde mit Sitzungen und Briefchenschreiben vergeudet. Und woher ich das noch alles weiß: Damals kam das erste DHVinfo raus, es war noch maschinengeschrieben in der Anwaltskanzlei, in der ich damals gearbeitet hatte. Die arme Kanzlei musste für die Gründung des DHV herhalten."

dien zu bringen und damit eine Bewegung in Europa auszulösen. In jener Zeit konnte man sicher sein, dass fast jeder neue Drachenflieger durch Mikes Flug angesteckt worden war. Seine in der Schweiz noch im Jahr 1973 ausgebildeten Schüler kamen zurück nach Deutschland und gründeten die ersten Drachenflugschulen. Das Fieber hatte die Alpen erfasst und breitete sich rasend schnell aus.

**Bayern vorn, dicht gefolgt von den Schwaben**  
Die hohen Berge waren wohl der Grund, dass sich das Drachenfliegen zunächst in Bayern etablierte und dort die Szene begann, sich zu formieren. Aber auch die Schwaben, gar nicht faul, hatten eine Szene. Der in Skifahrerkreisen bekannte Dr. Kiedaisch war ebenfalls von dem neuen Virus infiziert und steckte weitere Flieger wie Ali Schmid, Paul Kofler und andere an. Es waren meist junge Burschen wie Peter Janssen, Christoph Seidenather, Georg Steffi, Hansjörg Keller, Ali Schmid, um nur einige zu nennen, die ver-



Zephir mit Nasensporn



Falke 5



Mike Harker vor seinem Drachen, mit dem er von der Zugspitze flog

Foto: Michael Weingartner

Foto: Walter Frisch

Foto: Alexander Escher



Foto: L. Gränis

**Dragonfly**

Lange Zeit ein beliebtes Schulungsgerät: der Superfex



Noldi Schmidt



Foto: Renate Miller



Foto: Drachenfliegermagazin

**Stöllinger beim Selbstversuch 1977. Auf vielen Wettbewerben demonstrierte er seine Rettung.**

suchten, den neuen Sport in sichere Bahnen zu lenken. Denn inzwischen waren die ersten Opfer zu beklagen. Die Fluggeräte waren alles andere als sicher. Der Optimismus war gedämpft. Jetzt sollten Regeln her, die ohne Bürokratie den Sport sicher machen würden. Der Verband Deutscher Drachenflieger wurde gegründet (VDDL). Zuvor hatte im gar nicht so fernen Kössen (Österreich), ein Jahr nach der inoffiziellen WM 1975, das größte Ereignis in der Geschichte des neuen Sports stattgefunden: Sepp Himberger, österreichischer Drachenflugpionier und unermüdlicher Promoter für das Drachenfliegen, hatte es geschafft, die 1. Offizielle Weltmeisterschaft 1976 nach Kössen zu holen. Das Echo in den Medien war gewaltig. Die Fangemeinde wuchs unaufhörlich weiter- auch in Deutschland.

## Der Dragonfly - die erste Revolution im Drachenbau

Es ranken sich viele Legenden um diese Inoffizielle Weltmeisterschaft von 1975. Damals wurde noch in drei Klassen gestartet, und in der meistbesetzten, der 1. Klasse, war der einfache Rogalloflügel mit kleinem Nasenwinkel immer noch das meistgeflogene Fluggerät. Eigentlich waren ja die meisten Piloten zufrieden mit ihrer Maschine, weil die Konkurrenz auch nichts besseres hatte - wäre da nicht Roy Haggard aus den USA gewesen, der mit seinem 2. Klasse Dragonfly (Fa. UP) noch Kreise zog, während die mit ihm gestarteten Piloten schon eingepackt hatten.

Es gibt da diese Geschichte, dass einige deutsche Piloten und Konstrukteure (eigentlich war in jener Zeit jeder Pilot zwangsläufig Konstrukteur - oder zumindest sein eigener Mechaniker), dass also diese Piloten zufällig in der Garage der Amerikaner den Dragonfly liegen sahen und zufällig ein Metermaß zur Hand hatten, um die Geometrie dieses Vogels zu vermessen. Ein schwäbischer Tüftler sei dann in der Nacht nach Stuttgart gefahren und habe wenige Tage später, noch während der WM, den Prototypen seines Flamingo vorgestellt (übrigens wenig später eines der meistverkauftesten Modelle jener Zeit).

Ich habe viele Jahre später einen gefragt, der angeblich dabei war in jener sagenumwobenen Nacht. Unser Allgäuer Ex-Weltmeister von 1979, los Guggenmos, antwortete diplomatisch: "Ha woisch, es is halt scho arg lang her,

und dunkel wars halt, es war ja scho spät." Eines steht jedoch fest. Die Drachen, die jetzt auf den Markt kamen, ähnelten frappierend dem Dragonfly. Klar, dass meine neue Maschine ebenfalls dieses Design hatte. Der Bicla Adler reihte sich nahtlos ein in die Palette der Wingtip-Geräte - mit einem für mich entscheidenden Kaufargument: Der Händler bot zu dem Paket aus Drachen und Sitzgurt ein Vario mit an. Ein Vario! Das bedeutete - unfasslich - der Adler würde steigen !

## Flugverbot zur Mittagszeit — der Flattersturz geht um

Bei mir als Segelflieger löste die vom Verband Deutscher Drachenflieger (VDDL) ausgegebene Empfehlung, nicht mehr bei Thermik zu fliegen, zunächst grenzenlose Erheiterung aus. Nun hatte ich eins der ersten Variometer und würde es gar nicht benötigen! Nachdem allerdings mein Adlereines Tages mit mir in Tann heim (Tirol) Spielball gespielt hatte, nahm ich diese Warnungen ernst. Das Problem der Wingtip-Geräte war das zähe Handling, das durch die starren Flügelenden verursacht wurde.

Gegen den Flattersturz waren Wingtipgeräte durch die fixierte Flügelschränkung jedoch besser gewappnet als die alten Rogallos, oder die am Ende des Jahres 1977 auftauchenden Drachen mit Radialenden. Nach vielen, zum Teil hanebüchernen Theorien über den Flattersturz fand ich endlich im damaligen Fachblatt "Drachenfliegermagazin", genannt "Drama", dazu die Aufsatzreihe von Michael Schönherr aus Stuttgart, der als Luft- und Raumfahrt-Ingenieur die aerodynamischen Grenzen des Rogalloflügels erkannt hatte.

Endlich hatte ein Fachmann die Dynamik des Flattersturzes entschlüsselt und ein verwertbares Computerprogramm dazu entwickelt. Es sollte jedoch noch einige Zeit dauern, bis Schönherr's Theorien anerkannt waren und in die Drachenentwicklung einfließen konnten.

## Die Verbände - und kein Ende

Inzwischen waren die Drachenflieger, nach einigen Diskussionen, 1977 in den Deutschen Aeroclub (DAeC), den Dachverband aller Flieger, eingetreten. Als Chaoten verschrien, sich dem Selbstmord preisgebend ("Wollt Ihr das Fliegen neu erfinden? Lilienthal lebt auch nicht mehr.") hatten sie als



Foto: Peter Janssen



Foto: Ulrich Fried



UL auf Basis des Flamingo



Foto: A. Zuerli

### Damals und heute. Oben ein Rogallo unten ein moderner Starrflügler

neue Sportfachgruppe des DAeC keinen leichten Stand. Der Wille zu mehr Sicherheit war jedoch ungebremst. An verschiedenen Stellen wurde gleichzeitig mit Grundlagenforschung begonnen. Dieses Häuflein der letzten Lilienthaljünger waren keine potentiellen Selbstmörder, sondern sicherheitsbewusste Individualisten - und gerade darin lag eine gewisse Problematik. Jeder kochte zunächst sein Süppchen selbst. Bernd Schmidler in München, Ali Schmid und Paul Kofler in Heimsheim, Michael Schönherr in Stuttgart - während in Bayern einige Fluglehrer um Peter Janssen und Klaus Tänzler sich Gedanken machten, die Ausbildung in geordnete Bahnen zu lenken.

Eines Tages, im Sommer 1977, stand ich in der frisch geschlagenen Schneise an der Teufelsmühle in Loffenau und wollte ins Tal schweben. Da drückte mir der Flugleiter Paul Kofler die Schaufel in die Hand und meinte, dass vor dem Preis der Schweiß stünde. Außerdem bat er mich nachdrücklich, den neugeschaffenen A- und B-Schein zu machen. Ich dachte gar nicht daran. Schon wieder eine Einschränkung der fliegerischen Freiheit. Und dann begann eine lange Diskussion, die mich sehr nachdenklich stimmte. Schließlich flog ich meinen Prüfungsflug ins Tal und hatte gleich die Bedingungen für den B-Schein erfüllt. Paul war erleichtert. Wieder hatte er einen dieser hartnäckigen Individualisten für die Bewegung gewonnen. Und an die automatisch sicheren Fluggeräte glaubte ich auch nicht mehr. Paul Kofler und Ali Schmid zeigten mir ihren, mit privaten Mitteln konstruierten Meßwagen, dem nur noch ein vernünftiges Auswerteprogramm fehlte. Und das hatte Michael Schönherr.

Nachdem endlich Bayern und Schwaben geeint waren, begann in Deutschland die entscheidende Phase, in der das Drachenfliegen sicher genug wurde, um auch den Gesetzgeber davon zu überzeugen, dass die Drachenflieger in Selbstverwaltung ihren Sport verantworten könnten - ein für den Luftsport bis dahin einmaliger Vorgang in der deutschen Gesetzgebung.

1979 lehnten sich die Drachenflieger gegen ihren Dachverband DAeC auf. Putschartig wurde der DHV gegründet. Heute sind die alten Haudegen von damals versöhnt, und der DHV ist außerordentliches Mitglied im Aeroclub. Aber bis es soweit war, hatte der junge Sport einige turbulente Entwicklungen durchgemacht.

### Der Fluttersturz ist tot - es lebe der Fluttersturz

Der Sun Swift aus den USA war eine rassige, leichtgängige Maschine. Endlich kein Hanteltraining mehr vor dem nächsten Thermikflug, wie mit den Flamingos und Sciroccos, den Adlern und den Hawks, den Sun 4 und Cumulus 5B. Radiale Flügelenden war das Zauberwort. Das Handling war traumhaft leicht gegen die starren Wingtips. Leider hatten die meisten Konstrukteure immer noch nicht begriffen, dass der Fluttersturz auf die fehlende Flügelschränkung zurückzuführen war. Es wurden keine Flügelschränkungsanschlüsse eingebaut. Michael Schönherr konnte es nicht fassen. Mit dem Swift verunglückten allein in den USA in einem Sommer 7 Piloten tödlich. Die Jahre 1977 und 78 zählten international ohnehin zu den schwärzesten der Drachenfliegerei. In Deutschland wollte man diese Entwicklung stoppen und bereitete fieberhaft die Einführung des Gütesiegels vor.

Eine Geräteabwurfserie vom Kran sollte im Frühjahr 1979 endlich die Weichen stellen und ging als Abwurfschlacht am Tegelberg in die Geschichte ein. Dabei standen Gewinner und Verlierer schon vorher fest. Die Ergebnisse des Messwagens sprachen eine eigene Sprache. Aber der Mensch glaubt nur, was er sieht. Bei meinem ersten Filmauftrag für die Drachenflieger stand Paul Kofler neben mir und sagte mir im Voraus, wie der Abwurf ausgehen würde. Christian Steinbach, Weltmeister von 1976 und österreichischer Konstrukteur, stand unter dem Kran und wollte eine Kiste Sektwetten, dass sein Euro abfangen würde. Paul stoppte den Abwurf, bis Christian den Abwurfbereich verlassen hatte. Wenige Sekunden später bohrten sich Drachen und Gewicht an derselben Stelle in die Erde, an der zuvor Steinbach gestanden hatte.

Die Demonstration am Tegelberg zeigte Wirkung. Der Einführung des Gütesiegels stand nichts mehr im Weg. Der Fluttersturz war besiegt.

### Weg mit den Alpen - freie Sicht aufs Mittelmeer

A Preiß, der ein Hamburger ist, bringt Ende der Siebziger Action in die Steppe. Helmut Großklaus hatte seine legendäre Winde zur Serienreife gebracht und rollte das Land von Norden her auf. Der geneigte Leser soll jetzt nicht



Ansichten moderner Flügelformen beim Extaccy, Atos und der erste Turmlose: RCS mit Flosse

glauben, vor Einführung des Windenstarts habe es im Rest von Deutschland keine Drachenflieger gegeben. Die Schwaben, wie schon erwähnt, hatten von Anfang an kräftig mitgemischt. In Schwarzwald, Sauerland, Spessart und Odenwald formierte sich die Szene. Der Harz, die Pfalz, das Saarland und die Porta Westfalica sandten ihre Jünger aus und sogar in Berlin und Hamburg wurde von jedem geeigneten Schutthügel gestartet. Aber so richtig in die Thermik, das gelang halt nur von den etwas höheren Bergen - oder mit der Winde.

Und noch etwas geschah in jenen Tagen, das schon fast in Vergessenheit geraten ist: Es waren wieder die Flachlandflieger, die mit Motörchen an ihren Drachen und belächelt von ihren Mitmenschen den Himmel erklimmen. Zunächst illegal, dann unter der Federführung des damit beauftragten DHV. Erst Jahre später, als das UL-Fliegen salonfähig war, wurde ein eigenständiger Verband gegründet, der DULV. Obwohl schon damals einige kühne Vordenker an den Flugzeugschlepp dachten, ließ die noch zu geringe Motorleistung keine Schlepps zu. Heute kann man beim UL-Schlepp eine stetig wachsende Zahl an Interessenten beobachten.

### Warum denn in die Ferne schweifen...

Im Frühjahr 1981 geschah etwas Ungeheuerliches. Ein Mensch, der erst vor 2 Jahren das Drachenfliegen gelernt hatte, flog 192 km weit. Und er war nicht einmal aus Bayern! Helmut Denz aus Stuttgart schreckte mit diesem Weltrekord über Nacht die Szene auf. Der Erfolg kam nicht von ungefähr. Helmut war erfahrener Segelflugehrer. Zu seinem kometenhaften Aufstieg benutzte er auch ein Gerät gleichen Namens: Den UP-Comet - die 2. große Revolution im Drachenbau. Der Comet mit schwimmendem Kielrohr und glatter Optik wurde zum Vorreiter einer neuen Serie von Drachenmodellen. Der DHV-Vorsitzende Peter Janssen wurde immer wieder in Bonn vorstellig, um die rechtlichen Barrieren gegen das Streckenfliegen beiseite zu räumen. Mit der neuen Allgemeinverfügung bekam das Drachenfliegen endlich eine gewisse Rechtssicherheit - und der Himmel öffnete sich tatsächlich schrittweise, das Streckenfliegen wurde legalisiert. Als frischgebackener DHV-Sportreferent sah ich meine Chance gekommen, endlich Streckenflug-Wettbewerbe einzuführen. Auch der Deutsche Streckenflugpokal wurde ausgeschrieben. In der Szene herrschte Aufbruchstimmung, und viele Piloten drückten nochmals die Schulbank für die Überlandflugberechtigung.

### Wirst Du nicht kopiert, so bist Du auch nichts wert

Wer nun wirklich der Erfinder des kieltaschenlosen Flügels war, lässt sich vielleicht einfacher beantworten als gedacht. Schaut man die alten Rogallofotos an, dann lässt sich leicht feststellen, dass die Urdrahen schon immer kieltaschenlos waren - was also war das revolutionär Neue an dem Wills Wings HP (für High Performance)? Neben der Technik war es sicher der Preis, der erstmals in Deutschland die Schallmauer von 7.000.- DM durchbrach. Und natürlich die Tatsache, dass bei der Neuverstellung auf der Aero-Messe in Friedrichshafen 1985 neben dem Original gleich 4 wie aus demselben Ei geschlüpfte Kopien angeboten wurden. Der HP und seine Nachfolgenerationen gehörten zu den schönsten, aber auch aufwendigsten Drachen, die bis zu diesem Zeitpunkt gebaut worden waren. Liegt darin möglicherweise die Ursache für das sich langsam ankündigende Zeitalter der Gleitschirme? Einfach, preiswert und stressfrei fliegen? Keine schweißnassen Hände mehr beim Gedanken an die bevorstehende Landung haben müssen? Dabei haben die Drachenflieger und mit ihnen die neuen Brüder und Schwestern aus der Gleitschirmszene doch gerade erst vor wenigen Jahren mit der Anpassung des neuen Luftrechts endlich die ersehnte fliegerische Freiheit erlangt. Und schon reißen die nächsten Superlative wie turmlose, aus Verbundfaserwerkstoffen hergestellte, Hightechprodukte ein noch größeres Loch in den Geldbeutel.

### Quo Vadis, Drachenfliegen

Etwa 11 kg wog Mike Harkers Drachen, mit dem er vor 25 Jahren von der Zugspitze flog, und gekostet hat er nach heutiger Währung rund 800 Euro. Das Gleitverhältnis betrug etwa 1 zu 4 und war schlechter als bei heutigen Schulungsgleitschirmen. Das macht 200.- Euro je Gleitzahl. Demnach dürfte ein heutiger, zugegebenermaßen rassistig aussehender, turmloser Drachen rund 3.000.-Euro, und ein Starrflügel wie Atos oder ESC etwa 4300.- Euro kosten. Tatsächlich kosten sie das Doppelte und wiegen das Dreieinhalbfache. Ach ja, die Teuerungsrate darf nicht vergessen werden. Sie geht zugunsten der heutigen Preise. Aber wie sieht es mit dem Flugspaß aus? Hatten Mike Harker und die anderen damals nur ein Viertel des Spaßes? Zugeben, die Vergleiche hinken etwas. Aber sollten wir uns nicht auch Gedanken machen, warum sich Neueinsteiger mehr für das Gleitschirmfliegen interessieren und dem Drachenfliegen der Nachwuchs fehlt?



Überlandflüge von mehreren 100  
Kilometern sind heutzutage mit modernen  
Geräten möglich.



Foto: Diabiz/Alpen-Express



Erste Gleitversuche an der Düne in Arcachon

Maxi

Randonneuse

Ein Beitrag von Charlie Jöst

# Der Siegeszug des

**A**ls ich 1986 Saint-Hilaire besuchte, wollte ich meinen Augen nicht trauen: Aus einer frisch aus dem Wald geschlagenen Schneise schwebten nacheinander ein Dutzend bunter Tücher ins Tal, und im Ort hatten sich 2 Gleitschirm-Flugschulen etabliert. Während Deutschland noch im Dornröschenschlaf lag, hatte in den anderen Alpenländern das Fieber »Gleitschirmfliegen« bereits um sich gegriffen. Dabei hätte diese Entwicklung schon viel früher einsetzen können, denn die Technologie dieses Fluggerätes hatte der amerikanische NASA-Wissenschaftler Francis Rogallo schon in den sechziger Jahren ausführlich vorgestellt. Auch die Modifizierungen durch den Kanadier Domina Jalbert waren Ende der sechziger Jahre erfolgreich in die Sprungschirmentwicklung der »Matratzenschirme« eingeflossen und hatten die konventionelle Rundkappe bei den Fallschirmspringern verdrängt. Mit rund fünfzehnjähriger Verspätung trat der Gleitschirm nun an, die Vorherrschaft des Drachenfliegens zu brechen.

In Deutschland konnten nur über einen Erprobungsantrag beim Bundesminister für Verkehr (BMV) im Januar 1986 die Weichen für den neuen Sport gestellt werden. So kam der DHV in die seltsam anmutende Situation, etwas im Ausland schon seit einiger Zeit praktiziertes noch einmal unter die Lupe zu nehmen - die Erprobung des Erprobten, sozusagen. Aber das Programm war nicht umsonst. Es wurde Zeit gewonnen für die Entwicklung sinnvoller Ausbildungsrichtlinien und technischer Sicherheitsstandards. Auch die Fallschirmspringer wollten das Gleitschirmfliegen unter ihre Fittiche nehmen. Wir aber waren der Meinung, dass dieser Sport mehr mit dem Drachenfliegen, als mit dem Fallschirmspringen verwandt ist. Während sich einige Teilnehmer des deutschen Erprobungsprogrammes noch mit ausgerangierten Fallschirmen auf steilen Hängen abmühten, kamen aus der Schweiz (Kalbermatten) und Frankreich (I1V) die entscheidenden Impulse zur Weiterentwicklung der Fluggeräte und des Sports.

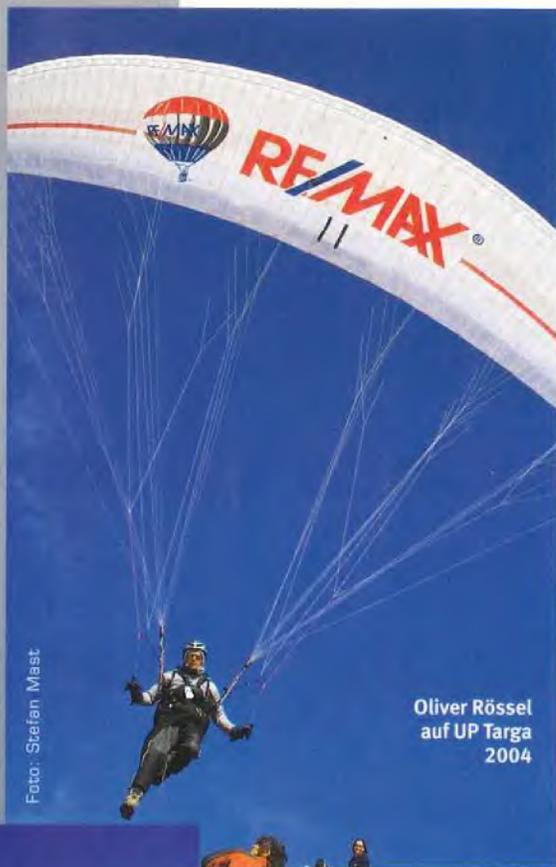


Foto: Stefan Mast

Oliver Rössel  
auf UP Targa  
2004



Foto: Stefan Mast

Bodo Genz auf  
Boomerang 1999



Einer der meistverkauften Schirme der letzten  
Jahre Swing Arcus



Advance Omega 6  
2004

# Gleitschirms

Und die Presse puschte das Gleitschirmfliegen unglaublich. Schließlich stimmte das Bundesministerium für Verkehr dem Antrag des DHV zu, das Erprobungsprogramm zu verkürzen und in der Schweiz, unter den Fittichen schweizer Experten, die ersten Fluglehrerkurse durchzuführen.

## Eine neue Ära beginnt

Am 15. April 1987 wurde das Gleitschirmfliegen endlich auch in Deutschland offiziell zugelassen, nachdem der DHV dem Bundesminister für Verkehr eine Ausbildungs- und Prüfungsordnung, die ersten Gütesiegelforderungen und die Gleitsegelbetriebsordnung vorgelegt hatte. Gleichzeitig erweiterte der BMV die Beauftragung des DHV um den Bereich Gleitschirmfliegen. Damit waren die Weichen für ein hohes Sicherheitsniveau gestellt. Es gab sofort eine geregelte Ausbildung in Deutschland, und auch das DHV-Technikreferat ging gut vorbereitet an die ersten Gleitsegel-Gütesiegelprüfungen. Nur verbandsintern waren die »Fetzenflieger« von einigen eingefleischten

Drachenfliegern noch nicht als vollwertige Partner anerkannt. Es galt, auch diese mißtrauischen Verbandsmitglieder davon zu überzeugen, das Gleitschirmfliegen in die Satzung des DHV mit aufzunehmen.

Die DHV-Kommission hatte viel Überzeugungsarbeit zu leisten und manch heftiger Streit um die gemeinsame Nutzung von Fluggeländen mußte geschlichtet werden, ehe sich die Mehrheit der DHV-Mitglieder für die offizielle Aufnahme der Gleitschirmflieger einsetzte.

Auf ihrer 8. Hängegleitertagung am 31. Oktober 1987 stimmten die anwesenden Mitglieder dann mit großer Mehrheit für die Aufnahme des Gleitschirmfliegens in die Verbandssatzung.

Geholfen hatten nicht zuletzt die eindrucksvollen Flugleistungen der Gleitschirmflieger während der 1. Weltmeisterschaft in Verbier, bei der das deutsche Team auf Anhieb den Vizeweltmeistertitel errang und die beeindruckenden Thermikflüge während der 1. Deutschen Meisterschaft in Garmisch-Partenkirchen. Viele, auch ich, sahen Anfang der Neunziger Jahre

das Gleitschirmfliegen auf einem kaum noch zu steigernden Leistungs-niveau. Wir hatten die Fantasie und Innovationskraft der Konstrukteure und Hersteller unterschätzt: Interne Strukturen im Segel, doppelte Obersegelkonstruktionen, Diagonalrippen und ausgeklügelte Leinengeometrie sorgten für weitere Leistungssteigerungen. Beinahe aber wäre die Gleitschirmszene in dieselbe Falle gegangen wie die Drachenflieger, als nur noch die Steigerung der Flugleistungen Umsätze versprach und der Flugspaß in den Hintergrund trat, weil der Pilot von seiner Maschine überfordert war. Zum Glück besann sich die Gleitschirmszene, unterstützt auch durch Verschärfungen des Gütesiegels, rechtzeitig auf die eigentlichen Wünsche und

Bedürfnisse der Mehrheit der Piloten. Denn Spaß am Fliegen hat man nur mit einem Fluggerät, das den Piloten nicht überfordert. Dann ist sie wieder da, diese uralte Sehnsucht, die niemand versteht, der das Schweben nicht selbst erlebt hat:

"Ich lief langsam gegen den Wind und plötzlich fühlte ich die hebende Kraft. Im nächsten Augenblick verlor ich den Boden unter den Füßen und glitt sanft bergab. Das Gefühl beim Fliegen ist höchst beglückend und ganz unbeschreiblich" (Irvin Wood, der erste Flugschüler der Menschheitsgeschichte nach seinen ersten Gleitflügen unter der Anleitung von Otto Lilienthal im Jahre 1896).

# niel Düsentrieb

## Interview mit dem promovierten Physiker und Gleitschirmpionier Fritz Dolezalek

**Einer der ersten Gleitschirmflieger überhaupt war wohl Dr. Fritz Dolezalek. Auch seine Geräteentwicklungen setzten neue Trends und waren ihrer Zeit weit voraus. Fritz Dolezalek fliegt, im Gegensatz zu manch anderem Pionier, immer noch regelmäßig. Torsten Hahne hat ihm einige Fragen gestellt.**

**Fritz, ich bezeichne Dich jetzt einfach einmal salopp als den Urvater des Gleitschirmfliegens in Deutschland. Eine Titulierung nach Deinem Geschmack?**

Beleidigt bin ich auf jeden Fall nicht. Aber als Urvater kann man mich eigentlich nicht bezeichnen. Ein Vater sorgt und kümmert sich doch um seine Kinder. Aber gerade das wollte ich ja nicht. Aus Angst vor Entdeckung und damit eventuell verbundenen Schwierigkeiten ging ich am Anfang Menschenansammlungen immer aus dem Weg. Und von denen, die mich Anfang der 80er Jahre beim Fliegen beobachteten, zeigte niemand auch nur das geringste Interesse. Fallschirmspringer, die ich zum Mitmachen überreden wollte, lehnten gelangweilt ab.

**Als Pionier kann man Dich sicherlich trotzdem bezeichnen. Wann hast Du denn mit der Fliegerei angefangen?**

Schon als kleiner Junge habe ich vom Fliegen geträumt. 1966 habe ich Segelfliegen gelernt. Das konnte mich nicht begeistern, war mir zu wenig individuell. 1967 kaufte ich von einem Segelflieger einen gebrauchten Rettungsfallschirm. Den nahm ich zum Skifahren mit und ließ mich bei entsprechendem Wind die Pisten hinaufziehen. Das war in den 70er Jahren. Von der Bundeswehr abgekaufte Fallschirme habe ich dann bunt gefärbt und verkauft. Als »Skifahren mit Fallschirm« hat das allerdings keinen großen Zulauf gefunden. Ich glaube, ich habe nur ungefähr 8 Stückverkauft.

**Aber Fliegen im eigentlichen Sinne war das ja noch nicht?**

Nein. Das begann erst 1978. Ich habe in den USA einen kaputten Parafoil 5-Zeller, einen Sprungfallschirm, gekauft. Die Zellzwischenwände waren eingerissen und die habe ich durch Gitterstoff, wie er für Vorhänge verwendet wurde, ersetzt. Die ersten Hüpfen habe ich dann an der Dune du Pilat in Arcachon an der französischen Atlantikküste unternommen. Aber mit dem 5-Zeller dauerten die Flüge nur wenige Sekunden. So kam ich auf die Idee, den

Schirm einfach um 2 Zellen zu verbreitern. Genäht habe ich alles selber auf einer gebrauchten Nähmaschine für 100 Mark. Und Übung macht den Meister. Heute nähe ich besser als meine Frau.

Die Flüge mit dem auf 7 Zellen erweiterten Schirm dauern nun länger. Man kann nun von wirklichen Gleitflügen sprechen und im Winter gelingen mir auf Skiern die ersten Flüge von mehreren Minuten Dauer. Starten war aber nur unter größten Schwierigkeiten mit etlichen Tricks und durch Rückwärtsaufziehen möglich. Das Tuch war zu weich, die Eintrittskante nicht verstärkt und deshalb füllten sich die Schirme so schlecht mit Luft. Diese Erfahrungen veranlassten mich, später Versteifungen an den Stauluft-Öffnungen anzubringen und diese dann auch patentieren zu lassen. Eine Innovation, die sich ja heutzutage durchgesetzt hat.

**Du hast dann Deine Nähkünste für Eigenkonstruktionen umgesetzt und Deine ersten Schirme selbst konstruiert. Woran hast Du Dich orientiert?**

Meine Überlegungen sagten mir, dass ich mehr Fläche, mehr Streckung und ein besseres Profil brauchte, um besser fliegen zu können. 1981 war es soweit. Nach intensivem Studium der aerodynamischen Möglichkeiten habe ich einen guten Sprungfallschirm, den Para Flite Cloud XL, vermessen und das Profil auf 34 Quadratmeter vergrößert. Für mich als Physiker war dabei die Errechnung des benötigten Profils kein großes Problem. Den Fallschirmstoff dafür habe ich mir in den USA besorgt. Der so entstandene Schirm hatte 7 Zellen, 14 Kammern und als Leinenmaterial 0,8 Millimeter dicke, rostfreie Stahlseile, selbst gespleißt, das war eine enorm mühevollen Arbeit. Um bequemer sitzen zu können, nähte ich außerdem mein eigenes Gurtzeug.

**Und das Ding flog?**

Kein Vergleich zu dem Vorgänger. Gleitzahl ca. 1:2,8 und ein Sinken von nur 2,5 m/sec. Nach ausgiebigen Trimmflügen auf steilen Schneefeldern wagte ich mich an die ersten Höhenflüge in den Tiroler und Bayerischen Alpen. Am



Foto: Klaus.../Z

Hafelekar konnte ich schon 1982 bei kräftiger Thermik meine ersten Startüberhöhungen erreichen und zwischen den Segelfliegern herumfliegen. Es folgten mehrere hundert Flüge mit bis zu einer Stunde Flugzeit an verschiedenen Bergen. Um mich über die verschiedenen Fluggelände zu informieren, hatte ich das DHV-Info. So war ich immer über mögliche Fluggebiete auf dem Laufenden.



**Großes Aufsehen hat Deine Fliegerei aber erstaunlicherweise nicht erregt.**

Nein. Ich habe mich aber auch bewußt von den Drachenfliegern, den Seilbahnen, Jägern, Bauern und anderen Zuschauern ferngehalten. Ich hatte Angst, dass meine Fliegerei von den Behörden verboten werden könnte. Also bin ich meist an abgelegenen Stellen gestartet und in Waldlichtungen gelandet. Keiner der zufälligen Zuschauer hat sich jemals für diese Art des Fliegens interessiert. Ich war fest davon überzeugt, für ewige Zeit als einzelner Spinner mit diesem Sport alleine zu bleiben. Als 1986 die Schirme durch Kalbermattens Einführung von Spinnakergewebe leichter zu starten waren und die Medien immer mehr Berichte brachten, ging der Boom los.

**Bist Du heute traurig, dass aus Deinem Sport so ein Massentreiben geworden ist?**

Eigentlich nicht. Der Fortschritt im Gleitschirmbau ist schließlich auch mir zugute gekommen. Alleine hätte ich die technische Entwicklung ja nie in diesem Maße vorantreiben können. Außerdem habe ich Flugfreunde gefunden und brauche mich nicht mehr zu verstecken, nachdem die ganze Sache legalisiert wurde. So gesehen bin ich besser dran als früher. Überlaufene Fluggebiete meide ich aber und in der Thermik wird es mir mit anderen Fliegern zusammen schnell zu eng.

**Unter den Piloten der ersten Generation bist Du ein fester Begriff. Deine ersten Auftritte bei Wettbewerben in Sillian und der inoffiziellen WM in**



**Dr. Fritz Dolezalek damals (links) und bei der Jahrestagung 2004 in Füssen**

**Verbier sind legendär. Von den Jungen kennt Dich kaum einer. Woran, meinst Du, liegt das?**

Die Szene hat eben ein kurzes Gedächtnis, typisch für einen schnellebigen Trendsport. Viele der heutigen Gleitschirmflieger haben wenig Tiefgang, beschäftigen sich kaum mit technischen Hintergründen oder Zusammenhängen. Das Interesse für die ganze Entwicklung des Sportes ist geringer. Ich habe das Gefühl, dass sich Drachenflieger teilweise ernsthafter mit dem Sport auseinandersetzen.

**Dein Outfit war immer etwas besonderes und etwas spleenig. Nicht umsonst der Name Daniel Düsentrieb. Ausdruck Deiner Lebensphilosophie oder Deine Antwort auf den Zeitgeist?**

Form follows function und nicht umgekehrt. Ich bin nicht der Typ, der sich kanarienvogelbunt anziehen muß, um Spaß zu haben. Und wer schon einmal auf Knie oder Ellenbogen gefallen ist weiß, warum ich die Knie- und Ellenbogenschoner anziehe. Knickerbocker sind bequem und sorgen für eine gute Durchlüftung. Und mit meiner Spezialbrille habe ich die beste Rundumsicht. Außerdem war ich in meiner Sonntagswanderbekleidung früher immer völlig unauffällig. Das war meine Camouflage, um nicht als Flieger enttarnt zu werden.

**Wie bewertest Du die Entwicklung in unserem Sport? Wohin führt der Weg?**

Die Kurve in der Entwicklung flacht zusehends ab. 90 % dessen, was erreicht werden kann, haben wir heute schon zur Verfügung. Was bleibt, sind weitere Detailverbesserungen. Die Gleitschirme befinden sich heute in einem Stadium, in dem sich die Drachen seit etwa 8 Jahren befinden. Es geht nurmehr in kleinen Schritten voran. Vor allem die Sicherheit im Extremflugverhalten wird weiterverbessert werden. Leistung wird für jedermann fliegbarer.

**Ist das Fliegen denn heute gefährlicher als damals?**

Starten und Landen sind sicherlich viel einfacher geworden. Das Fliegen selber ist aber wohl heute gefährlicher. Oder besser gesagt, die Gleitschirme sind heute potentiell störungsanfälliger. Meine Kisten sind auf jeden Fall nie geklappt.

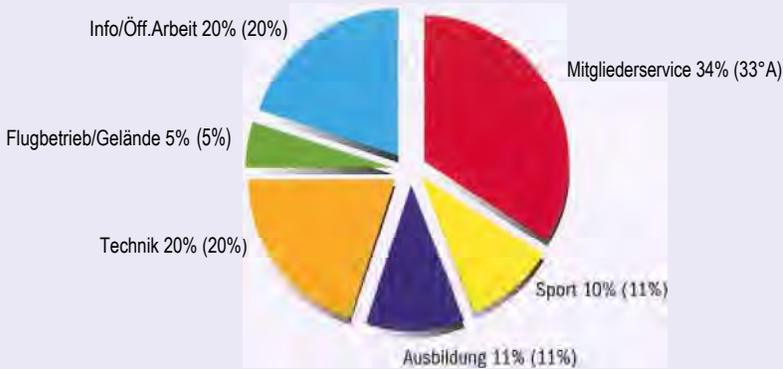
**Deine weiteren Ziele?**

Meine Begeisterung für die Sache ist weiterhin ungebremst. Am liebsten gehe ich mit Freunden zum Fliegen in Gebiete ohne großen Trubel.

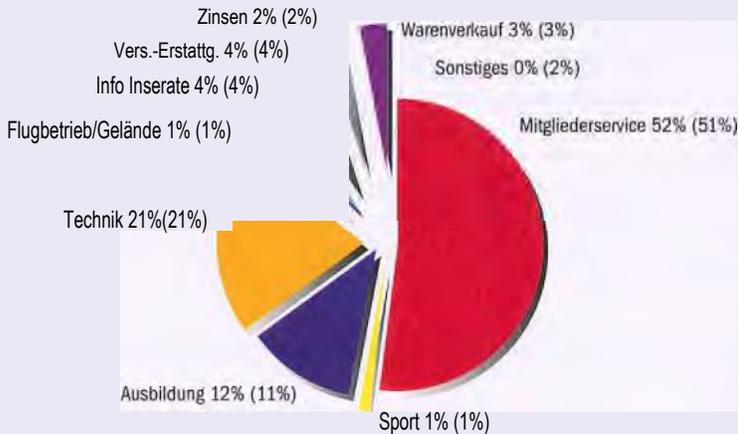
# Der Finanzplan des DHV

## Aufwandsstruktur 2003

Aufwandsanteile der Referate in  
(Aufwand 2000: Klammerwerte)

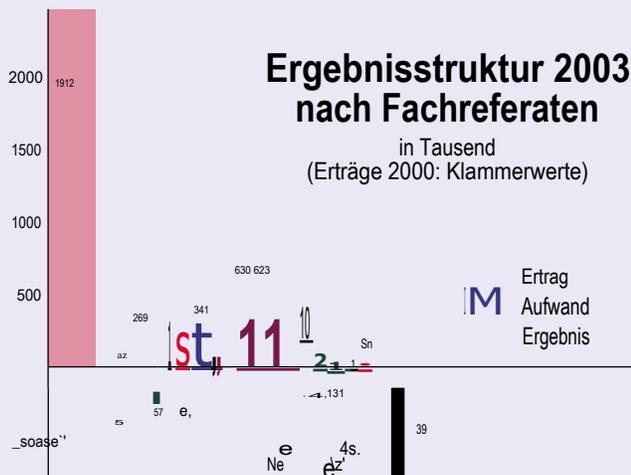


## Ertragsstruktur 2003



## Ergebnisstruktur 2003 nach Fachreferaten

in Tausend  
(Erträge 2000: Klammerwerte)



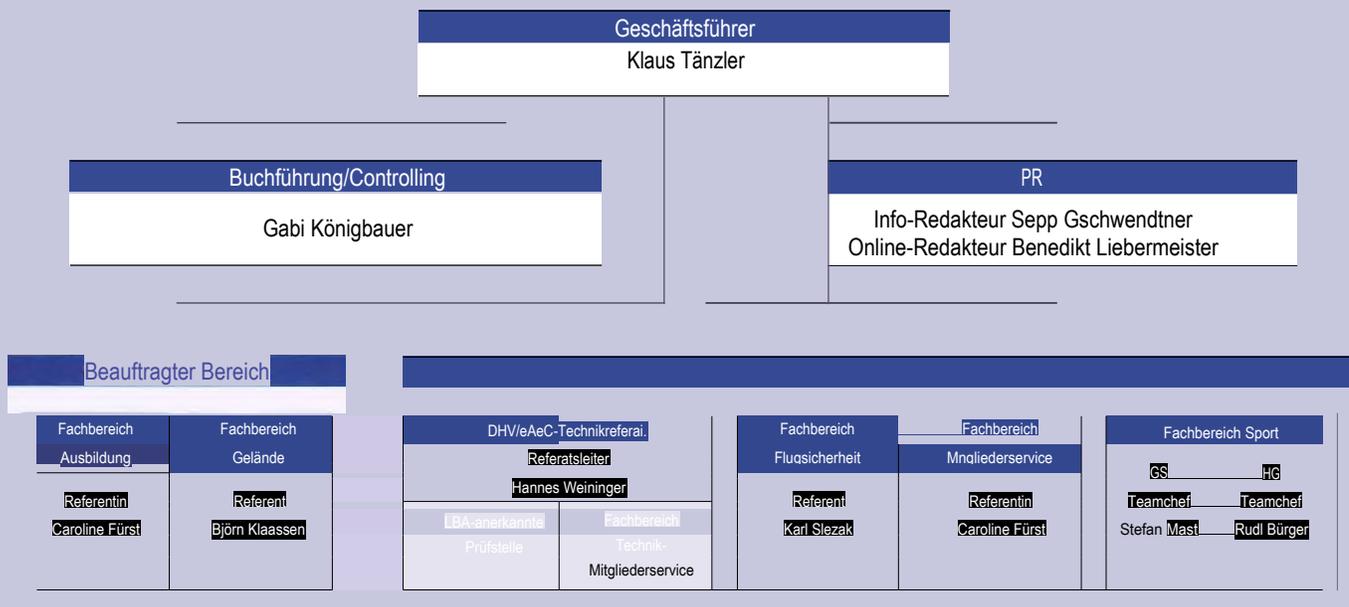
## Wirtschaftsplan 2005(in Euro)

(Vorschau für 2005 im Vergleich mit dem Jahresergebnis 2003  
und der Hochrechnung 2004)

Erträge	2003	2004	2005
Beiträge	1.595.057,47	1.588.567,13	1.600.000,09
DHV-Shop	98.039,89	125.015,89	110.000,00
Info-Inserate und Abos	113.672,55	106.158,99	100.000,00
Kostenerstattung Versicherung	136.988,00	149.817,40	130.000,00
Zinsen und ähnliche Erträge	84.713,24	67.700,00	78.000,00
Referat Wettkampfsport	41.892,69	39.669,00	45.000,00
Referat Ausbildung	373.388,05	325.984,11	330.000,00
Referat Technik	629.817,12	630.000,00	540.000,00
Uneinbringliche Forderungen Technik	0,00	0,00	-5.000,00
Referat Flugbetrieb/Gelände	9.744,77	8.546,30	6.000,00
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	0,00	0,00	0,00
Anlagenverk., Auflösung Wertberichtigungen	600,00	106,20	0,00
Gerling Gewinnbeteiligung	0,00	0,00	0,00
<b>Summe</b>	<b>3.083.913,78</b>	<b>3.041.565,02</b>	<b>2.934.000,00</b>

Aufwendungen	2003	2004	2005
Wareneinsatz	86.730,94	88.988,04	70.000,00
Jugendförderung	6.383,20	11.500,00	15.000,00
Vereinszuschüsse, Packerlehrgänge	55.511,76	42.817,39	47.000,00
DHV-Versammlungen + Sitzungen	42.692,81	52.400,00	47.000,00
Nicht abzugsfähige Vorsteuer	62.406,75	62.400,00	62.000,00
Uneinbringliche Forderungen Beiträge	24.901,11	15.000,00	10.000,00
Sport	202.799,38	233.000,00	220.000,00
Ausbildung	186.643,23	144.173,02	165.000,00
Technik	144.218,27	146.951,60	147.000,00
Flugbetrieb, Gelände	29.125,15	41.622,00	32.000,00
Angestelltes Personal	1.041.896,59	1.052.844,00	1.104.000,00
Fachübergreifende freie Mitarbeiter	96.662,34	100.650,00	101.000,00
DHV-Info (incl. Travel und Training)	334.696,31	334.411,72	335.000,00
Kommission	14.702,37	15.000,00	15.000,00
Porto, Telefon etc.	88.167,05	90.977,69	90.000,00
Büromaterial, Fachliteratur, EDV, etc.	104.068,99	96.136,67	85.000,00
Raumkosten	62.129,56	61.900,00	61.400,00
Gebühren und Beiträge	31.928,88	18.804,50	18.000,00
Prüfungs- und Beratungskosten	36.931,76	34.381,65	32.000,00
Versicherungen	71.455,79	67.600,00	75.000,00
DAeC-Beiträge	70.127,04	71.202,00	71.400,00
Messen, Öffentlichkeitsarbeit	77.624,85	78.659,58	85.000,00
Beitrag Förderpool	41.600,00	35.100,00	0,00
Abschreibungen	104.754,90	91.668,00	85.000,00
Gesetzliche und freie Rücklagen	35.000,00	35.000,00	0,00
Projekt Wetternetz	3.500,00	4.500,00	4.000,00
Rückstellung Naturschutzgutachten und Technik	10.000,00	0,00	0,00
Einstellung in die Pauschalwertberichtigung	12.000,00	0,00	2.000,00
<b>Summe</b>	<b>3.078.659,03</b>	<b>3.027.687,86</b>	<b>2.978.800,00</b>
<b>Gewinn/Verlust</b>	<b>5.254,75</b>	<b>13.877,16</b>	<b>-44.800,00</b>

# Jahresbericht 2004 der DHV-Geschäftsstelle



## Geschäftsführung

Im Vordergrund stand weiterhin der Ausbau des DHV zum modernen Dienstleistungsunternehmen für Drachen- und Gleitschirmflieger. Insbesondere das DHV-Internetangebot wurde umfangreicher und um weitere Serviceleistungen ergänzt.

Das Controlling System mit 7 Profitcentern und 213 Kostenstellen trug dazu bei, dass die Vorgaben des Wirtschaftsplanes im Wesentlichen eingehalten werden konnten.

Die Zusammenarbeit des Beauftragtenbereiches mit Piloten, Vereinen, Flugschulen, dem Luffahrtbundesamt und dem Bundesverkehrsministerium verlief erneut für alle Seiten zufriedenstellend. Die fortlaufende Überprüfung des Beauftragtenbereichs durch das Luffahrtbundesamt bescheinigte dem DHV eine beispielhafte Organisation und Abwicklung.

Der DHV arbeitet beim Weltverband FAI mit, hat aber wegen dem Prinzip "one country one vote" nur begrenzte Einflussmöglichkeiten. Wir drängen weiterhin auf Erhöhung des Sicherheitsstandards bei FAI-Wettkämpfen. Der DHV trägt wesentlich zur Arbeit der Europäischen Hanggliding and Paragliding Union (EHPU) bei. Klaus Tänzler hat als Koordinator der EHPU die Positionen des Europaverbandes gegenüber den europäischen Behörden erfolgreich vertreten. So konnte die zentrale Reglementierung unseres Sportes durch das neugeschaffene Europäische Luftamt EASA abgewendet werden. Es bleibt entsprechend den Wünschen der EHPU bei den nationalstaatlichen Regelungen. Dies trägt den stark unterschiedlichen regionalen Gegebenheiten in Europa besser Rechnung.

Im Kuratorium Sport und Natur ist der DHV durch seinen Ehrevorsitzenden Peter Janssen im Vorstand vertreten. Nach der Stärkung der Stellung des Natursports im überarbeiteten Bundesnaturschutzgesetz gilt es nun, dies auch in den Landesgesetzen umzusetzen.

Die behördliche Bestrebungen im kontrollierten Luftraum Flugfunkzwang und Transponderpflicht für Luftsportgeräte vorzusehen, sind nach intensiven Fachgesprächen vom Tisch.

Grundsatzfragen

- Personal: 21 Angestellte, 12 freie Mitarbeiter
- Finanzwesen: 80.331 Buchungssätze, 375 Konten
- Büroorganisation
- Rechtsangelegenheiten
- Verhandlungen mit BMV, LBA, Flugsicherung und Luffahrtbehörden
- Vorstandsarbeit im Kuratorium Sport und Natur
- Verhandlungen mit den Umweltministern des Bundes und der Länder
- Abstimmung mit anderen vom BMV beauftragten Verbänden
- Kontakt zu Abgeordneten des Europäischen Parlaments
- Gespräche mit ausländischen Verbänden
- Mitarbeit bei Europe Airsports und der European Hanggliding and Paragliding Union (EHPU)
- Mitarbeit bei FAI/CIVL



Klaus Tänzler  
Geschäftsführer



Simone Leykauff  
Assistentin



Gabi Königbauer  
Buchhaltung



Barbara Lacroux  
Buchhaltung



Foto: Andreas Busslinger

## Mitgliederservice

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

- Mitgliederverwaltung: 2.244 Austritte, 2.294 Neuaufnahmen; (2003: 2.392 Austritte, 2.289 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 245 Schadensfällen (2003: 256)
- Wareneinkauf, Warenverkauf
- Organisation von 11 Rettungsschirm-Seminaren für Rettungsgeräte (2003: 11)
- Durchführung von 3 Groundhandling-Seminaren für Vereinstrainer (2003: 3)
- Durchführung von 5 Windenschlepp-Informationsveranstaltungen (2003: 7)
- Durchführung von 6 Seminaren für Erfahrene Windenführer (2003: 5)



Caroline Fürst  
Referentin



Iris Mayer  
Sachbearbeitung



Christina Leidgshwendner  
Sachbearbeitung



Margit Wohlrab  
Sachbearbeitung



Horst Barthelmes  
Informationsbüro  
Schlepp

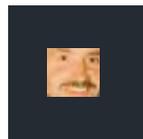
## Flugbetrieb/Gelände

Fluggelände sind Basis für unseren Sport. Der DHV hat seit der Beauftragung durch das Bundesministerium für Verkehr knapp 900 Fluggelände zugelassen. Vereine, Flugschulen, Gemeinden und DHV-Einzelmitglieder werden bei der Zulassung durch den DHV aktiv mit Beratung und Material unterstützt. Die Zulassungsverfahren in den letzten Jahren sind anspruchsvoller geworden. Dies trifft vor allem bei Hangfluggeländen zu, wenn zur Geländezulassung Rodungsmaßnahmen erforderlich sind.

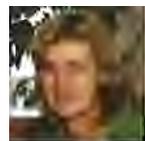
Auch die Tatsache, dass viele Freiflächen in Deutschland inzwischen als FFH-Gebiete (Flora-Fauna-Habitate) gemeldet wurden, bereitet bei der Zulassung von neuen Geländen Probleme. Zur Lösung von Konflikten tragen Ortstermine und Besprechungen mit den Beteiligten bei.

Der Naturschutz befürchtet häufig die Beeinträchtigung der Vogelwelt durch das Gleitschirm- und Drachenfliegen. Diese zentrale Frage wurde anhand eines ornithologischen Gutachtens geklärt. Im November 2003 wurde die Studie über "die Auswirkungen von Hängegleitern und Gleitsegeln auf die Avifauna" mit positivem Ergebnis abgeschlossen.

Neben den Neuzulassungen, Erweiterungen, Änderungen und Verlängerungen von bereits zugelassenen Geländen sowie Kurzzeiterlaubnissen für Veranstaltungen und Erprobungsbetriebe ist die Luftaufsicht in deutschen Fluggeländen ein weiterer Arbeitsschwerpunkt.



Björn Klaassen  
Referent Fluggelände,  
Naturschutz



Beitra Meinig  
Assistentin



Karsten Kirchhoff  
Freier Mitarbeiter

- Erteilung von 26 neuen Erlaubnissen; (2003: 31)
- 45 Kurzzeiterlaubnisse (z.B. für Veranstaltungen); (2003: 33)
- 59 Erweiterungen, Verlängerungen und Änderungen von Erlaubnissen (2003: 13)

### » Stellungnahmen zu Naturschutzproblematiken

- Fachtagungen und Vorträge
- Luftaufsicht auf den Geländen
- Aktualisierung der Geländedaten
- Ortstermine bei Zulassungen
- Information der Mitglieder

### 0 Wetternetz

- Mitarbeit Ausschuss Unterer Luftraum

## Ausbildung

Ein Schwerpunkt war die Umsetzung der neuen gesetzlichen Ausbildungsvorschriften in LuftPersV und LuftVZO und die Erstellung der neuen Ausbildungsnachweise und Prüffragen. 1 Sicherheitstrainingscenter und 2 Performance Center (2003: 3) haben sich erfolgreich einem DHV Qualitäts-Audit unterzogen. Die Ausbildung neuer Fluglehrer, die Betreuung der 302 Fluglehrer (2003: 361) sowie die Zulassung und Anleitung der 119 Flugschulen (2003: 123) waren zu bewältigen. Bei 449 (2003: 445) Pilotenprüfterminen wurden insgesamt 2.735 Erlaubnisse und Berechtigungen (2003: 3.745) ausgestellt:

- 141 HG-A, davon 132 mit Startart Hang, 20 mit Startart Schlepp, 19 mit Startart UL-Schlepp (2003: 168)
- 1.622 GS-A, davon 1.614 mit Startart Hang, 306 mit Startart Schlepp (2003: 1.818)
- 82 HG-B, davon 82 mit Startart Hang, 21 mit Startart Schlepp, 12 mit Startart UL-Schlepp (2003: 114)
- 587 GS-B, davon 587 mit Startart Hang, 190 mit Startart Schlepp (2003: 756)
- 159 GS-Passagier, davon 156 mit Startart Hang, 53 mit Startart Schlepp (2003: 356)
- \* 18 HG-Passagier, davon 16 mit Startart Hang, 18 mit Startart Schlepp, 6 mit Startart UL-Schlepp (2003: 29)
- 91 Windenführer (2003: 106)
- 35 Flugfunk (2003: 94)
- 1 DHMAeC-Fluglehrerlehrgang für GS (2003:1 gemeinsam HG+GS)
- 3 Groundhandling-Seminare (2003: 3)
- 3 Fachlehrer-Lehrgänge (2003: 3)



Regina Glas  
Sachbearbeiterin



Caroline Fürst  
Referentin

## Flugsicherheit

Der Sicherheitsreferent arbeitet fachübergreifend in den Bereichen Ausbildung, Technik und Mitgliederservice. Schwerpunkt ist die Erfassung und Analyse der Flugunfälle sowie die Mitgliederberatung per Telefon und e-mail.

Die Erkenntnisse aus der Unfallanalyse wurden unmittelbar über das Internet, über das DHV-Info und in Informationsveranstaltungen veröffentlicht. Grundlage bildet die detaillierte Erstellung der Jahresunfallstatistiken und die Aktualisierung der DHV-Unfalldatenbanken.

Vier Flugschulüberprüfungen nach § 36 LuftVZO sowie zwei Audits für DHV-anerkannte Sicherheitstrainings wurden durchgeführt. An drei Terminen wurde das DHV-Groundhandlingseminar für Vereinstrainer und Fluglehrerveranstaltet. Bei zwei Fluglehrerlehrgängen wurde der jeweils einwöchige flugpraktische Lehrgangsteil organisiert und durchgeführt.

- Erfassung von 121 (2003: 156, 2002: 128) GS-Unfällen und 22 (2003:27, 2002: 24) HG-Unfällen
- Analysieren der Unfalldaten
- Erstellung der jährlichen Unfallstatistiken
- Veröffentlichungen im Internet und DHV-Info
- Audits und Überprüfungen bei Flugschulen, Performance- und Sicherheitstrainingscentern
- Fortbildungen
- Lehrteamsitzungen
- Sicherheits-Mailinglist



Karl Slezak  
Sicherheitsreferent

## Jugend



Tobias Schreiner

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

junge Pilotinnen und Interessierte ist.

Besonders hervorzuheben ist die Zusammenarbeit mit der pädagogischen Fakultät der Universität Passau, aus der ein gemeinsames Projekt hervorging, das der Frage nachgeht, ob und wie unser Sport als Arbeitsmethode in der Erlebnispädagogik mit jungen Menschen einsetzbar ist.

Schwerpunkte 2004 waren: Unterstützung und Durchführung von Aktionen, die auf Nachwuchswerbung zielen; Aus- und Umbau der Homepage; Veranstaltung von eigenen Events zur Förderung der jungen Pilotinnen im DHV; Arbeit in der DHV-Jugendkommission; Mitgestaltung des Rahmenpro-

gramms der Junior- und Ladies-Challenge; Grundlagenarbeit zur Nachwuchsförderung; Beantwortung von Anfragen per e-mail und Telefon; Förderung der jüngsten OLC-Piloten.

- fly & schrei Kössen (Frühjahrserwachen der DHV-Jugend)
- Junior Fun Cup
- Homepage [www.dhvlugend.de](http://www.dhvlugend.de)
- Chat & Forum
- walk&fly
- Gleitschirmfliegen & Erlebnispädagogik
- ski&fly
- OLC – fly for money

## Wettbewerbssport

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

- \* Organisation und Durchführung der Junior- & Ladies-Challenge
- \* Organisation und Durchführung des German Cups GS
- \* Mitorganisation und Ausrichtung der Landesmeisterschaften
- Auswertung von ca. 6.000 Flügen der Deutschen Streckenflugmeisterschaft (2003: 5.500)
- Planung und Durchführung des DHV-Online-Contests 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 Musterschreibungen 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
- 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
- Mitarbeit bei der CIVL



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



Rudi Bürger  
Teamchef/Sportmanagement Drachenfliegen



Margit Wohlrab  
Sachbearbeiterin

## Öffentlichkeitsarbeit

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

Redaktion der DHV-Internetseiten und Webmaster-tätigkeit

- Ⓡ Internet: [www.dhv.de](http://www.dhv.de) : Ausbau der Homepage: Travel & Training online als laufend aktualisierter Service für DHV-Mitglieder und Schulen. Dhy.de "International" mit den Technik-Datenbanken in Englisch, Französisch und Italienisch. Erweiterung des Gebrauchtsmarkts um einen gewerblichen Bereich, Upgrade und Neukonzeption des Forums: Registrierungspflicht und Moderation. Vermittlung der Faszination des lautlosen Fliegens z.B. DHV-TV (Video-streaming), Fotogallery.
- Steigerung der Zahl der Zugriffe auf [dhv.de](http://dhv.de) 2004 im Vergleich zu 2003 (Vergleichszeitraum September-Oktober): Besucherzahlen ("Unique Users") pro Woche plus 30 % (Durchschnitt 2004: 24.800, Durchschnitt 2003: 18.400). Klickzahlen ("Hits") pro Woche plus 30 % (Durchschnitt 2004: 507.000, Durchschnitt 2003: 390.000). Transfervolumen ("Traffic") pro Woche plus 66 % (Durchschnitt 2004: 60 Gigabyte, Durchschnitt 2002: 36 Gigabyte).
- Unterstützung der Vereine bei der Öffentlichkeitsarbeit und bei Veranstaltungen.
- Redaktion und Gestaltung des DHV-Infos, bisher 132 Ausgaben
- 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
- \* Vermarktung von selbstproduziertem Filmmaterial an Fernsehsender deutschlandweit
- Erfassen und Archivieren der TV-Berichterstattung über Drachen- und Gleitschirmfliegen
- Präsenz auf wichtigsten Fachmessen: Free Flight, AERO, Thermik
- \* Erstellung eines Pressespiegels
- Breite Streuung von Infomaterial
- Ansprechpartner für alle Fragen zum Drachen- und Gleitschirmfliegen



Klaus Tänzle  
verantwortlicher Redakteur



Sepp Gschwendtner  
Info-Redakteur



Benedikt Liebermeister  
PR-Referent, online-Redakteur, Webmaster



Renate Miller  
Grafikerin



## Technik

Die neuen Lufttüchtigkeitsforderungen für Gleitsegel zur Reduzierung der dynamischen Reaktionen bei den Kategorien 1 und 1-2 haben sich bestens bewährt. Sie werden sowohl von den Piloten als auch den Flugschulen und Sicherheitstrainings positiv bewertet. Auch die Hersteller der Geräte begrüßen, fast einhellig, diese Änderungen als positiven Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit im Gleitschirmsport. Die Untersuchungen und Forschungen zu den Verbindungselementen werden noch in diesem Jahr zum Abschluss kommen und im Laufe des Jahres 2005 zu entsprechenden Lufttüchtigkeitsforderungen führen.

Bei den Prüfstatistiken ist eine dauerhaft hohe Zahl von Musterprüfungen festzustellen. Nur im Bereich Hängegleiter ist für 2004 ein deutlicher Rückgang festzustellen, der aber nach den hohen Zahlen in den beiden vergangenen Jahren verständlich ist und den langjährigen periodischen Schwankungen entspricht.

Im Jahr 2004 wurden vor allem im Bereich der doppelsitzigen Hängegleiter viele vom DHV bezuschusste Prüfungen durchgeführt, die der Erhöhung des zulässigen Startgewichts dienen. Es wurden zusätzliche Prüfvorschriften für Startwagen und Fahrwerke für doppelsitzige Hängegleiter eingeführt.

Die Testberichte im Internet wurden auf weitere Sprachen ausgebaut und sind damit weltweit in Deutsch, Englisch, Französisch und Italienisch aufrufbar.

- 17 DHV/ÖAeC neu anerkannte Herstellerbetriebe (2003:11)
- 6 Musterprüfbestätigungen für Hängegleiter (2003:12)
- 112 Musterprüfbestätigungen für Gleitsegel (2003: 114)
- 0 Musterprüfbestätigungen für Hängegleiter-Rettungsgeräte (2003: 2)
- 21 Musterprüfbestätigungen für Gleitsegel-Rettungsgeräte (2003: 10)
- 2 Musterprüfbestätigungen für Hängegleiter-Gurtzeuge (2003: 2)
- 21 Musterprüfbestätigungen für Gleitsegel-Gurtzeuge (2003: 20)
- \* 3 Musterprüfbestätigungen für Gleitsegelgurtzeug-Protektoren (2003: 2)
- 0 Musterprüfbestätigungen für Gleitsegelschlepphilfen (2003:0)
- 2 Musterprüfbestätigungen für Schleppklinken (2003:1)
- 1 Musterprüfbestätigungen für Schleppwinden (2003:0)
- 21.196 Musterprüfplaketten (2003: 21.357)
- 18 Änderungsverfahren (2003: 17)
- 74 Breitereprobungsfreigaben (Geräte) (2003: 86)
- 55 Erprobungsausweise (Piloten) (2003: 48)
- 15 Erteilungen von Kennzeichen (2003: 14)
- 5 Lufttüchtigkeitsanweisungen (2003: 5)
- \* 5 Sicherheitsmitteilungen (2003: 9)
- 2 Warnungen (2003: 1)



Hans-Joachim Weisinger  
Raterratsleiter



Kerstin Liebert  
Verwaltungsleiterin



Harry Buntz  
Prüfer für GS,  
GS-Gurte



Reiner Brunn  
Prüfer für GS, GS-Gurte  
und GS-Rettungs-  
systeme



Ines Sattler  
Prüferin für GS



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



Bernd Schmidler  
Prüfer HG, GS,  
Organisation  
Prüfung Außenstelle  
Neubiberg



Nike Küng  
Prüfer für GS



Horst Barthelmes  
Informationsbüro  
Schlepp, Prüfer für  
Schleppgeräte

# VORSTAND

## Protokoll der 25. Jahrestagung am 27.11.2004 in Füssen

Beginn: 16:20 Uhr, Ende 18:45 Uhr

### 1. Begrüßung und Regularien

Charlie Jöst, Vorsitzender des DHVs und Versammlungsleiter, eröffnet die Versammlung. Es wird festgestellt, dass die Versammlung mit dem DHV-Info Nr. 129 vom August/September 2004 ordnungsgemäß eingeladen wurde und beschlussfähig ist, Es sind 156 stimmberechtigte Delegierte anwesend.

### Beschlüsse:

Kathrin Metzenroth wird zur Protokollführerin gewählt (offene Abstimmung, einstimmig).

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

### 2. Genehmigung des Versammlungsprotokolls 2003

Beschluss (offene Abstimmung, einstimmig): Das Protokoll der Jahrestagung 2003 wird in der im DHV-Info Nr. 126 veröffentlichten Fassung genehmigt.

### 3. Bericht des Vorstandes und des Geschäftsführers

Vor der Tagung wurden den Delegierten schriftliche Tätigkeitsberichte zugeschiedt, die mündlichen Berichte vom Vorsitzenden Charlie löst und Geschäftsführer Klaus Tänzler bieten eine Ergänzung. Ausbildungsvorstand Waldemar Obergfell berichtet zudem über die Überwachung der Flugschulen und nimmt die Auszeichnungen der 3 besten Flugschulen der Pilotenumfrage vor.

### 4. Finanzbericht / Bericht der Kassenprüfer

Finanzvorstand Lothar Schweizer gibt den Finanzbericht. Er präsentiert einen Überblick über die Ergebnisse 2003 und die Vorschau auf das Jahresergebnis 2004, Die Kassenprüferin Bettina Stang erläutert den zuvor versandten Kassenprüfbericht. Eine Aussprache über den Finanzbericht und den Kassenprüfbericht schließt sich an.

### 5. Entlastung des Vorstands

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

### 6. Wahlen

Wahl des Finanzvorstandes

Kandidat: Lothar Schweizer

Wahl (offene Abstimmung): Lothar Schweizer wird einstimmig gewählt. Er nimmt die Wahl an.

Wahl des Ausbildungsvorstandes

Kandidat: Waldemar Obergfell

Wahl (offene Abstimmung): Waldemar Obergfell wird einstimmig gewählt. Er nimmt die Wahl an.

Wahl des Vorstandes für Sicherheit und Flugbetrieb

Kandidaten: Ulrich Schmottermeyer, Helmut Achatz

Als Stimmzähler werden die DHV-Mitarbeiter, die nicht Delegierte sind, und Eik Busz, Sonja Heidler, Wolfgang Arnold und Dirk Sobold gewählt (offene Abstimmung, einstimmig).

Wahl (geheime Abstimmung): Ulrich Schmottermeyer wird mit 144 Stimmen gewählt (38 Stimmen für Helm ut Achatz, 1 ungültige Stimme).

Wahl der Kassenprüfer

Kandidaten: Bettina Stang, Franz Konrad, Kristina Roedel-Schmid

Wahl (geheime Abstimmung): Zum ersten Kassenprüfer wird

Bettina Stang gewählt, Zum zweiten Kassenprüfer wird Kristina Roedel-Schmid gewählt, Beide nehmen die Wahl an.

### 7. Anträge

Antrag von Klaus Keller auf Satzungsänderung:

"Regionalversammlungen sollten zum nächstmöglichen Zeitpunkt nur noch alle zwei Jahre stattfinden. Die Vertreter werden auf zwei Jahre gewählt. DHV Jahreshauptversammlungen finden weiter, wie bisher, jedes Jahr statt.

Der Antrag kann nicht behandelt werden, da der Antragsteller weder anwesend noch von einem anwesenden Delegierten vertreten ist.

Antrag der Vorstandschaft:

"Punkt 3 "Ablauf der Versammlung" in der Geschäftsordnung für DHV-Versammlungen wird mit folgendem Absatz Nr. 4 ergänzt.

(4) Zwei Stunden nach Versammlungsbeginn wird die Anmeldung und Stimmkartenausgabe geschlossen."

Beschluss (offene Abstimmung): der Antrag wird mit 3 Gegenstimmen angenommen.

Antrag der Regionalversammlung Südwest:

"Wir beantragen, dass im Rahmen des Wettbewerbs German Cup im Gleitschirmfliegen ein Wettbewerbstermin mit der Startart Windschleppstart durchgeführt wird."

Beschluss (offene Abstimmung): der Antrag wird mit 6 Gegenstimmen abgelehnt.

### 8. Wirtschaftsplan 2004

Der Finanzvorstand stellte den im Geschäftsbericht veröffentlichten Wirtschaftsplan 2005 vor.

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

### 9. Bewerbung für die Ausrichtung der Jahrestagung 2005

Vorstellung der Bewerbung des Gleitschirmfliegerclub Oppenau e.V.

Beschluss (offene Abstimmung): einstimmig angenommen. Die Jahrestagung 2004 wird von den Oppenauern Gleitschirmfliegern e.V. in Oppenau ausgerichtet.

Gmund, 22.12.2004

Kathrin Metzenroth

Protokollführerin

Charlie Jöst

1. Vorsitzender

**Charlie löst**  
Vorsitzender, 63,  
Filmemacher,  
Modellflug, Segelflug und  
Motorsegler bis 1989.  
Drachenfluglehrer und  
Gleitschirmpilot,  
1/11 -Lehrteam.



**Bodo Genz**  
stv. Vorsitzender, 31,  
Dielom.ingenieur.  
Mitglied der GS-Nationalmannschaft.



**Lothar Schweizer**  
Finanzvorstand, 47,  
Software-Experte,  
Drachen und  
Gleitschirmflieger.



**Ulrich Schmottermeyer**  
Sicherheitsvorstand, 46,  
Richter am Arbeitsgericht  
Gleitschirm und Segelflieger, Motorellot (PPL)



**Waldemar Obergfell**  
Ausbildungsvorstand, 59,  
Lehrer, Fluglehrer und  
Prüfer für Drachen- und  
Gleitschirmflieger.



**Rudi Bürger**  
Sportvorstand, 52,  
1/6 Sportmanager,  
Teamchef-Drachen-Damen-  
Nationalmannschaft  
Drachen- und Gleitschirmflieger



**Jürgen Rüdinger**  
Technikvorstand, 38,  
Projektleiter.  
Drachepilot seit 14 und  
Gleitschirmpilot seit  
9 Jahren. UL-Pilot.



## Regionalbeiräte



**Gerhard Olbinsky**  
Regionalbeirat Nord

**Frank Herr**  
Regionalbeirat Mitte

**Jegfried Prietz**  
Regionalbeirat Ost

**ise Christmann**  
Regionalbeirat Südwest

**Nold Schmid**  
Regionalbeirat Südost

# Protokoll der Regionalversammlungen 2004

## Ort und Tage:

Region Südwest (Baden-Württemberg) in Kraichtal am 9.10.2004  
Region Mitte (Rheinland-Pfalz, Saarland, Nordrhein-Westfalen, Hessen) in Lindenfels am 10.10.2004  
Region Nord (Bremen, Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Hamburg) in Hamburg am 23.10.2004  
Region Ost (Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen) in Berlin am 24.10.2004  
Region Südost (Bayern) in Regensburg am 13.11.2004  
Beginn der Versammlungen jeweils von ca. 14.00 Uhr bis 19.00 Uhr

## Teilnehmer

Region Südwest (Kraichtal): 81 Mitglieder + Vollmachten = 233 Stimmen  
Region Mitte (Lindenfels): 77 Mitglieder + Vollmachten = 235 Stimmen  
Region Nord (Hamburg): 37 Mitglieder + Vollmachten = 94 Stimmen  
Region Ost (Berlin): 40 Mitglieder + Vollmachten = 77 Stimmen  
Region Südost (Regensburg): 107 Mitglieder + Vollmachten = 349 Stimmen

## Begrüßung und Regularien

Der DHV Vorstand Charlie löst, die Vorstände der gastgebenden Vereine und der jeweilige DHV-Regionalbeirat begrüßen die Teilnehmer der Regionalversammlungen. Die Beschlussfähigkeit und die ordnungsgemäße Einladung über das DHV-Info wird festgestellt. Björn Klaassen wird in allen Regionen einstimmig zum Protokollführer gewählt. Die Tagesordnung wird festgelegt.

Genehmigung des Protokolls der Regionalversammlung 2003.

Einstimmiger Beschluss: Das Protokoll der Regionalversammlung 2003 wird genehmigt.

## Kurzvorträge

### Öffentlichkeitsarbeit

Charlie Jöst zeigt die Fernsehbeiträge 2004. Neben vielen Berichten und Reportagen über das Drachen- und Gleitschirmfliegen hielt unser Luftsport Einzug in eine TV Serie.

### Lufträume und Geländearbeit

Die Möglichkeit der Nutzung der Lufträume, insbesondere bei Streckenflügen, wird erläutert. Die Problematik von Luftraumverletzungen wird anhand eines 3 D-Modells vorgestellt. Darüber hinaus wird über die aktuelle Geländearbeit in den einzelnen Regionen berichtet.

### Sicherheit

Karl Slezak berichtet über die abgelaufene Saison 2004. Die Unfallzahlen sind rückläufig. Ein Themenschwerpunkt ist die richtige Wahl des Rettungsgerätes.

### Technik

Hannes Weininger stellt die Grundlagenforschung des DHV zur Bruchfestigkeit von Karabinern vor.

### Tuck beim Hängegleiter

Anhand von Flugmodellen erläutert Christoph Kratzner den Tuck beim Hängegleiter und stellt Abhilfemaßnahmen vor.

## Antrag auf Satzungsänderung

In allen Regionen wird der Antrag auf Satzungsänderung (Regionalversammlung nur alle 2 Jahre) abgelehnt.

## Sonstiges

Region Südwest: Es wird beantragt, dass im Rahmen des Wettbewerbs "German Cup" im Gleitschirmfliegen ein Wettbewerbstermin mit der Startart "Windenschleppstart" durchgeführt wird.

Region Mitte: Die verstärkte Förderung des Drachenflugsports wird gewünscht.

Region Nord: Der DHV wird gebeten, sich für die Zulassung von Doppelsitzerdrachen mit einem akzeptablen Gewichtsbereich einzusetzen.

Region Ost: Diskutiert wird über die Meisterschaft 2005.

## Delegiertenwahl

Folgende Mitglieder werden als Delegierte für die Jahreshauptversammlung gewählt:

Region Südwest: Jöst Karl, Hurst Ulrike, Bäuerle Matthias, Schweizer Lothar, Lohse Martin, Christmann Luise, Hellwig Peter, Heidler Sonja, Müller Jürgen, Nesselhauf Harald, Oberle Eugen, Med Franz, Kienzle Klaus, Ness Andreas, Wolff Werner, Stoll Dieter, Müller Heidemarie, Grau Michael, Hammer Thomas, Kotschamnik Norbert, Rack Alfons, Thieringer Rainer, Rüdinger Jürgen, Willmann Klaus, Börsig Dieter, Trayner Siegfried, Bohler Jean-Bernard, Hetze! Andrea, Römer Kurt, Arnold Wolfgang, Probst Ulrich, Seiler Siegfried, Hühne Peter, Santostasi Tommaso, Fieß Michael, Hipp Klaus Peter, Oberglock Helmut, Datz Lorenz, Weist Bernd, Trenkle Ralph, Hommer Karl-Heinz, Mehlin Walter, Stoppa Thomas, Heisig Jürgen

Region Mitte: Gensert Rene, Schlegel Hartmut, Zimmer Harald, Herchen Ronald, Zimmer Horst, Adams Peter, Johe Peter, Bürger Rainer, Herr Frank, Nitsche Peter, Bonertz Helmut, Adams Renate, Mostert-Ostermann Monika, Etz Lukas, Sylla Karl-Heinz, Zimmer Susanne, Rodener Marie-Luise, Bürger Mara, Speckenheuer Rebekka, Speckenheuer Klaus, Zimmer Dirk, Körner Peter, Miksche Monika, Schmidt Christine Annette, Luther Kurt, Truar Stefan, Stang Bettina, Schmidt Helmut, Hofmann Christian, Wiplich Ralf, Judek Siegfried, Klee Sven, Barthel Isabel, Ostermann Norbert, Zollondz Rüdiger, Weichsel Rudolf, Lehr Hartmut, Riga Klaus, Zimmermann Andreas, Hohl Friedrich, Miksche Ludwig, Bajewski Jörg, Lenzen Edward, Miller Christine, Glumann Christine

Region Nord: Olbinsky Gerd, Aue Dirk, Giesen Helmut, Mommsen Kerstin, Theophile Wulf, Werner-Harves Peter, Ebeling Rolf, Eckart Axel, Benecke Hannes, Dengler Eberhardt

Region Ost: Buddee Hans-Christoph, Münchmeyer Dietrich, Kuck Wilfried, Prietz Siegfried, Becker Andreas, Post Thomas, Ebeling Bettina, Reimann Udo, Gerhard Claus, Lüders Konrad, Hofmeister Elmar

Region Südost: Klaassen Björn, Glas Regina, Lacrouts Barbara, Gschwendner Sepp, Schmid Arnold, Griebel Renate, Mast Stefan, Bürger Rudolf, Franz Konrad, Osowski Benno, Liebermeister Benedikt, Schröter Eckart, Metzenroth Kathrin, Genz Bodo, Schwiengershausen Corinna, Schmidtler Bernd, Wohlrab Margit, Kohler Engelbert, Roedel-Schmid Kristina, Sichert Ottmar, Rauscher Georg, Kiefinger Hans, Schreiner Tobias, Loderer Klaus, Weininger Helmut, Brandt Richard, Aumer Wolfgang, Peter Gerhard, Schlöffel Ralph, Schölzel Uwe, Schmottermeyer Ulrich, Achatz Helmut, Rieck Andreas, Fröhler Albert, Kravanja Willy, Kamml Dieter, Bryant lack Allan, Kellhofer Rupert, Frieß Robin, Kiefel Heinz, Sudholt Werner, Albert Stephan, Schreiner Michael, Muth Carsten, Schicht! Stefan, Fritz Robert, Götz Heinrich, Schlöffel Hans, Kölz Andreas, Köhler Alexander, Mölgg Florian

## Wahl des Regionalbeirats

Region Südwest: Luise Christmann - Wahl für 1 Jahr (einstimmig)

Region Mitte: Frank Herr-Wahl für 2 Jahre (einstimmig)

## Ort der Regionalversammlungen 2005

Region Südwest: Sachsenheim (1. Hohenhaslacher Flieger e.V.)

Region Mitte: Bonn (DGC Siebengebirge e.V.)

Region Ost: Laucha (Luftsportverein Laucha e.V.)

Region Nord: Hamburg (Hamburger Drachenflieger e.V.)

Region Südost: Ingolstadt (Donau-Altühltal e.V. / DFC Ingolstadt e.V.)

22. Dezember 2004

Björn Klaassen

Protokollführer

Charlie Jöst

1. Vorsitzender des DHV

# Werbung im Rückblick der Zeit

Die Werbeanzeigen im Drachen- und Gleitschirmsport haben sich in den letzten 25 Jahren optisch sehr verändert. Betrachtet man sie genauer, so sind die Aussagen gleich geblieben. Immer schon bestimmten entweder die Geräteleistung oder herausragende Piloten die Motive. Auch humorvolle Anzeigen gab es zu jeder Zeit. Es ist allerdings deutlich zu erkennen, dass im Laufe der Jahrzehnte nicht nur Hersteller und Geräte professioneller geworden sind, sondern auch die Anzeigengestaltung.

Ein Beitrag von  
Sepp Gschwendtner

## Von den 80ern in die 90er

### Sie wissen schon was Sie wollen!

Sie wollen:  
absolute Spitzeleistung,  
ausgezeichnetes Handling,  
beste Start- u. Landeeigenschaften,  
hohe Sicherheit,  
vernünftiges Packmaß,  
perfekte Verarbeitung,  
maximalen  
Gegenwert  
für Ihr  
Geld



IHW RLJS

**Sie wollen einen  
IKARUS 800 AERO - was denn sonst?!**  
**Den IKARUS 800 AERO, der neue Maßstäbe setzt.**

Der IKARUS 800 AERO dürfte das ein intensiven und härtesten getestete Gerät sein, das Sie heute kaufen können. Der 800 AERO hat alle nur denkbaren Prüfungen bestanden)

IKARUS DEUTSCHLAND  
COMCO GmbH  
Tannenweg 20 • D-7031 Aidlingen/Würt.  
Telefon (0 70 34) 32 87 / 32 01

Vereinbaren Sie einen Probeflug/

Wollen Sie sich mit weniger zufrieden geben?

• 1981



• 1986



• 1986



• 1987



• 1986



• 1982

**NEU!**

# PARA FUN

Fußstart-fähiger Gleitfallschirm

**Kursdauer:**  
 NJ: 12h00<sup>6</sup> Fiele in  
 Technische Daten:  
 Kammann in  
 Gm3 3600  
 5118.831  
 Anmale 24 met  
 Goethe O.er  
 N.wndrogenree  
 leibendAnä.

norm teikam  
 ronnive Avkesera  
 mtrndatsarkivAW  
 Feilsedde «oh Mts...Ne  
 Scinlue namem4 ateecken.

Weeelnemotenen  
**17E.770.47C1:lag**  
 Genelf M. A-6382Nivadete,  
 lre.06.152/3362

87

**Firebird**  
WEST GERMANY

Der schönste  
 aller unserer  
 Kunden und  
 Geschäfte  
 von frohen  
 Werkstätten  
 und für's  
 neue Jahr  
 "happy landing"

• 1989

AIR WAVE

# CALYPSO

Es gibt Leute, die wollen beim Fliegen nur eines: Spaß.  
 Lind es gibt Leute, die wollen mehr: Höher- und weiter-  
 kommen, möglichst bald zur Spitze gehören. Der Calypso  
 von AITFOVe bringt mehr Spaß auf dem Weg zur Spitze!

**AEROSPORT**  
 MA 1111,1414-1. 04 414 442.

• 1989

**WENN SIE AUSPACKEN,  
 KÖNNEN ALLE ANDEREN EINPACKEN !**

VERTRIEB IN ÖSTERREICH:  
 AIMS der K-Gleitfallschirmchule:  
 Brod'ig Norbert 4582 Stital am Pyhm  
 der Hof's-Fahr 6107 Neustift 1. St,  
 Gasleger Pab 9920 Sillian  
 Neer Kurt 5453 Weepopus 1141  
 Vothofer Franz 5733 Bromberg am Wilkegel  
 Tel. (07652) 83412  
 Tel. (05226) 3341  
 Tel. (04942) 8271  
 Tel. (06466) 570  
 Tel. (06566) 8207

HANDLER:  
 Fafelberger Othmar, Mollaidgasse 70/75, 1060 Wien  
 reifen 22y telegen  
 Tel. (03613) 2328

VERTRIEB IN DER BRD:  
 HANDLER:  
 Krimmer Ouldeocsystem3893Tendern  
 Tel. (08250) 546

• 1988

**Für edel ist es NIE zu spät!**

THE ADAL...  
 ONLY THE GREAT...  
 ONLY THE BEST...

• 1992

Das Bem teigen hat...  
**MOUNTAIN PARAMINDING**  
 mit **SEM**  
**ORIGINAL JEAN-MARC**

• 1987

**MEHR SPASS AM FLIEGEN**

**AILES DE K**  
 Mehr Spass am Fliegen

• 1989

# PHÖNIX

## 125/128

**GLÜHESIEGEL:**  
 DHV 2, SHV 4

0... PROXIX Urin. St. ei leiert In lie r | hignINI.

NOVA A-4020 Ictshid444141.111.14. TA 115173161710  
 SPORN ION 01 6403 hotmeningel 41.1111141444  
 Tr 79 8

• 1993

# FIREBIRD Namibia-Expedition '89

## 5 Weltrekorde auf FI und New Wave

- Begi P Gschwendtner auf F 1/24  
freie Distanz 92 km  
Zielflug 65 km  
Höhenflinn 3100 m
- Uli Wiesmeier kg als Erster  
mit dem Gieleschirm über 100 km
- Christoph Kratzner auf New Wave  
310 km freie Distanz  
auf ockrackler Bahn
- Hans Jörg Truttmann  
100 km Ziel-Fröckkehr  
mit e3lref11\$1untren-Schne  
von 34 km/h



• 1990

**INNOVATION**

des Marktführer unkt Transits  
find 511911 Fontestull.

1905 ... Wille Wing der er-  
sten Gleiter der neuen Generation ohne  
Kielasche - Are 1019190, 1989 entwickelt  
Willi Wilsoden WUT-153 mit Teleskop-Serien-  
slängen, Überlegener variable Gerenneteile, verhes-  
Materm Pitehilitompeosolor sowie GAO-konstruiertun  
Beschregaciren Dm HP-AT 158 Ist ein hOlellflageeee  
Gleiter der Maßstübe für droöber re 13gUmliwicknll  
161114 Werg den HP-AT 145 und damit den idealen Hochleriesis  
auch Ihr kahlere Piloten ab eo kg Einh ue geneset  
SPORT-AT: In mier Modellandngibl isedan richtigen Sport für jede Ga-  
Möhlellessa. Er ist die Welle renitsetu ng des hellebel Allrounders- die  
gerunene Symbiose für höchsten Rugkornit bei unübertroffener Einfach-  
hät find ausgerechneter Flugleistung.

611115 -QUALITÄT-LEISTUNG: las Deale Ist IM uns gerade gut genug. Gedieh für  
Sie die gieslben Prinzipzien. solllegen Sie mir Wills ?ling s ellig.

Genotalverinatf Fasergasse 271, A 8040 feil, 8522943747, FAX 15223/43 746  
Westfels 0110:  
Manet Bader, nm Ou rghild 6, IF70711 Sales# bisst Gmund. T81.07171140709 1d045), FAX 071 711.1134

**'Neell1-1Ne•ING**

11 > 1950

**THE XS KING**

Tomas Suchanek the XS King, o the  
midsputed world champion. His  
ketomance with the Maves XS has been  
rely outstar ding in 1991 and 1992. In  
whiteaments are the envy of all:

- French Nationals 1991
- Czech Nationals 1991
- World Championships-Brasil 1991
- Met slnce lbmas started using the Mayer XS  
he has never looked back, going frone  
strength to strength.
- 1992 should continue to be another year of  
XS domination, so don't he a knave, prince or  
ereen ... Itain the XS King and will, win, win.

1992  
1992  
1992  
1992  
1992  
1992  
1992  
1992  
1992  
1992

Mayer XS  
Mayer XS

• 1992

**1992**

**NAI1LI-1\*WING**

• 1992

**SPHINnew** hocheister

irtermetkate

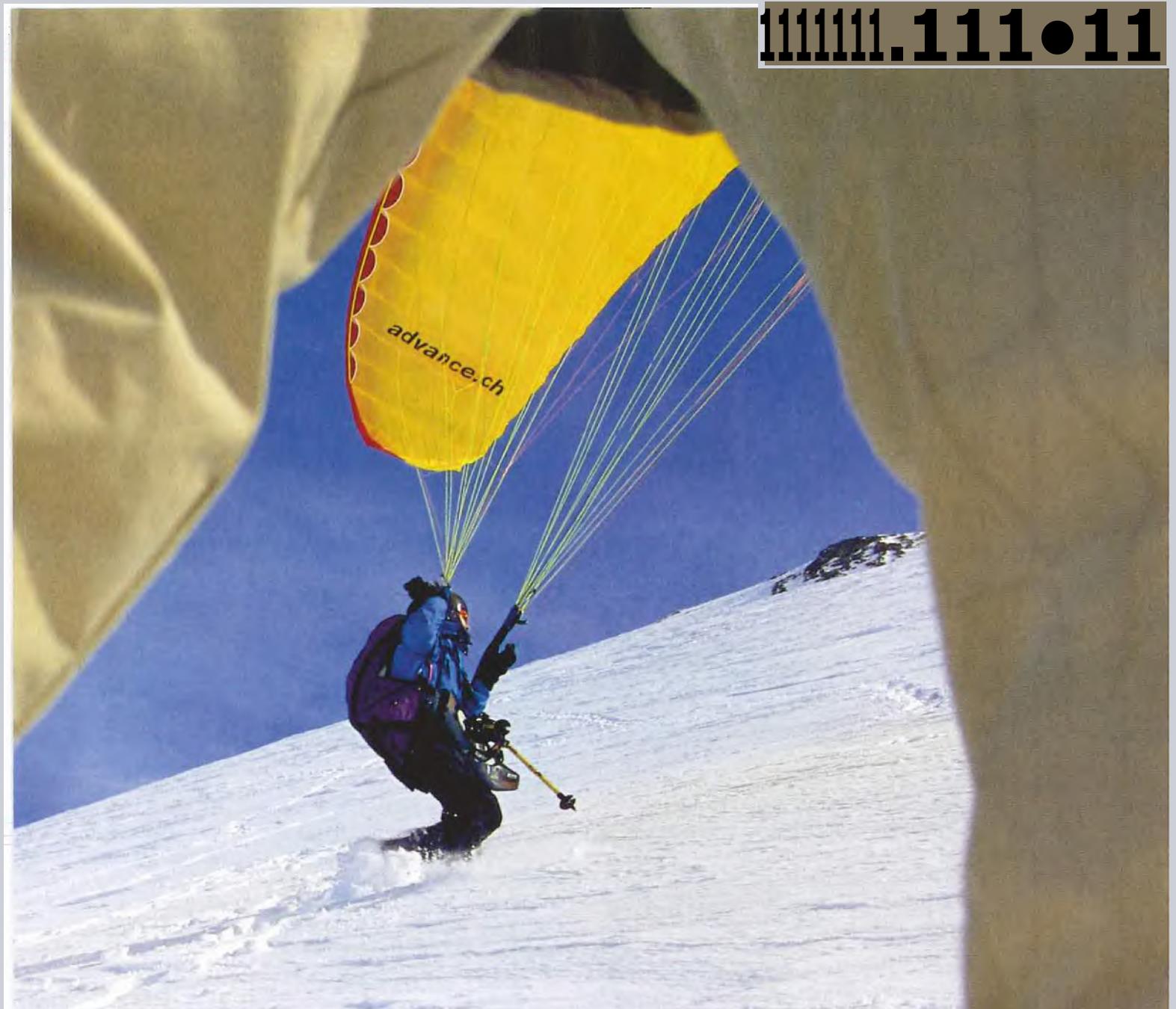
baifis

• 1994



# Schneeschuhtour mit dem Gleitschirm

Beitrag von Christian Vonow  
und Andreas Busstinger (Fotos)



**S**amstagmorgen, im Februar, Nebel im Flachland, schönstes Bergwetter in den Alpen, was machen wir? Schon lange ist es her, seit mein Sigma frische Luft gespürt hat. Das „Kribbeln im Bauch“ nach Fliegen wird immer größer, doch lassen die Thermikaussichten im Internet an diesem kalten Bisentag kaum große Freude aufkommen.

Andy hat eine Idee. Wie wär's mit einer Schneeschuhtour und anschließendem Genussflug im Winter?

Schon bald sitzen wir im Auto in Richtung Engelberg, unterwegs stößt Martin noch zu uns. Zu dritt mieten wir an der Talstation im gut bestückten Salomon Sportgeschäft Schneeschuhe und Teleskopstöcke. Bestens ausgerüstet lassen wir uns mit den Seilbahnen auf den Titiis hochführen.

Oben angekommen, spüre ich die dünne Luft. Schon der Aufstieg in der Bergstation auf beinahe 3.000 m zur Sonnenterrasse lässt mich mit dem schweren Gleitschirm am Rücken „alt“ aussehen.

Der Blick hinab, durch all die fotografierenden, wild hin- und her gestikulierenden und lachenden asiatischen Touristen, die offensichtlich noch kaum je mit Schnee in Berührung gekommen sind, lässt nichts Gutes ahnen. Ein breites Nebelband stößt langsam in Richtung Engelberg vor. Unser Landeplatz verschwindet in dieser Nebelschicht. Zudem bläst der Wind unerwartet stark mit Böen bis 30 km/h.

Was soll's, das Wetter hier oben ist traumhaft, warten wir etwas ab, wie sich die Verhältnisse weiter entwickeln.

Nach ausgiebiger Kaffeepause schnallen wir uns die Schneeschuhe an. Es ist für mich eine Premiere mit solchen Dingen an den Füßen. Schon nach ein paar Schritten bekomme ich Vertrauen. Der Anstieg zum Titiisgipfel ist zum Teil recht steil. Trotzdem bin ich kaum nach „hinten“ ausgerutscht. Die Laufstöcke helfen das Gleichgewicht mit der Rückenpackung besser zu halten und zum Auf- und Abwärtslaufen sind sie ebenfalls eine willkommene Hilfe. So gut das Laufen auch geht, meine Schritte werden immer kürzer, mein Atem immer oberflächlicher und rascher.



Erschreckend muss ich feststellen, dass meine vermeintliche Kondition gar nicht vorhanden ist, mehr Training, mein Freund, sage ich zu mir. Meine beiden Freunde stapfen währenddessen unaufhaltsam weiter. Ich muss mir viel Mühe geben, den Anschluss nicht zu verlieren. Kurz vor dem Gipfel ziehen wir die Schneeschuhe aus, denn einige Meter Fels sind zu bewältigen, was mit unseren hohen Bergschuhen besser geht. Oben auf dem „verytop“ angekommen, entschädigt uns ein imposanter Rundumblick in die schönsten schweizer Alpengebiete.

Von da „oben“ aus, auf über 3.200 m ü M, sehen wir unser erstes Etappenziel, möchten wir doch vom Titlis aus nach dem Start um den Gipfel herum in Richtung Südosten fliegen, eine Zwischenlandung unterhalb dem Castel einlegen, nochmals mit unseren Schneeschuhen den Aufstieg zum Grassen in Angriff nehmen und danach wieder in Richtung Engelbergertal hinausstarten. Weil aber immer noch ein recht kräftiger Nordwestwind weht und wir ins Lee fliegen müssten, verzichten wir auf diesen riskanten Zwischen-

stopp. So spielen wir noch etwas mit unseren Schirmen im Wind, bis wir dann alle zusammen starten. Trotz der klirrenden Kälte genießen wir am späten Nachmittag den Gleitflug über Gletscher, vorbei an Felswänden und über „verzuckerte“ Hänge. Nach 20 Minuten landen wir neben der Talstation beim großen Parkplatz.

Zufrieden und müde verstauen wir unsere Schirme, bringen unsere Schneeschuhe zurück und fahren nach einer verdienten Brotzeit wieder zurück unter die Nebeldecke, dem Abend zuhause entgegen.

## INFO

Anfahrt: Engelberg, der Ausgangspunkt der Titlistour, liegt im Herzen der Schweiz und ist per Bahn oder Straße von Luzern aus gut erschlossen. [www.engelberg.ch](http://www.engelberg.ch)

Wind: Der Titlis ist ideal bei Wind aus Richtung Nord bis Nordwest.

Aufstieg: Von der Bergstation steigt man in östlicher Richtung auf der nördlichen Seite des Grates zum Gipfel auf. Der Aufstieg dauert ungefähr 45 Minuten.

Startplatz: 3.200 m, großes Firnfeld westlich des Gipfels, Nordwest bis Nord, einfach.

Landeplatz: 1.000 m, große Fläche nordöstlich neben dem Parkplatz der Titlis-Bergstation.

Material/Miete: Bei der Talstation der Titlisbahn ist der Vermieterservice „Salomon-Station“, wo man sämtliches Wintersportmaterial mieten kann, so auch Schneeschuhe und Teleskopstöcke. Am besten montiert man die Schneeschuhe an Snowboard- bzw. Bergschuhe. Für den Flug befestigt man die Schneeschuhe mit einer Schnur seitlich am Gurtzeug. [www.salomonstation.com](http://www.salomonstation.com)



## ALLGEMEINE INFORMATIONEN

### Gehen mit den Schneeschuhen

Technik: Schon mit den ersten Schritten gewöhnt man sich schnell an die richtige Schrittbreite und Länge und kann losstapfen. Je nach Modell ist leicht breitbeiniger Gang nötig. Queren am steilen Hang sollte man möglichst vermeiden, da hier trotz Harschkralen Rutschgefahr besteht.

Modelle: Für den Allroundeinsatz eignen sich am besten die Vollkunst-stoffmodelle mit Harschseisen und Spikes auf der Unterseite, um auch bei einer harten Schneeoberfläche sicheren Halt zu finden. Als Bindung im alpinen Gelände haben sich die Plattenbindungen am besten bewährt, die mit einem Gelenk am Schneeschuh befestigt sind. Der Schuh wird dabei mit einer Riemen- oder Ratschenbindung gehalten, die auf alle Schuhmodelle passt. Für den Aufstieg ist eine Steighilfe hinten an der Ferse wie bei einer Skitourenbindung von großem Vorteil.

Wichtig: Auch als Schneeschuhgeher muss man sich mit dem Thema Lawinengefahr auseinandersetzen. Unter der Tel.: 089/92141210 und im Internet unter [www.lawinenwarndienst.ba\\_ern.de](http://www.lawinenwarndienst.ba_ern.de) erhält man aktuelle Lawinenlageberichte. Kurse für Schneeschuhgeher und in Lawinenkunde beim DAV, Tel.: 089/140030, [www.alpenverein.de](http://www.alpenverein.de) und [www.av-snowcard.de](http://www.av-snowcard.de).  
Quelle: © Bergsteiger. Das Tourenmagazin. München 12/2003



### 4 Tipp: Schneeschuhtour Rofanspitze/Achensee

Eine gute Gelegenheit dem Massenansturm in den Skigebieten zu entgehen, bietet eine Schneeschuh-Tour mit dem Gleitschirm von der Erfurterhütte auf die Rofanspitze. Die kaum lawinengefährdeten sanft geneigten Hängen, im ersten Teil der Route bieten Schneeschuh-Anfängern genügend Zeit sich an die etwas breitbeinige Gang-Art zu gewöhnen. Wer sich jedoch vom großartigen Panorama zu sehr ablenken lässt, stolpert schnell über die eigenen Füße.

Die Tour fängt hinter dem oberen Kinderskilift im Rofan Skigebiet an, wenn die ersten 900 Höhenmeter von Maurach zur Erfurterhütte mit der Seilbahn zurückgelegt wurden. Man folgt zuerst dem meist von Skibergsteigern gespurten Sommerweg nordöstlich ein paar Kilometer in ein breites offenes Tal. Je weiter man aufsteigt, desto steiler wird es, bis auf ca. 2.200 m der Weg rechts über eine Kante abbiegt. Die nachfolgende Querung zum Gipfel erfordert Konzentration und sollte nur bei sicheren Schneebedingungen unternommen werden. Ein Ausrutscher könnte schnell zu unangenehm schnellen Schlittenfahrt auf dem Hosenboden werden... Wer kein Fan von schrägen Querungen ist (denkbar unbequem mit Schneeschuhen an den Füßen), steigt lieber direkt zum Gipfelgrat und wandert dort entlang. Nach insgesamt einer guten Stunde ist der Gipfel erreicht und der Blick zum 2.000 Meter tiefer liegenden Inntal lässt Freude über den bevorstehenden Flug aufkommen. Der Flug geht nach Süden von einem idealen Startplatz aus, direkt unter dem Gipfelfelsen. Zu Beginn ein steilwandiges Hochtal entlang, bevor die massiven Südflanken des Bergmassivs erreicht werden. Obwohl es etwas abenteuerlich aussieht, reicht der Gleitwinkel eines modernen Bergsteigerschirms bei mäßigem Gegenwind vollkommen aus, um sicher herauszufliegen. Bei entsprechender Sonneneinstrahlung entstehen an den Südwänden schnell thermische Aufwinde. Bereits im Januar kann ein Stündchen in der Luft drin sein, wenn die Bäume schneefrei sind. Wer es schafft aufzudrehen, sollte auf jeden Fall in der Euphorie den Innsbrucker Luftraum nicht vergessen. Gelandet wird auf einem der großen Felder im Inntal. Am besten orientiert man sich an der Straße zum Achensee bei Wiesing. Von hier aus kommt man entweder per Anhalter oder Postbus wieder zurück nach Maurach.

Peter Wild

4



Foto: Andreas Busslinger

# Mehr Sicherheit beim Streckenflug

**Jedes Jahr verschwinden etwa 90 Bergwanderer spurlos in den Alpen. Seit dem letzten August 2004 wird auch der amerikanische Gleitschirmpilot Scotty Marion nach seinem Start zu einem Streckenflug von der Ebenalp im Engelberger Tal/Schweiz vermisst. Erst nach sechs Tagen Abwesenheit erkannten Bekannte von ihm den Ernst der Lage und aktivierten die Rettungskräfte. Hätten satellitenunterstützte Kommunikationsmittel die Tragödie verhindern können?**

## Ein Beitrag von Hans G. Isenberg

Nach einer mehrtägigen intensiven Suche durch alle verfügbaren Rettungseinheiten und zahlreiche befreundete Teilnehmer des World Cups musste die Suche ergebnislos eingestellt werden. Der sympathische Kalifornier besaß weder ein europäisches GSM-Handy noch ein international einsetzbares Triband-Handy, mit dem man sowohl in den USA wie auch in über 60 Ländern weltweit auf dem auch in Deutschland gängigen GSM-Standard telefonieren kann. Scotty flog allein, ohne Funk, Notsender oder andere Hilfsmittel wie Notsignal-Raketen, die für eine effektive Rettung unerlässlich sind. Hart gesottene Gleitschirm- und Drachenflieger könnten nun die Meinung vertreten, ihnen könnte so etwas Schlimmes garantiert nicht passieren, denn wer geht schon ohne Handy und Funk auf Strecke?

### Trügerische Sicherheit

Bei der Fliegerei kommt Hochmut meist vor dem Fall. Durch die überwältigende Resonanz des OLC-Contests werden Streckenflüge ohne Startzeugen und Begleitpersonen immer populärer. Man geht oft spontan auf eigene

Faust auf Strecke und vergisst dabei ganz elementare Sicherheitsmaßnahmen, die den alten Cracks schon immer geläufig waren, wie der eherne Grundsatz: Gehe nie allein ohne einen zweiten Piloten auf Strecke, mit dem du in Funkverbindung stehst. Einige der besten Streckenpiloten hingen in den letzten zwei Jahren schon in den Bäumen oder verletzten sich im hoch alpinen Gelände und waren heilfroh, dass sie meist von einem zufällig anwesenden Bergwanderer entdeckt wurden. Sich allein auf das Handy zu verlassen, bedeutet den Kopf in den Sand zu stecken. Jeder Funkexperte wird es bestätigen: In unzugänglichen Gebirgsgegenden ist Handy-Empfang pure Glückssache. Leistungsschwache LPD- und PMR-Funkgeräte sind für den Hausberg o.k., aber für Streckenflüge taugen nur Amateurfunkgeräte auf dem 2 m/70 cm Band. Auch mit diesen fünf Watt starken Amateurfunkgeräten ist man in einer steilen Schlucht abseits der Zivilisation funktechnisch gesehen verloren. Die Rettung über Funk ist in schwierigsten Situationen ohne Handy- und Funkempfang nur über die Satellitentelefonie oder über Notsender/EPIRBs möglich. Davon später.



### Vom dichten Wald verschluckt

Wie schwierig die Suche nach einem abgestürzten Gleitschirmflieger sein kann, beobachtete ich am 4. Januar 2005 im populären Fluggebiet von Bezau/Österreich. Bei strahlendem Sonnenschein, tiefem Pulverschnee und böigem Südwestwind kassierte ein bekannter "Local" einen Frontklapper nach dem Start neben der Seilbahnstation und stürzte ca. 70 bis 100 Meter unterhalb der steilen Startwiese in den Wald. Trotz seiner Verletzungen gelang es Alois, (Name geändert) seinen Fliegerfreund am Landeplatz per Handy anzurufen und dieser verständigte umgehend die Gendarmerie und Bergwacht. Etwa 40 Minuten nach der Notfallmeldung traf der erste Rettungshubschrauber ein, er suchte das Gelände trotz der genauen Beschreibung des Unfallortes etwa eine halbe Stunde vergeblich nach dem abgestürzten Piloten ab. Erst im zweiten Anlauf konnte Alois mit Hilfe seines Freundes, der inzwischen an der Gipfelstation in den Hubschrauber gestiegen war, entdeckt werden. Die Abbergung des Verletzten erfolgte mit einem

zweiten Hubschrauber des ÖAMTC, der mit einer Winde ausgerüstet war. Die ganze Such- und Bergeaktion dauerte fast zwei Stunden, sie endete gerade noch rechtzeitig, bevor eine bitterkalte Nacht hereinbrach, die für einen Verletzten geringe Überlebenschancen bedeutet hätte. Ein konditionsstarker und willensstarker Mensch hat dennoch eine Überlebenschance, wie folgender Fall zeigt.

### SMS rettet Bergsteiger

In ähnlicher Situation befand sich Ende September 2004 ein einsamer Bergsteiger, der am "Hohen Gölls" bei Berchtesgaden in 2.500 Meter Höhe in Bergnot geriet. Der schwerverletzte 22-Jährige verständigte einen Bekannten per SMS über seine Notlage. Nach zwei Tagen intensiver Suche fand ein Suchtrupp der Bergwacht den Verunglückten trotz dichtem Nebel und bis zu eineinhalb Meter hohem Schnee. Der Rettungshubschrauber barg den stark unterkühlten und durch mehrere Knochenbrüche bewegungsunfähigen Bergsteiger schließlich mit einer Winde. Mit einem GPS hätte der Bergsteiger in wenigen Minuten entdeckt werden können, wie unser nächster Fall zeigt.

### Schnelle Rettung durch GPS

Letztes Jahr hing einer unserer besten Streckenflieger so unglücklich im Wald, dass ihm der Abstieg von der hohen Tanne als zu gefährlich erschien. Über Handy benachrichtigte er seine Frau und diese verständigte umgehend die Polizei, die nun die Rettungsaktion einleitete. Trotz aller Bemühungen wurde der Pilot auch nach mehrstündiger Suche nicht gefunden. Endlich kam einer der Rettungskräfte auf die Idee, dass Streckenflieger meist ein GPS mit der genauen Positionsangabe mitführen. Den Rest kann



man sich denken: Eine knappe halbe Stunde später wurde unser Pilot entdeckt und sicher geborgen.

Bei allen drei geschilderten Fällen hätte der Abschuss von Notraketen wohl zur raschen Bergung geführt. Der Einsatz eines an den Tragegurten angebrachten Handys ist meist auch verletzten Personen möglich. Schließlich erwies sich die genaue Positionsangabe mittels GPS als effektiv beste Hilfe für die Retter. Ohne Handy oder Funkempfang befindet sich der Streckenfliegerquasi auf "hoherSee" wie bei einer Atlantiküberquerung, wo man bis vor wenigen Jahren wochenlang ohne Funkempfang unterwegs war. Mit der Erfindung der Satelliten-Telefonie ist dieses Problem gelöst. Von jedem Punkt der Erde kann mit einem Handy dieser Bauart telefoniert oder eine SMS abgesetzt werden. Für engagierte Streckenflieger, die nicht nur in den Alpen, sondern auch in Australien, Brasilien, Südafrika oder auch im Wüstengebiet von Zapata/USA auf Rekordjagd gehen, ist dies die erste Wahl. Tausendfach erprobte Notsender sind die zweitbeste Lösung. Was hier fehlt, ist der direkte Sprechkontakt mit den Rettern.

### Notsender ab 259 Euro

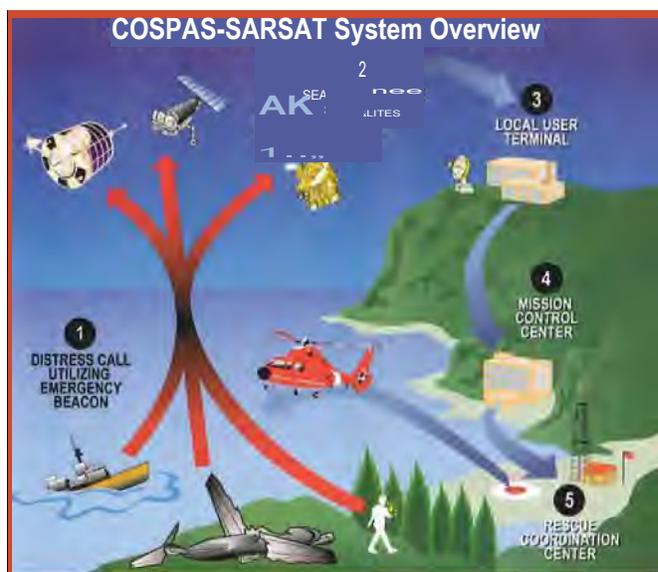
Für die weltweite Ortung von Schiffsbrüchigen, abgestürzten Flugzeugen und Personen wurden schon in den 80er Jahren kompakte Notsender (EPIRBs) entwickelt. Alle Notsender arbeiten mit Satellitenunterstützung. Dennoch gibt es gravierende Unterschiede in der Genauigkeit der Peilung, der Alarmierungszeit und den Kosten fürs Gerät. Für Streckenflieger bieten sich zwei Gerätetypen an, die nicht nur wasserdicht sind, sondern auch einen sehr harten Aufschlag entsprechend ihrer Aufgabe als Notsender verkraften. Zur Ausrüstungspflicht für jedes zivile oder militärische Flugzeug gehören bislang noch die EPIRBs der ersten Generation, ab 2009 müssen die EPIRBs der zweiten Generation ins Standard-Equipment jeder Maschine.

### ACR-Mini B300

Innerhalb einer bis zwei Stunden wird jeder Punkt der Erde von den sechs Cospas-Sarsat-Satelliten überflogen, eventuelle Notsignale gelangen automatisch an die SAR-Rettungszentralen. Die durchschnittliche Alarmierungszeit beträgt seit 1998 etwa eine Stunde. Über 600.000 Flugzeuge und fast alle Langstrecken-Yachten sind weltweit mit den auf 121,5 MHz sendenden EPIRBs der ersten Generation ausgerüstet. Über 9.000 Seeleute und viele notgelandete Privatpiloten wurden bislang damit geortet und gerettet. Die Genauigkeit der Positionsbestimmung liegt bei einem Durchmesser von etwa 16 Kilometern. Das Gerät wiegt 215 Gramm, Abmessungen 12,7 x 7,4 x 4,1cm, es kostet ca. 259 Euro. Der Nachteil dieses preiswerten Geräts ist die relative Ungenauigkeit der Peilung zur verunglückten Person. Sendedauer mindestens 24 Stunden bei minus fünf Grad.

### ACR-GyPSI 406

Bei diesem Notsender der zweiten Generation wird neben der Frequenz 121,5 auch auf der 406 MHz gesendet. Die eingebaute GPS-Datenschnittstelle sendet die Position des Verunglückten fast auf den Meter genau zum GEOSAR-Satellitensystem und zur jeweiligen Notrufzentrale. Der Alarm erfolgt in Sekunden mit exakter Positionsbestimmung. Im Gegensatz zum anonymen Signal des ACR-Mini B300 wird der ACR-GyPSI 406 auf den Käufer des Geräts mit einer persönlichen MMSI-Codenummer registriert. Entsprechend zielgerichtet kann nun die Rettung organisiert werden. Die entscheidende Frage, ob es sich bei den Verunglückten um die sechsköpfige Besatzung eines Privatflugzeugs, eine gekenterte Motoryacht oder um ei-



### Unnötige Rettungen 'kosten vermeiden

"Gerade ist ein Flieger im Wald verschwunden, der ist sicher abgestürzt". An fliegbaren Tagen werden Polizei oder das Rote Kreuz immer wieder mit derartigen Anrufen besorgter Bürger konfrontiert. Oft zu Recht, manchmal auch nicht. Es ist ein altes Dilemma, dass Rettungskräfte abgestürzte Gleitschirm- und Drachenflieger nicht mehr finden, weil sich die Bruchpiloten einfach verdrückt haben. Deshalb bittet die Polizei alle Beteiligten um eine kurze Mitteilung über den Notruf 112 per Handy, was geschehen ist und ob die Rettungskräfte mobilisiert werden sollen. Wichtig: Nach erfolgter Selbstbergung teilt man den glücklichen überstandenen Sachverhalt der Polizei unbedingt mit und der Fall ist erledigt. Unnötige Bergelkosten werden so vermieden und der Flugsport gerät nicht in Misskredit.

nen Streckenflieger handelt, entfällt. Abmessungen: 17x 10x 5 cm, Gewicht 450 Gramm, kostet ca. 999 Euro, Sendedauer mindestens 24 Stunden bei minus 40 Grad. Vergleichbare Geräte der zweiten Generation sind das ACR-Satellit 2 406 für 899 Euro und das KANNAD 406 XS-2-GPS für 1.099 Euro. Bei Hochseerennen und Wüstenrallyes gehören diese modernen EPIRBs zur Pflichtausrüstung für die Teilnahme bei der Veranstaltung.

### Satellitentelefone ab 869 Euro

Weltweit telefonieren ohne Rücksicht auf Relaisstationen, an denen kein Handy oder Amateur Funkgerät vorbei kommt? Über Satellit geht dieser Wunschtraum in Erfüllung. Noch vor wenigen Jahren konnten sich nur wohlhabende Geschäftsleute ein Satellitentelefon im Wert einer Mittelklasse-Limousine leisten. Heute kostet das preiswerteste und kompakteste Thuraya-Hughes Satelliten-Handy nur noch 869 Euro. Mit dem Preisverfall der US-Greenbacks befinden sich die Kosten aller elektronischen Geräte auf dem Weg nach unten. Was leistet ein Satellitentelefon im Ernstfall? Im Gegensatz zu den EPIRB-Notsendern ist die Abdeckung rund um den Erdball nicht bei jedem Systemanbieter gewährleistet, entscheidend ist die Position zum Satelliten. Beim preiswerten Thuraya-Hughes verwendet der saudi-arabische Betreiber einen bislang einzigen, hochstehenden geostationären Satelliten, der die ganze arabische Halbinsel abdeckt. Ein zweiter Satellit soll demnächst ins All geschickt werden. Nördlich des Äquators wird gesamt

Mitteleuropa mit der Ausnahme Skandinaviens schon vom ersten Satelliten erreicht. Ein zusätzlich eingebautes GSM-Modul ermöglicht den Sprechverkehr auch im "deutschen" GSM-Standard. Über eine GPS- Schnittstelle kann die aktuelle Position des Nutzers vom Betreiber des Systems fortlaufend überprüft werden, was im Notfall Menschenleben retten kann.

### Notruf aus dem Outback?

Weltweit einsetzbar ist das Iridium-Motorola Satellitentelefon-System von Boeing. Hier kreisen 60 Satelliten in niedriger Umlaufbahn um die Erde und ermöglichen damit bis auf wenige "weiße Flecken" einen weltweiten Sprechverkehr via Satellit. Die weißen Flecken sind aus politischen Gründen Nord-Korea, Nord-Sri Lanka, Ungarn und Polen. Technisch gesehen ist die Abdeckung lückenlos, nur darf von diesen Ländern nicht telefoniert werden. Im Gegensatz zum Thuraya-Hughes Handy ist die Sprachqualität deutlich besser, weil die Signal-Laufzeiten zum Satelliten viel kürzer sind. Das nach militärischen Normen gebaute "schlagfeste" Iridium-Satellitentelefon von Motorola kostet etwa 1.595 Euro, es gehört zum Standard- Equipment jedes weltweit tätigen Reporters, der sich, wie bei der verheerenden Flutkatastrophe in Südostasien oder in Kriegsgebieten, nicht auf die zusammengebrochenen lokalen Telefonnetze verlassen kann. Rettungsorganisationen und multinationale Bauunternehmen sind die wichtigsten Nutzer des Systems. Mit eingeklappter Antenne ist das Iridium- Motorola Satelliten Handy etwas größer als ein Bräuninger Compeo Vario, wie das Foto zeigt.

### Satellitentelefon zum Mieten

Der Stuttgarter Outdoor-Ausrüster Bernd Woick verfügt über umfangreiche Erfahrungen mit der Satellitentelefonie als Ausrüster von Paris-Dakar Rallye-fahrzeugen und international engagierten Fernsenteams. Woick verkauft nicht nur alle Satelliten-Handys, sondern vermietet auch die bewährten Iridium-Boeing Satelliten-Handys für wenige Tage oder auch Wochen zu Sonderkonditionen. Für sieben Tage Nutzungsdauer fallen etwa 150 Euro Mietgebühr plus Gesprächseinheiten von 1,65 Euro pro Minute an. Preiswerte SMS-Nachrichten sind über alle Satelliten-Handys möglich. Wer sich als Streckenflieger ernsthaft für diese fortschrittlichste aller Notfallmaßnahmen interessiert, sollte die Chance nutzen.

### GSM Handy mit Notruftaste

Seit einigen Monaten bieten das Deutsche Rote Kreuz und der ADAC Handys mit GPS-Modul an, die eine Ortung des Anrufers in Sekunden ermöglichen. Drückt der Verunglückte fünf Sekunden lang die rote Notruftaste, werden beim DRK, dem ADAC oder den entsprechenden Unternehmen im Ausland die Rettungskräfte mobilisiert. Beim ADAC wird das Medion SmartPhone-Handy auch als Pannenhelfer angeboten. Beim DRK-Mobil-Ruf-Handy sieht man nicht nur gebrechliche Personen, sondern auch Bergwanderer und Weltreisende als potentielle Kunden für diese "narrensichere Notrufsäule" in der Westentasche. Das Gerät wird auch vermietet. Auskünfte über DRK- Ortsstellen oder den ADAC.



Vergleich normales Handy und Satellitenhandy

### Bezugsquellen:

Kostenloser Katalog und Lieferadresse für Notsender und Seenotraketen: **Firma SVB Wassersport-Spezialversand**  
Gelsenkirchener Str. 25, D-28199 Bremen  
Tel.: +49/421/57 290-0, e-mail: [info@svb.de](mailto:info@svb.de),  
Internet: [www.svb.de](http://www.svb.de)

Kostenloser Katalog und Lieferadresse für Satellitentelefone:  
**Bernd Woick GmbH**, Plieninger Str. 21, D-70794 Filderstadt-Bernhausen, Tel.: +49/711/70 967 51  
Internet: [www.woick.de](http://www.woick.de)

NAI KE  
Flugsportbekleidung & Zubehör

### Galaxy 2005 einfach günstig



VK 159 Euro

### Spaße 2005 in 33 Größen / auch Ladyschnitt



VK 189 Euro

### Titan 2005 mit Fleece-Innenfutter



VK 229 Euro

Land von fty-Milte  
super Auswahl  
auch Gr arb  
a Lig h ten

mehr INFO unter [info@f1Y-inike.de](mailto:info@f1Y-inike.de)  
[www.fly-mike.de](http://www.fly-mike.de)  
Sporthandel Hä er, Coburger Str.50A,  
96479 Weitramsdorf / Tel: 09561/512931

# Fliegend zu besseren Arbeitsleistungen

Ein wissenschaftliches Forschungsprojekt untersucht das Potential von Gleitschirmfliegen zur Persönlichkeits- und Teamentwicklung

**E**ine berufliche Weiterbildung mit dem Thema Gleitschirmfliegen... Was klingt, wie aus der Traumwelt eines im Büro sitzenden Fliegers, holten Bildungsforscher Dr. Thomas Eberle und Tobias Schreiner von der DHV-Jugend gemeinsam mit der Flugschule Chiemsee für ein Wochenende in das Reich der Realität. Ihr Ergebnis: Nachahmungen sind sinnvoll! Dr. Thomas Eberle, Bildungsforscher am Zentrum für Lehrerbildung und Fachdidaktik der Universität Passau und Outdoor-Trainer, untersucht in einem Forschungsprojekt, wie sich Outdoor-Sportarten für Personal- und Teamentwicklung eignen. „Kerngedanke eines Outdoor-Trainings ist die Bewältigung von inszenierten psychischen, physischen und sozialen Herausforderungen“, sagt Eberle. Dass Gleitschirmfliegen einige Überwindung kostet, weiß Jeder, der an seinen Erstflug zurückdenkt. Herzklopfen, feuchte Hände, die Überwindung und das Glücksgefühl bei der sicheren Landung — das bleibt im Gedächtnis. Ein gezieltes Outdoor-Training will solche Erfahrungen für andere Lebensbereiche nutzen.

„Vielfach werden die Sportarten zur Personalentwicklung eingesetzt, um Veränderungsprozesse in Gang zu bringen und Lernen zu ermöglichen“, erklärt Eberle. Ziel ist es, durch den Transfer der Erfahrungen ins berufliche Umfeld die Effektivität und Produktivität der Arbeit zu erhöhen - sowohl individuell als auch in wechselnden Teams. Identifikation im Sinne der Corporate Identity mit einer innovativen Firma, die sich in der Weiterbildung ihrer Mitarbeiter engagiert und Berufszufriedenheit können gefördert werden. Doch schon vor dem Berufseinstieg kann ein Outdoor-Training Erfolge bringen: als schulische oder freizeitpädagogische Maßnahme zur Verbesserung der Selbst- und Sozialkompetenz; für psychisch oder physisch kranke sowie straffällige Jugendliche im Rahmen einer Therapie.

Das funktioniert aber nur, wenn zur Outdoor-Erfahrung weitere Elemente hinzukommen: auf die Zielgruppen ausgerichtete Vorbereitungsphasen, ergänzende Teamübungen und Hilfe beim Transfer ins Berufs- oder Privatleben. Lernen durch Erfahrung erfolgt hier, wenn Teilnehmer ihre Outdoor-Erlebnisse reflektieren, Konsequenzen für zukünftiges Handeln formulieren und diese in weiteren Situationen erproben. Dort erweisen sich Verallgemeinerungen und abstrakte Konzepte als richtig oder müssen weiter an die konkrete Situation angepasst werden.

Ein Beispiel: Mitglieder eines neu zusammengestellten Teams bewältigen eine Outdoor-Aufgabe unter Schwierigkeiten, da mehrere Personen die Führung übernehmen wollen und unterschiedliche Ziele verfolgen. In der Reflexionsphase werden derartige Beobachtungen geäußert und wird als Konsequenz formuliert, man müsse sich über Ziele und Vorgehensweise besser verständigen. In einer weiteren Teamübung wird versucht, die Vorsätze umzusetzen. Wenn dies gelingt und das berufliche Umfeld kooperatives Vorgehen ermöglicht, werden die Erfahrungen (bessere Kooperation, Vertrauen in die gemeinsame Problemlösung und in die Kompetenz der Teammitglieder) auch im beruflichen Kontext wirksam.

Inwieweit Gleitschirmfliegen für all dies geeignet ist, sollte an einem Wochenende in Frasdorf genauer beleuchtet werden. Wie wirkt sich Gleitschirmfliegen auf das Selbstkonzept und die Teamkompetenz aus? Wie beurteilen erlebnispädagogisch vorgebildete Teilnehmer die Einsatzmöglichkeiten in der Jugendarbeit und Erwachsenenbildung? Wie schneidet das Gleitschirmfliegen im Vergleich zu anderen erlebnissportlichen Maßnahmen ab (z.B. mit Rafting, Höhlenbegehung, Mountainbiking, Wildwasser-Kajak, Ski- bzw. Snowboard-Tour, Hochseilgarten, Canyoning, Bergwandern und Orientierung, Sportklettern)?

Fünf Lehramtsstudenten und zwölf Lehramtsstudentinnen, die Seminare über Erlebnispädagogik und Personalentwicklung mit Outdoor-Trainings besucht hatten, wurden von Tobias Schreiner und Fluglehrern der Flugschule Chiemsee mit dem Material vertraut gemacht und ins Gleitschirmfliegen eingeführt.

Teamübungen am Freitagabend dienten dem besseren Kennenlernen, der Vertrauensbildung und der Reflexion des eigenen Verhaltens in der Gruppe. Insbesondere eine Übung, bei der sich die Gruppe mit verbundenen Augen im Gelände orientieren und gemeinsam fortbewegen musste, stellte hohe Anforderungen an die Kooperation. Am Samstag standen Starten, kurze Flugversuche und Landen am flachen Übungshang, am Sonntag etwas weitere und höhere Flüge am steileren Übungshang auf dem Programm. Dass sich immer zwei Teilnehmer eine Ausrüstung teilten, sich



„Von den Teilnehmern sehr positiv bewertet: Die fachliche Leitung der Flugelemente durch die Fluglehrer der Flugschule Chiemsee.“



„Dr. Thomas Eberle, Bildungsforscher am Zentrum für Lehrerbildung und Fachdidaktik der Universität Passau und Outdoor-Trainer“



„Voller Einsatz beim Start.  
Hohe Motivation bringt  
sehnelle Lernerfolge“



„Teamübungen: eine  
wichtige Ergänzung  
jedes Outdoor-  
Trainings.“

beim Auslegen halfen, sich absprachen, wer wann fliegt und sich gegenseitig motivierten, hatte seinen Grund: Das Konzept der Zweier-Teams sollte die Teameffekte verstärken.

## Die Ergebnisse

Um das Pilot-Projekt zu bewerten, wurden Fragebögen über das Training und über die erlebnispädagogische Eignung des Gleitschirmfliegens, ein Test über Selbstsicherheit in Alltagssituationen und eine Gruppendiskussion eingesetzt. Aufgrund der kleinen speziellen Teilnehmergruppe – ein Charakteristikum von intensiven Outdoor-Trainings – sind beobachtete Effekte nicht vorbehaltlos zu generalisieren, können aber Hinweise auf Wirksamkeit und Eignung von Trainings geben.

### Steigerung der Selbstsicherheit

Im Vorher-Nachher-Vergleich war eine signifikante Steigerung der Selbstsicherheit in Alltagssituationen festzustellen. Sie betraf die Dimensionen:

- Negatives Feedback geben. Ärger, Frust, Enttäuschung äußern (dem Partner zutrauen, mit Rückmeldungen fertig zu werden).
- Persönliche Schwächen und Fehler eingestehen (Überzeugung, Fehler machen zu dürfen, Bereitschaft sie zuzugeben).
- Mit Bitten und Forderungen umgehen (Neinsagen, andere um einen Gefallen bitten können).
- Dienstleistungssituationen handhaben (auf Dienstleistungen, über die ein allgemeiner Konsens besteht, ruhig und bestimmt zu bestehen).
- Mit Störungen umgehen, bei Störungen von außen, die dem anderen oft nicht bewusst sind, darauf hinweisen zu können; eigene Wünsche anzumelden und eventuell einen Kompromiss zu schließen.

### Flugangst

„Durch das Gleitschirmfliegen habe ich gelernt, meine Ängste zu überwinden.“ Zwei Teilnehmer hatten im Vorfeld Angst vorm Fliegen und stimmen diesem Statement völlig zu, fünf weitere weitgehend.

### Grenzerfahrung

Die Aussage „Beim Gleitschirmfliegen habe ich eigene Grenzen überwunden“ wird sehr unterschiedlich beantwortet. Vier Teilnehmer stimmen uneingeschränkt zu, vier überhaupt nicht, die anderen verwenden Zwischenwerte. Flugerfahrung

Die Mehrheit der Teilnehmer gibt an, Gleitschirmfliegen habe ihr Selbstwertgefühl gesteigert und habe ihnen persönlich viel gebracht. Eine Erklärung hierfür ist auch, dass die Teilnahme überwiegend durch die Möglichkeit zum Fliegen motiviert war. Allerdings waren einige mit den kleineren „Flügen“ nicht ganz zufrieden und hielten die in der Gruppendiskussion eingebrachte Idee, bei derartigen Maßnahmen zukünftig einen Tandemflug zu ermöglichen, für einen guten Verbesserungsvorschlag. Am Ende des Wochenendes befragt, wollten 6 sicher und 7 wahrscheinlich einen Tandemflug buchen sowie 8 von 17 Teilnehmern eventuell einen Gleitschirmkurs absolvieren. Im konkreten Fall wurde die fachliche Leitung des Trainings und der Flugelemente sehr positiv bewertet (Mittelwert auf einer Skala von 1–7 jeweils 1,59).

### Effekte auf die Teamkompetenz

Man sei zu einem Team zusammengewachsen, habe die Kontakte zu Mitstudierenden intensiviert, die Gruppenatmosphäre habe zum Gelingen beigetragen – all diesen Statements wird weitgehend zugestimmt. Professionell durchgeführtes Outdoor-Training wird als sinnvoll und gewinnbringend erachtet (Mittelwert 1,52). Einzelne berichten positive Effekte auf ihre Teamkompetenz, andere nicht.

### Endergebnis:

#### Für die individuelle Entwicklung sehr geeignet - Förderung der Teamkompetenz kritisch hinterfragt

Nach dem Seminar beurteilten die Teilnehmer Gleitschirmfliegen für die individuelle Entwicklung als sehr geeignet, während mögliche Effekte auf die Teamkompetenz kritisch hinterfragt wurden. Erlebnispädagogisch sinnvoll sei das Training nur mit entsprechenden Reflexionsphasen. Als Zielgruppe sehen sie ältere Jugendliche und Erwachsene. Für Gleitschirmfliegen sprächen unter anderem das Teamkonzept, der Erlebniswert, die Steigerung des Selbstwertgefühls und einer realistischen Selbsteinschätzung, die Angstüberwindung, die Notwendigkeit eigenverantwortlichen Handelns und der Spaß. Allerdings sei es auch teuer, biete wenig Anlass für Gruppendynamik und (aus Sicherheitsgründen) zu wenig Herausforderungen, sei nur kurzfristig belastend (beim Hochtragen der Schirme) und in den beiden Tagen habe man keine wirkliche Vorstellung vom Fliegen bekommen.

„Als Sportart mit individuellem Charakter ist Gleitschirmfliegen besonders geeignet, eine Auseinandersetzung der Teilnehmer mit sich selbst anzuregen“, meint Eberle. Bei entsprechender Gestaltung können kooperative Elemente die Teamkompetenz fördern. Gerade die Zweier-Teams am Übungshang fördern eine Zusammenarbeit und locken kontaktscheue Teilnehmer aus der Reserve. Dass die Lehramtsstudenten mehr Flüge machten, als ein vergleichbarer Grundkurs mit Ausrüstung für jeden Teilnehmer, ist laut Eberle auf die effektive Unterstützung der Partner und die gegenseitige Motivierung zurückzuführen. „Gleitschirmfliegen bietet bei entsprechender Konzeption der Maßnahme und kompetenter Leitung ein Setting, das Effekte auf Selbstkonzept und Teamkompetenz erwarten lässt“, fasst Eberle zusammen.

Kontakt: Dr. Thomas Eberle, Zentrum für Lehrerbildung und Fachdidaktik, Empirische Lehrerbildungs- und Schulentwicklungsforschung, Universität Passau. [www.thomas-eberle.de](http://www.thomas-eberle.de); e-mail: [office@thomas-eberle.de](mailto:office@thomas-eberle.de)  
Tobias Schreiner, DHV-jugend. [www.dhv-jugend.de](http://www.dhv-jugend.de); E-Mail: [jugend@dhy.de](mailto:jugend@dhy.de)

## Mit dem Kopf bei der Arbeit oder beruflich im Abseits?

Gerling EGO. **Die** Berufsunfähigkeitsversicherung  
ohne Verweis **klausel 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, Thomas Ingerl, Tel. +49 69 7567-395 oder [thomas.ingerl@gerling.de](mailto:thomas.ingerl@gerling.de). Sie können uns auch einfach den nebenstehenden Coupon faxen.

Fax +49 69 7567-230

Not und Zuname

'Straße, Hausnummer

JPostleitzahl, Ort

r./rel./Ean privat

IGeburtsdatum

selbstänelig

Tel./rax.geschäftlich

literuf

EI angestellt

**G GERLING**  
Wir unternehmen *Sicherheit.*

# Frühlingserwachen

21. - 24. April 2005 - Greifenburg



**Go South!** Nach Bezau und Kössen eröffnen wir die Saison heuer gemeinsam in Greifenburg. Eingeladen sind wieder alle jungen DHV-Mitglieder mit Drachen und Gleitschirm, die gemeinsam fliegen gehen wollen, eine Menge Spaß dabei haben und sich außerdem in Theorie und Praxis weiterbilden möchten.

■ **Was kostet das Ganze?** Die DHV-Jugend übernimmt alle Kosten für die Betreuung und die Start- und Landegebühren für die Teilnehmerinnen. Selber bezahlen müsst ihr den Campingplatz und die Auffahrten.

■ **Was muss ich mitnehmen?** Ausser einem gecheckten Schirm/Hanglider ist eine Funkausrüstung ratsam, um rechtzeitig zu erfahren, wos gerade abgeht! Außerdem alles, was zur allgemeinen Belustigung dient; also Grill, Lärminstrumente und DVDs nicht vergessen.

■ **Wer kann sich anmelden?** Alte Mädels und Jungs bis 28 Jahre mit gültigem A-Schein oder Sopi, die die Party in Greifenburg mitfeiern wollen und richtig was dazulernen wollen! Abwindzentrierer, Partyverweigerer und Miesepeter sollten jedoch lieber zu Hause bleiben.

■ **Wo kann man sich anmelden?** Die Anmeldung und weitere Infos gibt's im Internet auf unserer Homepage [www.dhv-jugend.de](http://www.dhv-jugend.de). Reinklicken, ausfüllen, abschicken und ihr seid dabei!

## Weitere Termine — gleich vormerken!

26. — 29. Mai 2005                      1. DHV-Jugend Schlepp-Event in Berlin  
14. — 20. August 2005                Junior Fun Cup

Auf unserer Homepage erfahrt ihr ständig aktuelles über unsere Events und Projekte!

## DHV-Jugendförderung in der Breite

Neben der Durchführung unserer Events wollen wir von der DHV-Jugend auch in diesem Jahr wieder möglichst viele junge Menschen mit unserem schönen Sport in Kontakt bringen. Um dieses Ziel zu erreichen, sind wir auf eure Hilfe angewiesen! Wenn ihr auch einen Schnuppertag für junge Leute, ein Klassenprojekt oder andere Aktionen durchführen wollt, wendet euch an uns, wir unterstützen euch mit Ideen, Material und geben auch die eine oder andere finanzielle Spritze!

Wir freuen uns auf eure Ideen! Schreibt einfach eine Mail an [jugend@dhv.de](mailto:jugend@dhv.de) oder ruft uns an!

## Neue Musterprüfbescheinigungen 279/132

### Gleitsegel

MusterprüfNr	Muster Klasse	Inhaber der Musterprüfung
DHV GS-01-1293-04	Aifwaye Sport 2 XS 1-2 GH	Alnwaye Villingen Ges.m.b.H. 55 kg - 70 kg
DHV GS-01-1294-04	Independence Speed S 1-2 Biplace	Fly market Flugsport-Zubehör GmbH & Co. KG 130 kg - 180 kg
DHV GS-01-1295-04	Ozone Geo XS 1-2 GH	OZONE Gliders Ltd. 55 kg - 70 kg
DHV GS-01-1296-04	Ozone Geo S 1-2 GH	OZONE Gliders Ltd. 60 kg - 85 kg
360 GS-01-1297-04	Ozone Geo 1-2 GH	OZONE Gliders Ltd. 80 kg - 100 kg
DHV GS-01-1298-04	Ozone Geo L 1-2 GH	OZONE Gliders Ltd. 95 kg - 115 kg
DHV GS-01-1299-05	Sol Synergy 2 S 2 GH	Sol Sports Ind. E Comerico LTDA 60 kg - 80 kg
DHV GS-01-1300-05	Sol Synergy 2 M 2 GH	Sol Sports Ind. E Comerico LTDA 75 kg - 95 kg
DHV GS-01-1301-05	Sol Synergy 2 L 2 GH	Sol Sports Ind. E Comerico LTDA 90 kg - 110 kg
DHV GS-01-1302-05	Sol Synergy 2 XL 2 GH	Sol Sports Ind. E Comerico LTDA 105kg - 125kg

### Gleitsegelgurtzeuge

MusterprüfNr	Muster Anhängelast max.	Inhaber der Musterprüfung
DHV GS-03-0311-04	CONNECT LIGHT 120 kg	Swing Flugsportgeräte GmbH

### Gleitsegelrettungsgeräte

MusterprüfNr	Muster Anhängelast max.	Inhaber der Musterprüfung
DHV GS-02-0121-04	wings of Change BLITZ Bi 220 kg	wings of change

### Gleitsegel-Zubehör

MusterprüfNr	Geräteart
DHV GSINH-0004-04	Gleitsegel-Windenschlepphilfe

### Schleppklinken

MusterprüfNr	Muster Zulässig für	Inhaber der Musterprüfung
DHV 06-0033-04	Flash 1 HG-Eins. HG-Doppels. HG-UL	Drachenflugschule Kelheim

## Bekanntmachung

### gemäß § 33 LuftVZO

#### Ausbildungserlaubnis wurde für folgende neue Flugschulen erteilt:

Flugschule Revierwings, Peter Seifert, Paschenfurth 5,  
47506 Neukirchen-Vluyn  
Fly North, Georg Silling, Roderbruchstraße 2, Dudensen  
31535 Neustadt  
Passagierflug Waliberg, Richard Brandt, Rißeckstraße 5, 83727  
Schliersee

#### Ausbildungserlaubnis wurde für folgende Flugschule wegen Beendigung des Ausbildungsbetriebs widerrufen:

Flugschule Berchtesgaden  
Franz Wenig, Artenreitweg 18, 83471 Schönbühl

Anzeige

## Ihr persönliches Trainingsprogramm

### mit dem Fitness-Coach

[www.richtigfit.de](http://www.richtigfit.de)



In nur wenigen Minuten

können Sie ihr persönliches Trainingsprogramm  
zusammenstellen: Walking, Jogging, Biking, Inline-Skating,  
Schwimmen, Gymnastik...

**DEUTSCHER  
SPORTBUND**

## Karabinerbrüche in Brasilien

Dem DHV sind aus Brasilien zwei gebrochene Gurtzeugkarabiner Parafly Automatic von AustriAlpin zugesendet worden. Beide Karabiner haben deutliche Gebrauchsspuren, die auf einen unsachgemäßen Gebrauch hinweisen. Es befinden sich Materialabplatzungen und Einkerbungen am Karabiner. Die Angaben aus Brasilien zur Nutzung, Betriebsdauer und dem Bruchhergang sind nicht zweifelsfrei überprüfbar. Die Nutzungsdauer eines dieser Karabiners wird

mit ca. 350 Betriebsstunden angegeben. Laut dem Hersteller Austrialpin sind die Produktionsjahre dieser Karabiner 1999 und 2001. Das Bruchbild deutet jeweils auf einen Ermüdungsbruch mit anschließendem Gewaltbruch hin.



Gebrochene Karabiner



Materialabplatzungen und Einkerbungen

### Aktueller Hinweis zu Karabinern

Der DHV hat seit dem Auftritt der Karabinerbrüche der Firma AustriAlpin Forschungsarbeiten zur Problematik Schnapperspiel und Dauerschwingfestigkeit betrieben, um eine Verbesserung der Lufttuchtigkeitsforderungen vorzubereiten. Dabei sind AustriAlpin Alu Karabiner älterer Bauart mit großem Schnapperspiel wegen ihrer geringen Dauerschwingfestigkeitswerte aufgefallen. Um bis zur Änderung der Lufttuchtigkeitsforderungen die Sicherheit zu gewährleisten, hat der DHV alle Karabiner-Hersteller aufgefordert, bis zum 1. März 2005 Nachweise über die Dauerschwingfestigkeit ihrer Produkte zu erbringen.

### Der DHV empfiehlt allen Gleitschirmpiloten:

Wenn ein Karabiner sichtbare Beschädigungen aufweist oder nicht ordnungsgemäß funktioniert, z.B. der Schnapper klemmt oder das Schließen mit Handkraft unterstützt werden muss, müssen diese Karabiner umgehend ausgetauscht werden. Vor jedem Start sollte zusätzlich eine Sicht- und Funktionskontrolle erfolgen die sicherstellt, dass die Karabiner tatsächlich geschlossen sind. Dies gilt unabhängig vom Fabrikat des Karabiners. Die Lebensdauerangaben der Karabinerhersteller beziehen sich nur auf unbeschädigte und funktionstüchtige Verbindungselemente.

Der DHV empfiehlt weiterhin, wie bereits mehrfach veröffentlicht, auf grund der höheren Lebensdauer und der geringeren Gebrauchsempfindlichkeit sowohl für Drachen- als auch Gleitsegelpiloten die Verwendung von Stahlkarabinern.

Weitere Information auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de) zu Karabinern

DHV 1-2 **3**  
**Mistral**



**Swing GmbH**  
**An der Leiten 4**  
**82290 Landeberied**  
**Hermang**  
**tel.: +49 Kg 8141 3277888**  
**fax.: +49 (0) 8141 32778711**  
**Info@swing.de**

**3 300**

FREE FLIGHT  
FOCUS EV

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

## Windenschleppung von Gleitsegeln

Gleitsegel werden seit 1987 offiziell an der Winde geschleppt und seit dieser Zeit ist der Sackflug eine Begleiterscheinung im Gleitsegel-Windenschlepp, die immer wieder zu Unfällen geführt hat.

Damit konstruktiv die Gefahren durch den Sackflug verringert werden können, werden die Segel im Musterprüfverfahren auch auf ihre Windenschlepptauglichkeit geprüft. Diese Prüfung haben bisher alleine die Hersteller bewertet und nachgewiesen.

Auch heute noch ist es Sache des Gleitsegelherstellers, die Eignung für den Windenschlepp nachzuweisen. Allerdings prüfen unsere Testpiloten gezielt das Aufziehverhalten der Segel in der Ebene und damit auch das Füll- und Kappenverhalten am Boden, das beim Windenschlepp sehr wichtig ist. Neigt ein Segel zum "hinten Hängenbleiben", wird das im Testbericht vermerkt und unsere DHV-Testpiloten stellen fest, ob dieses Segel windenschlepptauglich ist oder nicht oder ob es nur mit einer Windenschlepphilfe geschleppt werden darf.

In der DHV-Kommissionssitzung am 11.9.04 war deshalb beschlossen worden: Bei Gleitsegeln wird im Luftsportgerätekenntblatt künftig die Windenschlepptauglichkeit in "ja", "nein", oder "ja mit Windenschlepphilfe" eingeteilt. Künftig können sich alle Piloten an Hand des Geräteprüfblattes und des Testberichtes selbst informieren, ob ihr neues Segel sich einfach an der Winde verhält ist oder ob es eine Schlepphilfe benötigt.

### Gleitsegel DHV-Kategorie 1 der neuen Generation

Die neue Generation Gleitsegel der DHV Kategorie 1 hat sich gut beim Windenschlepp bewährt. Trotz der reduzierten Dynamik sind bisher keine Fälle von Sackflug bekannt geworden.

### Vorsicht bei älteren Gleitsegeln!

Ältere Segel, die sich bisher unauffällig beim Windenschlepp verhalten haben, können durch Alterung, Feuchte und Kälte plötzlich Sackflugtendenzen aufweisen und schleppuntauglich werden. Ebenso kann Feuchtigkeit zum "Mantelschrumpfen" führen und Leinen verkürzen, was zur Folge hat, dass sich das Segel schlechter aufstellen lässt und die Sackflugneigung zunimmt. Auch eine zerknitterte Anströmleiste kann sich negativ beim Aufziehen und Füllen der Kappe auswirken. Abhilfe kann hier ein mehrmaliges Aufziehen des Segels vor dem ersten Windenstart schaffen. Durch das Füllen glätten sich die Falten und die Strömung liegt wieder besser an.



Oft sind es mehrere dieser aufgeführten Faktoren, die ursächlich für den Sackflug sein können. Der Faktor "Pilotenfehler" ist mit ca. 90% allerdings immer noch die Hauptursache der Sackflüge in der Startphase beim Windenschlepp (Piloten führen die Tragegurte nicht lange genug)!

Der DHV empfiehlt deshalb generell die Benutzung von Windenschlepphilfen!

Die Sackflugneigung, die durch Alterung mancher Segel zunimmt, kann damit wirksam verhindert werden. Das Aufziehen der Kappe wird mit einer Windenschlepphilfe wesentlich erleichtert, der Schlepp wird sicherer durch den etwas kleineren Anstellwinkel und die Ausklinkhöhe verbessert sich auch, weil der Steigflug mit der Geschwindigkeit des "besten Gleitens" durchgeführt wird.

Fazit: Die Aussage der Hersteller und unserer DHV-Testpiloten über die Windenschlepptauglichkeit kann nur für neue Gleitsegel wirklich verbindlich gemacht werden.

Um die Windenschlepptauglichkeit zu erhalten, müssen die Piloten selbst kritisch ihre Segel beobachten und bei den ersten Anzeichen (z.B: hinten Hängenbleiben der Kappe, ungewohnt schweres und verzögertes Aufziehen, etc.) daran denken, dass ihr Segel dann möglicherweise eine Windenschlepphilfe benötigt, damit es auch künftig sicher geschleppt werden kann.

Horst Barthelmes, DHV-Schleppbüro

## Schlepp-Seminare für Vereine auch im Jahr 2005

Bei Sonnenschein und einem Superwetter konnte das letzte DHV Winden- und UL-Schleppseminar für 2004 am 21. November in Ortenau erfolgreich durchgeführt werden.

Die Schleppseminare bei den Vereinen sollen die Sicherheit im Winden- und UL-Schlepp sowie die Performance der Piloten und der Windenführer verbessern. Das DHV-Schleppbüro plant auch in diesem Jahr wieder, Vereine auf Wunsch und nach Möglichkeit zu besuchen. Für die Terminplanung ist es deshalb wichtig, dass ihr uns euren Wunschtermin baldmöglichst mitteilt, [dhschleppbueroet-online.de](http://dhschleppbueroet-online.de).

Die Kosten für ein Winden- bzw. UL-Schleppseminar auf eurem Gelände betragen 174 Euro für den Verein. Die Fahrtkosten übernimmt der DHV.





## Windenführer-Info zum Thema Startabbruch

Auch in diesem Jahr sind wieder Gleitsegel-Windenschleppunfälle passiert, die auf das Fehlverhalten von Windenführern zurückzuführen waren. Unfälle, die vermeidbar gewesen wären, wenn die Verfahrensanweisungen für das »Verhalten beim Sackflug« und beim Kommando »Halt Stopp« eingehalten worden wären.

So wurden mindestens drei Unfälle verursacht, bei denen der Windenführer beim wiederholten Kommando: »Halt Stopp!«, schlagartig den Fahrhebel losließ. Die im Sackflug befindlichen Piloten stürzten daraufhin aus ca. 10 m Höhe ohne Seilzugunterstützung ab und verletzten sich zum Teil schwer. Dabei hätten diese Unfälle mit großer Wahrscheinlichkeit vermieden werden können, wenn der Windenführer beim Kommando »Halt Stopp« den Schleppvorgang, wie in den Windenführer-Bestimmungen gefordert wird, nicht abrupt abgebrochen hätte. Richtig wäre es gewesen, wenn der Sackflugpilot in Bodennähe (alle Unfälle geschahen in ca. 10 m GND) unter Zugkraft bis zum Boden geschleppt und »gelandet« worden wären.

Grundsätzlich gilt für den Windenführer:

1. »Halt Stopp« ist für den Windenführer ein Befehl des Startleiters und er muss den Schleppvorgang abbrechen. Die Ursachen können z.B. Verhänger, offene Beinschlaufen, verdrehte Bremsleinen etc... sein. Ursache kann aber auch ein Sackflug direkt nach dem Abheben sein.
2. Beim Kommando »Halt Stopp!« niemals schlagartig den Fahrhebel loslassen! Plötzliche Seilzugentlastung führt unweigerlich zum Pendeln, das in Bodennähe (kritische Höhe ist 10 m GND) ein hohes Unfallpotential für den Piloten birgt.
3. Bei erkennbarem Sackflug (großer Anstellwinkel, kaum Steigen trotz erhöhter Zugkraft, kein Sicherheitsstart) bis zu einer Höhe von 20 m GND den Piloten unter Seilzugkraft gefühlvoll bis zum Aufsetzen »Herunterschleppen«. Keinesfalls unter 20 m GND plötzlich die Zugkraft wegnehmen. Die Kappe könnte nach hinten abkippen und der Pilot könnte sich schwere Rückenverletzungen zuziehen.
4. Auch beim Drachen-Windenschlepp in Bodennähe niemals die Zugkraft plötzlich wegnehmen. Die einzige Ausnahme ist der »Lock Out«. Hier muss der Windenführer bei Erkennen der Situation die Zugkraft komplett wegnehmen und ggf. Kappen, wenn ein Wiedereindreihen in die Zugrichtung nicht mehr möglich ist.

Horst Barthelmes, DHV-Schleppbüro

## Jahresnachprüfung von Schleppwinden

Alle zwei Jahre, genau genommen alle 24 Monate nach dem letzten Check, müssen alle Winden wieder nachgeprüft werden!

Ist eure Winde wieder zur Nachprüfung fällig?

Wenn ja, denkt daran, dass nur eine nachgeprüfte Winde für den Schleppbetrieb zugelassen ist. Ein abgelaufener Check bedeutet unter Umständen ein Versicherungs- und Haftungsproblem. Deshalb unbedingt nachprüfen lassen!

Unterlagen für die Nachprüfung findet ihr unter [dhv.de](http://dhv.de) (Schleppbetrieb, Downloads). Dort findet ihr auch die Liste der DHV-Windennachprüfer (WNP) sowie ein Nachprüfprotokoll und die Prüfanweisung. Verantwortlich für die Nachprüfung der Vereinswinde ist der Vereinsvorstand als Halter der **Windeth** der Windenführer.

## Neue Schleppklinke für GS- und UL-Schlepp

Eine neue Seilschleppklinke für Gleitsegel und UL-Schlepp mit nur 50 Gramm Gewicht hat die Firma Hd5 unter dem Namen »Klings« zugelassen. Die Herstelleranschrift: HdS Dipl. Ing. E. Hasselhoff Heiligenstraße 5, 40593 Düsseldorf [www.rheinland-paragliding.de](http://www.rheinland-paragliding.de).



## Neue GS-Windenschlepphilfe

Eine neue GS-Windenschlepphilfe wird nun auch von der Firma Swing unter der Typenbezeichnung »Pro Tow« (Musterprüfnummer DHV GSWH-0004-04) angeboten. Herstelleranschrift:

Swing Flugsportgeräte GmbH  
An den Leiten 4, 82290 Landsberied  
<http://www.swing.de>



## Neue Schleppklinke für UL-Schlepp

Speziell für den UL-Schlepp hat Rudi Aumer die Seilklinke »Flashl.« entwickelt, die für den ein- und doppelseitigen UL-Schlepp zugelassen ist. Sie wiegt 125g und kann einfach an allen HG-Gurtzeugen montiert werden.

Herstelleranschrift: Drachenflugschule Kelheim, Mitterring 25, 93309 Kelheim, Tel: 09441/4938, <http://www.dfs-kelheim.de/>.



# Wer nie it denn da?

„Imposant war eine Gruppe von fünf Adlern bzw. Geiern, mit denen wir ein paar Minuten im selben Bart kreisen durften – was genau es war, wissen wir bis heute noch nicht ...“, schrieb uns ein Flieger.

Von jeher haben Greifvögel den Menschen in ihren Bann gezogen, sei's durch Größe, Schönheit oder ihr fliegerisches Geschick. Piloten, die bereits luftige Begegnungen mit Greifvögeln erlebten, wissen, was hier gemeint ist. Schon immer hat der Mensch ihnen sehr gegensätzliche Empfindungen entgegengebracht. Auf der einen Seite wurden sie als Unheilsbote gefürchtet und als Schädling verfolgt und auf der anderen als Symbol für Kraft und Schönheit verehrt.

Sicherlich ist es oft auf den ersten Blick schwierig, die Greifvögel zu bestimmen. Wer nicht versiert ist oder nur oberflächlich hinsieht, könnte die Flugbilder leicht verwechseln. Da die Begegnungen oft nur kurz sind, bleibt leider auch nur wenig Zeit, ein Foto zu machen, anhand dessen man den Vogel später genau bestimmen könnte. Meistens imponieren die gefiederten Flieger auch so sehr durch ihre Größe und ihr fliegerisches Können, dass in solchen Momenten kaum jemand ans Fotografieren denkt. Hier ist ein Überblick der bei uns am häufigsten vorkommenden Greifvogelarten. Wenn man die typischen Merkmale – besonders im Flug – einmal verglichen hat, ist es gar nicht mehr so schwer, festzustellen, wer da gerade mit einem im gleichen Bart kreist.

Bettina Mensing, Referat Flugbetrieb



## STEINADLER *der König der Lüfte*

Der Adler liegt geschickt und majestätisch. Schon früher machte ihn sein kühner Blick und seine Stärke zum typischen Wappentier - nur Könige durften mit ihm jagen.

Bes. Merkmale: Größe: ca. 75 – 90 cm  
Beeindruckende Spannweite von ca. 1,75 bis zu 2,20 m  
Das Gefieder ist dunkelbraun mit einer goldbraunen Tönung. Jungvögel haben große weiße Abzeichen. Der Adler ist deutlich größer als der Bussard.

Lebensraum: hauptsächlich in den Felsgebieten der Alpen

Der Flug: Im Flug trägt er den Kopf weit nach vorn gestreckt. Der Schwanz ist mittellang. Die Flügel sind V-förmig nach oben angehoben und an den Enden breit gefächert. Der Flug ist ein Gleiten oder Segeln, wobei nur wenige Flügelschläge zu beobachten sind.



## WANDERFALKE *der Rekordflieger*

Der schlanke Greifvogel ist wohl das schnellste Lebewesen unseres Planeten. Im normalen Streckenflug beträgt seine Geschwindigkeit "nur" 50-60 km/h. In großer Höhe während des Spähfluges ist er schon mit ca. 100 "Sachen" unterwegs. Vom Spähflug kann er mit ein paar zackigen Flügelschlägen seinen strömungsförmigen Körper in den Sturzflug auf ein atemberaubendes Tempo von ca. 300 km/h beschleunigen.

Bes. Merkmale: Größe ; ca. 38 – 48 cm  
Spannweite ca. 94-112 cm (etwa krähengroß)  
Die Oberseite ist grau-schwarz, die Unterseite weißlich mit schwarzen Streifen. Sie haben breite dunkle Backenstreifen. Die Jungvögel sind dunkler und bräunlicher.

Lebensraum: Bevorzugt die Felswände der Mittel- und Hochgebirge und Steilküsten. Er jagt viel in offenen Landschaften.

Der Flug: Ein eleganter, schneller und geschickter Flieger mit langen, spitzen Flügeln und kurzem, spitz zulaufendem Schwanz. Auffallend sind die schnellen, flachen Flügelschläge.



## GÄNSEGEIER *der Sommergast in den Alpen*

Der thermikabhängige Segelflieger ist größer als der Seeadler. Typisch ist der lange, dünne, unbefiederte Hals, der aus der Halskrause herausragt. Als Brutvogel lebt er in Südeuropa. Als Sommergast ist der Gänsegeier inzwischen von Mai-September wieder in den Alpen zu finden.

Bes. Merkmale: Größe; ca. 97 – 104 cm  
Spannweite: ca. 2,40 m bis zu beachtlichen 2,75 m!  
Das Gefieder ist sandfarben mit schwarzen Flügeln und schwarzen Schwanzfedern. Bei Jungvögeln ist die Halskrause braun, bei älteren Tieren weiß-gelblich. Die Flügel sind beinahe rechteckig und breittartig. Der Schwanz wirkt kurz und abgeschnitten.

Der Flug: Das Flugbild des Gänsegeiers ist sehr markant. Er fliegt mit weit gespreizten Handschwingen, der Hals ist eingezogen. Der kurze Schwanz ist im gespreizten Zustand leicht keilförmig.



### MÄUSEBUSSARD *der Segelflieger*

Der etwa hühnergroße Vogel ist der am weitesten verbreitete Greifvogel Europas. Er ist sehr ruffreudig. Sein Ruf erinnert an das Miauen einer Katze. Darum nennt man ihn mancherorts auch "Katzenadler".  
 Bes. Merkmale: Größe: ca. 51 - 56 cm  
 Spannweite: bis ca. 1,30 m  
 Kaum ein Mäusebussard gleicht dem anderen. Die Färbung ist oft völlig unterschiedlich von braun bis reinweiß mit allen Übergängen. Die Flügelspitzen sind jedoch immer dunkel und die Oberseite meistens braun.  
 Lebensraum: Ist fast in ganz Europa in abwechslungsreicher Waldlandschaft, im Flachland und im Gebirge zu finden.  
 Der Flug: Er ist ein typischer Segelflieger. Die Handschwingen sind dabei nach oben gebogen. Im Ruderflug sind die Flügelschläge meist schnell und flach. Im Flug erkennt man ihn an den breit abgerundeten Flügeln und den quergebänderten gefächerten Schwanz.



### WIESENWEIHE *die Grazile*

Sie wirkt im Flug schlank und grazil - etwas schlaksig und doch elegant. Aufgrund dieser eleganten Leichtigkeit im Flug ist sie leicht vom Mäusebussard - dessen Revier sie teilt - zu unterscheiden. Mehr einer Möwe ähnlich als einem Greifvogel, gaukelt sie im niedrigen Flug über die Felder. Bei diesem Flug scheint der Vogel in der Luft von einer Seite auf die andere zu schaukeln. Der Bestand ist stark vom Aussterben bedroht!  
 Bes. Merkmale: Größe: ca. 43 - 47 cm  
 Spannweite: ca. 100 - 116 cm  
 Im Flug sind beim Männchen die typisch dunklen Bänder auf den Flügeln zu sehen. Die Weibchen sind braun gefärbt und haben weniger auffallend weiße Bürzel.  
 Lebensraum: Weite Feuchtgebiete des Tieflandes mit nicht zu hoher Vegetation.  
 Der Flug: Sie fliegt in gaukelndem Suchflug mit meist V-förmig nach oben gehaltenen Flügeln oft dicht über dem Boden.



### HABICHT *der edle Greifer*

Er ist wohl der Schönste der heimischen Greifvögel. Im Orient heißt es: "Der Habicht hat Federn wie Seide, Krallen wie Stahl und Augen wie Feuer." Aus der Entfernung leicht mit dem Sperber oder Bussard zu verwechseln. Der Habicht ist jedoch kräftiger als der Sperber, seine Flügelschläge sind langsamer, die Gleitphasen sind länger. Insgesamt schlanker als der Bussard. Im Flugbild unterscheidet er sich durch einen längeren Schwanz und kürzere abgerundete Flügel vom Bussard.  
 Bes. Merkmale: Größe: ca. 50 - 60 cm  
 Spannweite: bis zu 110 cm  
 Jungvögel haben eine kaffeebraune Unterseite und sind gelblich mit längsgetropfter Brust. Erst im Alter werden sie graubraun mit weiß-schwarz quer gebänderter Brust.  
 Lebensraum: Bevorzugt abwechslungsreiche Waldgebiete mit ruhigen Altholzbeständen.  
 Der Flug: Die kurzen, runden Flügel gestalten einen raschen wendigen Flug, wobei der lange Schwanz als Steuer dient. Typisch: lange Gleitphasen im Flug, die den Flügelschlägen folgen. Er segelt auch gerne.



### TURMFALKE *Jäger über den Dächern*

Von den Greifvögeln kommt der Turmfalke neben dem Mäusebussard in Europa am meisten vor. Er ist sehr anpassungsfähig und ist inzwischen auch in den Städten zu Hause. Der Falke ist der perfekte Jäger mit einem relativ kleinen Kopf, großen Augen und den typisch gekrümmten Hakenschnabel. Sein Körper ist sehr schlank, die Flügel lang und spitz, die Zehen lang und kräftig.  
 Bes. Merkmale: Größe: ca. 33 - 36 cm  
 Spannweite: bis zu 75 cm  
 Kleiner Falke mit rotbrauner Oberseite, langen Flügelspitzen u. langem Schwanz. Blaugrauer Bartstreif am Kopf, die Kehle ist meist sehr hell.  
 Lebensraum: Sowohl im Tiefland als auch im Hochgebirge.  
 Der Flug: Typisch ist der "Rüttelflug" (= Fliegen vor Ort). Es sieht so aus, als ob der Falke an einem unsichtbaren Faden ca. 10- 20 m über den Boden hängt. Der Kopf ist nach unten und gegen den Wind gerichtet, bis er Beute entdeckt. Die Flügelbewegungen sind dabei schnell flatternd und der lange Schwanz gespreizt. Beim Streckenflug erfolgen die Flügelschläge hastig und schnell hintereinander.



### SPERBER *der wendige Flieger*

Besonders das wesentlich größere Weibchen ist leicht mit einem Habichtmännchen zu verwechseln. Die Sperber sind jedoch kleiner, haben einen gerade abgeschnittenen Schwanz und fliegen mit hastigeren Flügelschlägen.  
 Bes. Merkmale: Größe: ca. 28 38 cm  
 Spannweite: ca. 58 - 80 cm  
 Typisch: Die Unterseite ist weiß mit rötlich-brauner Querbänderung ("gesperbert"). Die Oberseite ist beim Weibchen bräunlich-grau und beim Männchen blaugrau.  
 Lebensraum: In ganz Europa in lockeren Wäldern (auch Gärten und Parks in Dörfern und Städten).  
 Der Flug: Er fliegt ähnlich wendig mit wenigen schnellen Flügelschlägen und längeren Gleitstrecken als der Habicht.



### ROTMILAN *der Elegante*

Ein sehr eleganter Greifvogel, war im Jahr 2000 "Vogel des Jahres". Wegen der auffälligen Schwanzform wird er im Englischen "Red Kite" (Roter Drachen) genannt. Bei uns ist er auch als Gabelweihe bekannt.  
 Bes. Merkmale: Größe: ca. 60 - 66 cm  
 Spannweite von ca. 1,75 bis ca. 1,90 m  
 Typisch: Langer roter, tief gegabelter Schwanz; grauer Kopf  
 Lebensraum: in großen Laubwäldern des Tieflandes und im Mittelgebirge. Er ist ein echter Europäer: 2/3 des weltweiten Bestandes leben in Deutschland.  
 Überwintert im nördlichen Mittelmeerraum.  
 Der Flug: Weiche, tiefausholende Flügelschläge und recht auffällige seitliche Steuerbewegungen des Schwanzes.



# GELÄNDE



## Blomberg / Bad Tölz

Bisher konnte der Blomberg nur bei Ostwind befliegen werden. Allerdings wurde dieser Startplatz über die Jahre hinweg anspruchsvoller. Immer höher wuchsen die Bäume. Nachdem der Borkenkäfer auf der Nordost- und Nordwestseite in 2003 ganze Arbeit geleistet hatte, wurde im vergangenen Jahr die Zulassung der neuen Flächen forciert. Bad Tölz und Forstamt stimmten dem neuen Startplatz durch Überzeugungsarbeit des Drachenfliiegerclub Isarwinkel zu. Aber so einfach ging es dann doch nicht. Aufgrund von Protesten der Jägerschaft und der benachbarten Gemeinde wurde durch die Untere Naturschutzbehörde ein Ortstermin mit 20 beteiligten Personen ein-gerufen. Nach langer Diskussion einigte man sich auf folgende Regelung:

- Soaringflüge in Richtung Westen sind räumlich begrenzt (Rauhfußhuhn – Schutzgebiet)
  - > Thermische Flüge nach Westen sind nur mit einer Mindesthöhe von über 400 m GND erlaubt.
  - Der letzte Start darf spätestens eine halbe Stunde nach Beendigung des Bergbahnbetriebs erfolgen.
  - > Zunächst Probebetrieb bis zum 31.01.2007
- Die Regelungen hängen an der Bergbahn aus. Wir bitten alle Piloten die Auflagen dringend einzuhalten. Verstöße müssen durch den Drachenfliiegerclub Isarwinkel und den Lenggrieser Gleitschirmfliegern mit Flugverbot geahndet werden, da ansonsten das Fluggebiet erheblich gefährdet ist. Björn Klaassen, DHV Flugbetrieb / Drachenfliiegerclub Isarwinkel

## Onnerskopf / Bühl

Offene Türen und eine rasche Erlaubniserteilung! So sah es 2002 bei den Guggelfliegern aus. Weit gefehlt! Wolfgang Braun und Klaus Butzke müssen sich mit ihrer Mannschaft weiterhin richtig ins Zeug legen. Durchgeführt wurde unter anderem eine ornithologische Untersuchung, welche durch die Naturschutzbehörde und das örtliche Umweltschutzamt der Stadt Bühl gefordert wurde. Das Gutachterbüro Ness untersuchte intensiv das Gelände. Ergebnis: Eine erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigung der Vogelwelt ist durch die Anlage der Startfläche nicht zu erwarten. Dennoch wurde und wird das Ergebnis durch den privaten Naturschutz scharf torpediert. Weitere Verhandlungen stehen derzeit aus. Björn Klaassen, DHV Flugbetrieb

## Täglich Schulung Service Shop



**Flugschule Hochries**  
Hochriesstr. So; 83122 Samerberg  
Mail: [info@flugschule-hochries.de](mailto:info@flugschule-hochries.de)  
Tel: 08032/8971

*Kalender 2005 kostenlos!*

Ausbildungszentrum  
inkl. Wettfgarniel

Prüfzentrum A + 0

Online Shop

2-Jahres-Check nur  
129 € incl. Versand

Madeira  
La Palma  
Andalusien  
Sizilien  
Norditalien  
Griechenland  
Kroatien  
Slovenien  
Comer See  
Ost- u. Südtirol  
Castelluccio  
Dolomiten  
Sardinien  
Brasilien



www.BLUE SKY .at  
A - 9920 Sillian 83 - Tel. (43) 04842 5176

000 ZDWil o g li 000



Hotline (05322) 14 15  
[info@harzergas.de](mailto:info@harzergas.de)

**wwwparacenter.com**

**Reisen 2005**

- Süd Afrika
- \* Sky 8 Fly
- Bassano
- Jordanien (mit 2, ohne Motor)
- Greifenhurg
- Andelsbuch
- Lee de Anney
- \* Oüdenix / Türkei
- La Palma
- \* Mexiko

**Motorschirmausbildung**

Harz

- \* Tonoheim
- Chiemsee



**Fly with the best**

- \* Fiesch mit Toni Bender
- Gardasee mit Michi Nesler

## Jahreshauptversammlung der Kocheier Gleitschirmfreunde

Die diesjährige Jahreshauptversammlung der Kocheier Gleitschirmfreunde fand in der Gaststätte „Waltraut“ in Kochet statt. Der erste Vorsitzende, Wolfgang Rupprecht, konnte eine ausgesprochen gute Bilanz des vergangenen Jahres ziehen: Unfälle von Vereinsmitgliedern haben sich in 2004 nicht ereignet; Vorkommnisse am vereinseigenen Flugberg, dem Jochberg, blieben die absolute Ausnahme, lediglich ein Gastpilot musste nach vorausgegangenen Fehleinschätzungen der Wetterbedingungen aus dem Kochelsee geborgen werden. Das Veranstaltungsprogramm des Vereins stand im ablaufenden Jahr unter dem Motto „Sicherheit beim Fliegen erhöht den Genuss“.

So stand neben der schon traditionellen Überprüfung der Rettungsgeräte zu Beginn der Saison erstmals ein Sicherheitstraining in der Schweiz auf dem Programm, in dem alle teilnehmenden Piloten/Pilotinnen ihre Reaktionen in besonderen Situationen testen und verbessern konnten. Der Zugewinn an sicherheitsbewusstem Verhalten und richtiger Einschätzung eigenen Könnens waren bei allen Teilnehmern hoch. Ein weiteres Seminar diente der meteorologischen Ausbildung und damit der richtigen Einschätzung von Wettereinflüssen auf das Fliegen – ein unbedingtes Muss für jeden Piloten.

Darüber hinaus wurde zusammen mit einem Angehörigen der Murnauer Rettungswacht ein Seminar in Unfallhilfe durchgeführt. Insgesamt hat der Verein damit in 2004 ein deutliches Zeichen für die Flugsicherheit seiner Piloten/Pilotinnen gesetzt. Nach dem Jahresrückblick erfolgte die Neuwahl des Vorstandes. Als erster Vorsitzender wurde für die nächsten drei Jahre Wolfgang Rupprecht in seinem Amt bestätigt. Als zweiter Vorsitzender wurde Mirco Kauselmann und als dritter Vorsitzender und gleichzeitig Kassier wurde Harald Mulzer gewählt. Alle Vereinsmitglieder wünschen dem neuen Vorstand viel Erfolg in den nächsten drei Jahren.

Kocheier Gleitschirmfreunde  
Karlfried Eiringhaus

## Glühwein gegen Dezemberkälte

Der hart Kern des Vereins „Leichtflieger- Oberlausitz e.V.“ traf sich zum Nikolausfliegen. Bei wunderschönem Winterwetter leider ohne Schnee, wurden an der



Koch- Winde noch einmal satte Ausklinkhöhen erreicht und die Saison bei Glühwein auf dem Schwedenfeuer zünftig beendet. Es hat sich wieder einmal erwiesen, dass so ein Flugtag in der thermiklosen Zeit durchaus auch seine Reize hat!

Leichtflieger- Oberlausitz  
Frank Urban

## Jahresabschlussfeier und Wetterseminar des DGFC Rottal-Inn

Bei der vorweihnachtlichen Feier blickte der 1. Vorsitzende Stinghammer wieder auf ein sehr ereignisreiches Jahr 2004 mit vielen Höhepunkten zurück. Außerdem konnte er auf ein glücklicherweise fast unfallreiches Vereinsjahr und stolz auf einen nach wie vor ungebrochenen Mitgliederzuwachs verweisen. Mit der abschließenden DGFC- Streckenflugsiegerehrung (Dieter Neumann bei den Gleitschirmen und Ferdl Spindler bei den Drachenfliegern) und Ehrungen aus weiteren Wettbewerben (Vereinsmeisterschaft, Ostbayerncup, Deutsche Streckenflugmeisterschaft OLC etc.) fand der offizielle Teil seinen Abschluss.

Selbst routinierte, langjährige Piloten lernen wettermäßig nie aus und erleben immer wieder so manchen Aha – Effekt. Aus diesem Grund veranstaltete der DGFC Rottal– Inn beim „Wirtsbauer“ in Langeneck ein Wetterseminar. Der halbe Verein und viele Gäste benachbarter Vereine, die teilweise fast 2 Stunden Anreise hatten, nahmen die Gelegenheit wahr, sich wettermäßig weiterzubilden.

Als kompetenter Referent konnte der ausgebildete Meteorologe Hannes Schmalz( gewonnen werden. In seinen dreistündigen Ausführungen vermittelte er leichtverständlich Grundlagen, aber auch spezielle Zusammenhänge von Thermik, Tal- und Bergwindssystemen, Hoch- und Tiefdrucksystemen, Föhnwinden, Wolken, Berg- und Flachlandbesonderheiten etc.. Anfänger sowie ambitionierte Streckenflieger fanden Erklärungen für so manche Wetter( fehl)einschätzung. Alles in allem ein absolut gelungener Abend und für die Teilnehmer die beste Voraussetzung für eine erfolgreiche und hoffentlich wettermäßig erfreuliche Flugsaison 2005. Weitere Informationen unter [www.dgfc.de](http://www.dgfc.de)

DGFC Rottal – Inn e.V.  
Friedrich Wuitz



Die Sieger der DGFC — Streckenflugwertung, links Ferdinand Spindler (Drachen) und rechts Dieter Neumann (Gleitschirm)

## GS-Fliegerstammtisch in Amberg

Jeden ersten Donnerstag im Monat treffen wir uns um 19:30 Uhr beim Griechen „Zur alten Kaserne“ (ehemalige Möhllkaserne) in geselliger Runde zum Stammtisch. Hier werden Erfahrungen ausgetauscht und gemeinsame Fahrten zu Fluggebieten und Schleppgeländen koordiniert. Falls jemand so was sucht, einfach kommen. Tel.: 09621/2236 oder 09434/901990, e-mail: [robert-kraus@Onlinehome.de](mailto:robert-kraus@Onlinehome.de)

Robert Krau



## Fliegen in Thüringen

Ganzjährig Kurse  
alle Ausbildungsstufen  
Windenausbildung  
Flugsafaris • Shop

UL-Ausbildung: Motorschirm

Prospekt anfordern!

Roseneheler Str. 25 • 07338 Leutenberg

## OSTTHÜRINGER GLEITSCHIRMSCHULE

Tel: 03 67 34/3 03 37 • Handl: 01 7115 14 27 82

oThuringergleitschirmschule0A.Onlinead



DHV-zertifiziertes Performance Center  
Training, Seminare und Reisen

DHV-zertifizierter Luftfahrttechnischer Betrieb  
2-Jahres Check, Rettung packen, Reparaturservice

[www.adventure-sports.de](http://www.adventure-sports.de)

Gilgenhöfe 28 • 83661 Lenggries • fon 08042-9486

# Gleitschirmreise

05

Paragliding Tegernsee  
Tegernseer Straße 88  
83700 Rottach-Egern  
Tel.: 0802272556  
mailto:info@paragliding-tegernsee.de  
Internet: www.paragliding-tegernsee.de

20.04.	29.04.	Mauern
05.04.	10.04.	5-lowink
12.04.	17.04.	finbergel Alm
	12.04.	CuteInsin
03.09.	11.09.	Criethenland
25.e.-		Olind
24.10.	31.11.	Tülle;
31.10.	07.11.	Türkei
16.11.	05.12.	Urmillen

## Drachen- und Gleitschirmflieger küren ihren Meister

Alle Jahre wieder im Rahmen der Weihnachtsfeier findet die Siegerehrung des Jerry-Lauk-Cup statt. Dieser Preis, ein Wanderpokal gestiftet von der Familie Lauk, soll an den 1989 bei einem Gyrocopterunfall verunglückten Flugpionier Jürgen Lauk erinnern und wurde in diesem Jahr zum 15. Mal an den besten Drachen und Gleitschirmflieger des DHC Aalen vergeben.

Zu diesem Anlass versammelten sich die Mitglieder des DHC Aalen in der weihnachtlich geschmückten Skihütte am Ostalblift. Im Frühjahr und Sommer dient ihnen

der Startplatz am Skilift oft als Ausgangspunkt für Streckenflüge mit dem Gleitschirm. Der weiteste Flug von der Ostalb endete 2004 nach 82 Kilometern bei Memmingen im Allgäu. Der glückliche Pilot war Peter Ertle.

Das besondere für die Wertung des Jerry-Lauk-Cup ist, dass einer der zwei möglichen Wertungsflüge eines Teilnehmers auf einem Vereinsfluggelände

rund um Aalen gestartet werden muss. Mit dieser Regelung möchte der Verein auch die ökologische Seite des Flugsports fördern und dazu beitragen dass weite Autofahrten eingeschränkt werden. Die Startplatzwahl für den zweiten Wertungsflug unterliegt keiner Einschränkung.

Bei den Drachenfliegern holte sich dieses Jahr Raimund Vogt die Trophäe. Mit seinem Drache() flog Vogt von Walxheim nach Fachsenfeld. Mit seinem zweiten Flug über die gleiche Strecke sicherte er sich den ersten Platz vor Winfried Waidmann und Wolfgang Hauber.

Bei den Gleitschirmfliegern meldeten neun Piloten ihre Streckenflüge zur Teilnahme am Jerry-Lauk-Cup an. Die höchste Punktzahl erreichte Michael Seeling. Mit seinem Flug über 50 Kilometer von Oberkochen nach Murrhardt und mit einem Flug von der Emberger Alm war er nicht zu schlagen und durfte den begehrten Pokal von Vorstand Thomas Ebert in Empfang nehmen. Platz 2 belegte Stephan Brandstetter. Er punktete ebenfalls mit einem 50 km Flug vom Startplatz Oberkochen. Platz 3 ging an Richard Köther. Allen Teilnehmern überreichte DHC Vorstand Ebert für ihre fliegerischen Leistungen und als Motivation für die kommende Flugsaison nützliche Sachgeschenke rund um den Flugsport.

DHC Aalen/Ostalb

Markus Dörr



Die erfolgreichen Aalener Drachen und Gleitschirmflieger wurden am Samstag geehrt. Raimund Vogt (vorne links) und Michael Seeling (mitte rechts) sicherten sich den Jerry-Lauk Wanderpokal.

## DFC-Niederrhein mit guter Saison

Der DFC-Niederrhein in Uedem, NRW, blickt wiederum auf eine schöne Flugsaison 2004 zurück. Zwar war das Wetter nicht so hervorragend wie in 2003, aber trotzdem konnten viele schöne, unfallfreie Flüge in die Flugbücher eingetragen werden. Auch sportliche Glanzleistungen, wie ein 223 Km Streckenflug von unserem Gewinner des Streckenflugpokals, Dirk Ripkens oder ein 80 Km Streckenflug von Altmeister Manni Veit, mit dem er die Vereinsmeisterschaft gewinnen konnte, waren dieses Jahr zu verzeichnen. Dirk ist auf Platz zehn der deutschen Teilnehmer des Online Contest des DHV für Starrflügler und in NRW der beste Pilot überhaupt. Alle seine Flüge hat er von unserem Gelände aus gestartet. Manni steht hier auf Platz acht der NRW Bestenliste.

Aber auch für den „Breitensport“ und für das Vereinsleben allgemein war die Saison alles andere als verloren. Allein am Tag der Vereinsmeisterschaft wurden von sechs Piloten, die auf Strecke gingen, ca. 270 km geflogen und, wie jedes Jahr, bildete das traditionelle „Honigbärpokalfliegen“ mit anschließendem Grillfest und Zelten am Platz einen Höhepunkt. Angie Kremer und Michael Engels sei an dieser Stelle für ihren Einsatz bei den Vor- und Nachbereitungen herzlich gedankt!

Aber auch Probleme hat das Jahr 2004 mit sich gebracht. Unser Platz grenzt direkt an die Kontrollzone des neuen Flughafens Niederrhein, Weeze, an. Von dort fliegen eine Reihe von sogenannten Billigfliegern europäische Ziele an. Über unserem Platz ist derzeit ein Luftraum E, der von 1.500 bis 6.500 Fuß Höhe reicht und den wir nutzen können.

Im Laufe des Jahres sind die Flugbewegungen am ehemaligen Militärflughafen Weeze so weit angewachsen, dass die magische Grenze von 10.000 1FR-Flugbewegungen erreicht wurde. Zudem wurden einige gefährliche Begegnungen zwischen an- und abfliegenden Jets und Segelflugzeugen gemeldet. Als Folge dessen sollte der Flugraum E in eine TMZ mit einer 3.500 Fuß Untergrenze ersetzt werden.

Außer uns waren eine Reihe von Segelflugvereinen in Deutschland und in den benachbarten Niederlanden massiv betroffen. Die Vereine hätten Kosten von durchschnittlich 50.000 Euro gehabt, wenn sie ihre Segelflug-

zeuge mit Transpondern hätten ausrüsten wollen. Für Flugdrachen gibt es gar keine Transponder. In dieser bedrohlichen Situation haben wir den Schulterchluss mit den Segelfliegern gesucht.

Am 13. Oktober wurden wir vom Geschäftsführer des Aeroclubs NRW, Herrn Gerhard Rademacher, zu einer Sitzung der betroffenen Segelflugvereine eingeladen. Anwesend waren auch hochkarätige Delegierte aus den Niederlanden. Dadurch, dass sowohl Personen da waren, die beruflich in Tower und am Steuer von Verkehrsmaschinen ihr Geld verdienen, konnte genau ausgelotet werden, welche Einschränkungen des allgemeinen Luftverkehrs im Sinne der Sicherheit notwendig sind und an welchen Stellen Verhandlungsspielraum gegenüber der Deutschen Gesellschaft für Flugsicherung (DFS) bestanden hätte. Wohltuend für uns Drachenfieger war, dass wir als vollständig gleichberechtigt in der Runde akzeptiert wurden und dass man sehr wohl bereit war, unsere speziellen Wünsche gegenüber der DFS zu vertreten. Dadurch, dass wir am nächsten zur Kontrollzone gelegen sind, aber die schlechtesten Gleitzahlen und das größte Sinken im Vergleich zu den anderen Fliegern haben, wären wir von einer TMZ am schlimmsten betroffen worden. In dieser Situation haben wir echte Fliegerkameradschaft erlebt. So wurden verschiedenen Alternativen diskutiert und entsprechende Pläne nach absteigender Präferenz gemeinsam erarbeitet.

Durch den Konkurs von V-Bird ist zwischenzeitlich die Anzahl der IFR-Flugbewegungen in Weeze deutlich unter die 10.000 Grenze gefallen. Deshalb konnten am 25. Oktober bei dem Treffen zwischen dem Aeroclub und der DFS Entscheidungen zur Beschränkung des allgemeinen Flugverkehrs aus formalen Gründen abgewehrt werden. Je nachdem, welche Entwicklung sich am Flughafen Niederrhein ergeben wird, ist der Fall damit für uns ausgestanden oder aber das Thema wird uns weiter beschäftigen. Für den Fall ist es gut zu wissen, dass wir den Schulterchluss mit den Segelfliegern der Nachbarvereine gefunden haben. Mehrinfos unter [www.dfc-niederrhein.de](http://www.dfc-niederrhein.de).

Jochen Winkler  
DFC Niederrhein

Lir alte die dachten,

- >>> dass Rettungsschirme beim Gleitschirmfliegen überflüssig sind!
- >>> dass ein Airbag nur im Auto Sinn macht!
- >>> dass die Jet Flaps nur ein Marketing Gag sind!

„Das Jet Flap System verringert die Stallgeschwindigkeit um 17%!“

„et Flaps verbessern die Sicherheit von Gleitschirmen“

„Die wirklich herausragenden Thermikeigenschaften ...“

„Das Abrissverhalten ist im direkten Vergleich langsamer und kontrollierbarer als bei konventionellen Kappen“

„Die Flaps wirken wie ein Turbulenzfilter“

„Speed und Gleitleistung werden von den Flaps nicht beeinflusst“

„... überraschend, wie lange sich die Flaps-Flügel aushungern bzw. noch fliegen lassen“

(alle Zitate aus Fly Glide, Gleitschirm, Cross Country, Vol Libre)

**JET FLAP**  
Innovation sichtbar gemacht

Mehr Infos unter:

skywalk GmbH & Co. KG  
Bahnhofstraße 110  
83224 Grassau  
Fon: +49 (0) 86 41 - 69 48 40  
info@skywalk.info

MESCAL  
Jet Flap, Fun-Drooler - DHV 1

TEQUILA  
Jet Flap, Feverider - DHV 1-2

CAVENNE  
Spantider - DHV 2

POISON  
Jet Flap, Race-Caveet - DHV 2-3 I.B.

JOIN'T  
Jet Flap, Bidware - DHV 1-2

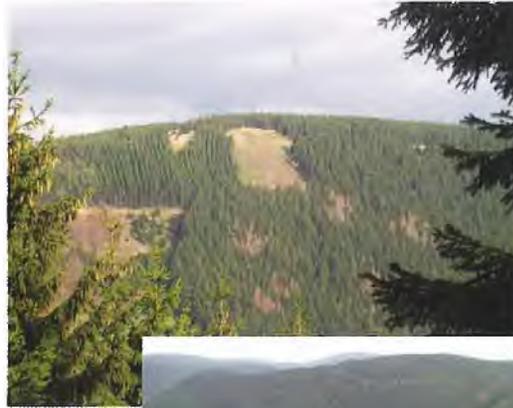
skywalk



## Bodenlos mit dem Atos

16 neugierige Gleitschirm- und Drachenflieger vom Münchner Verein Bodenlos trafen sich mit Felix Rühle, dem Chef des Atos- Herstellers a-i-r, und seiner Truppe am Erbacher Flugplatz bei Ulm. Bei für November exzellenten Bedingungen wurden nach und nach alle mittels UL- Schlepp vom Startwagen in 800 m Höhe geschleppt und durften, teilweise auch unter thermischen Bedingungen, die Welt mal aus der Vogelperspektive genießen, anstatt aufrecht im Sitzgurt. Die Geschwindigkeit, die Gleitleistung und die ungewohnte Position direkt unter dem gestreckten Flügel ließ für alle die Zeit „wie im Flug“ vergehen. Auch wenn den beiden Piloten Felix und Christoph gegen Abend fast die Finger ab froren, so waren sie doch unermüdlich unterwegs um uns die Rückkehr zu unseren „Luftbojen“ so schwer wie möglich zu machen ;-). An dieser Stelle nochmals ausdrücklichen Dank an die Beiden sowie das gesamte Erbacher Schleppteam, die wirklich hervorragende Arbeit geleistet haben. Möglicherweise kommt im nächsten Jahr eine Umschulung einiger Bodenloser auf Starflügel zusammen. Einen ausführlichen Bericht findet ihr unter [www.bodenlos.de](http://www.bodenlos.de).

Gleitschirm- und Drachenflieger Bodenlos  
Martin Prerovsky



## Neuer Startplatz in Goslar

Im norddeutschen Goslar ist ein neuer Bergstartplatz zugelassen. Der Harzer Drachen- und Gleitschirmverein Goslar wird ab dem 01.04.05 den Flugbetrieb auf dem neuen Südweststartplatz am Rammelberg freigeben. Der Startplatz ist als Schneise ausgebildet und liegt bei stärkerem Wind im Lee eines vorgelagerten Berges. Deshalb ist er nur für erfahrene Piloten geeignet. Eine Einweisung ist Voraussetzung. Um den neuen Startplatz nicht zu gefährden, bitten wir alle Piloten, das Gelände nicht vor dem 01.04.2005 zu benutzen. Erst nach langwierigen Verhandlungen mit dem Forst und dem Jagdpächter war es uns möglich, den neuen Startplatz zuzulassen. Wer sich nicht an die Regelungen mit dem Forst hält, gefährdet das Fluggelände. Nähere Infos gibt es ab Beginn der Flugsaison auf unserer Homepage unter [www.hdg.v](http://www.hdg.v)

Harzer Drachen- und Gleitschirmverein Goslar  
Thoralf Nerling

**DER ABSOLUTE  
HAMMER**

**VERSTEIGERUNG VON  
GLEITSCHIRMEN  
GURTE  
UND RETTER'  
SOWIE ZUBEHÖR**

**JEDE WOCHE NEUE  
ANGEBOTE**

**[www.parashop.at](http://www.parashop.at)**

**Richys Sportshop  
Fussen**

Aktion: Rettungsschirmpocken  
23.- Euro inkl. Rückversand

2 Jahres (hecke, Gebrauchtsschirme,  
Inzahlungnahme von Rettungsgeräten,  
Gleitschirmen, Gutbeugen  
Illeugeüte der lühnenden Hersteller.  
Overalls, Helme Accessoires.  
Sommer und Wintermoden. Funsportorten  
Rahmte tar Vereine

**Lassen sie sich Ihr Angebot machen**

**Richys-Sportshop**  
Augsburgerstraße 7, 87629 Kissen  
Tel. 08362/925262, Fax 08362/925099  
e-mail: [oprogliders@e-online.de](mailto:oprogliders@e-online.de)  
Homepage: [new.Rithys-sportshop.de](http://new.Rithys-sportshop.de)

**le**

4C4e

**.yme-**

**EAGM,**

efitigptkie\™™

12 Jahre Flugbetreuung in Griechenland  
Unter deutscher Leitung  
E-Mail: [mail@flugpark-olymp.de](mailto:mail@flugpark-olymp.de)  
Web: [www.flugpark-alymp.de](http://www.flugpark-alymp.de)

**OfeeSielaI**

**PI centlr**

**ntas Nattermeo**

**Perfomancetraining**

Fax 43 Cen 15 2ue  
oliceffe 11  
ower avicolo therrin  
1 rktm larrrllr Petrel Zrakunre



## Von der Biene Maja bis zur Sonnenblume war alles vertreten.

Der DGFC veranstaltete den mittlerweile jubiläumsverdächtigen 10. Schneithaldencup. Dabei stand nicht nur die reine Fliegerkunst im Vordergrund, sondern es war auch ein schweißtreibendes Spektakel. Anstatt zum Startplatz hochzufahren, wurde hochgelaufen und dabei die Zeit gemessen. Fast 30 Piloten standen samt Ausrüstung am Landeplatz auf einer Linie und warteten auf den Startschuss. Der Schnellste schaffte die 150 Höhenmeter in 12 Minuten. Bei den fliegerischen Aufgaben wurde zielgenau und zeitgenau gelandet. In der Summe lag erneut Uwe Sommer ganz vorn, welcher wie im Vorjahr den Schneithaldencup gewinnen konnte. Dahinter folgten Rainer Waible und Josef Gomeringer. Zum zweiten Mal nach 2002 fand am Sonntag das Verkleidungsfliegen statt. Allerdings nur am Boden, da wie im Vorjahr das Fliegen mit den Kostümen durch den böigen Ostwind nicht stattfinden konnte. Trotzdem kam der Spaß nicht zu kurz. Michael Eitrich belegte den ersten Platz (Bruchpilot), vor Rüdiger Asche (Crisu), Michael Ritter und Ralf Hodler (beide als Biene Maja).

Für die Kleinen gab es an beiden Tagen ein buntes Rahmenprogramm mit Bobbycar-Rennen, Drachenkran und Hüpfburg. Nebenbei wurden natürlich auch für die Allgemeinheit Tandemflüge angeboten. An beiden Tagen wurden die Festaktivitäten von der Bevölkerung rund um Burladingen und darüber hinaus sehr gut besucht, so dass es in der Küche kurzzeitig zu Engpässen kam. Insgesamt war das Vereinsfest 2004 wieder ein voller Erfolg und wird allen Beteiligten in guter Erinnerung bleiben.

DGFC-Starzeln  
Michael Ritter

## XCCup Party

Ein sehr gelungenes Fest zum Ende der Streckenflugsaison 2004. Viele Besucher füllten den großen Saal des Haus Gerlach in Konken. Das Programm der XCCup Party startete mit einem sehenswerten Film von Josef Lichter über den UL-Schlepp von Drachen und Starrflügeln am Flugplatz Hinterweiler.

Anschließend hielt Jürgen Bummer Vorträge zu den Themen Strecken- und Wettkampffliegen. Der Sieger des XCCup 2004 und Zweite der deutschen Meisterschaft der Starrflügel Piloten vermittelte interessante Einblicke in die Theorie des Streckenfliegens und seine Erfahrungen aus zahlreichen Wettbewerben. Als nächstes folgte die Siegerehrung, angefangen mit den Erstplatzierten der Wertung nach Geräteklassen. Aus den zahlreichen Sachpreisen, die uns die XCCup Sponsoren zur Verfügung stellten, konnten Gerd Rosenau und Wolfi Marx einen Gutschein des Aerogene Gleitschirmfliegercamps auf Madeira über eine Woche Aufenthalt für 2 Personen entgegennehmen. Dem Sieger der Drachenwertung, Andreas Braun, wurde ein Gutschein über einen Charly Insider Helm von Finsterwalder übergeben. Jürgen Bummer erhielt ein Jahresabonnement der Zeitschrift »Fly&Glide«. Den Zweit- und Drittplatzierten der Wertung nach Geräteklassen wurden Sachpreise von Flight Design und Swing übergeben.

Im Anschluss folgte die Siegerehrung der Teams. Die Saarlothris, das Dream Team und das Team Nix wie Nuff Offenbach konnten die Urkunden und die Geldpreise in Empfang nehmen. Das erstplatzierte Team erhielt 250,- Euro, die Zweiten 150,- Euro und an den dritten Platz gingen 100,- Euro Preisgelder. Die Gewinner der Einzelwertung wurden danach geehrt. Hier wurden neben den Pokalen und Urkunden erneut die gleichen Preisgelder an die drei Erstplatzierten ausgehändigt. Jürgen Summer, Fredi Huber und Oliver Schmidt erhielten ihre Preise unter dem Applaus der anwesenden Partygäste. Insgesamt wurden über 20 Sachpreise vergeben: Die Hauptpreise: Gutscheine über Overalls von UP Europe und Advance, ein Garmin Geko GPS von GPS24.de, ein Gutschein von Bräuniger über 50% Preisnachlass, Gleitschirmgurtzeuge von Independence und Paratech, einen XC Trainer, das Vario mit GPS neuester Generation von Aircotec und das Topgerät von Renschler, ein Sol 17 E, das solarbetriebene Vario mit eingebautem GPS.

Der Rheinland-Pfalz XCCup bedankt sich bei den Sponsoren und hofft auf ein ähnliches großes Engagement in der nächsten Saison. Einige Bilder von der XCCUP Feier gibt es in einem Fotoalbum unter [www.xccup.net](http://www.xccup.net) zu sehen.

Thomas Willems



## Bamberger Flieger gemeinsam für die Flutopfer.

Der Aero-Club Bamberg und der 1. Bamberger Gleitschirmclub haben sich zusammengetan und veranstalteten auf dem Flugplatz in Bamberg ein Benefizfliegen für die Flutopfer in Südostasien. Im Rahmen der Spendenaktion des Fränkischen Tages für die Kinderhilfsorganisation "Terre des Hommes" konnte Jedermann gegen eine Spende ab 30.- Euro in die Luft gehen.

Dabei hatten die Passagiere die Qual der Wahl: Der Aero-Club setzte seine beiden Segelflugzeugdoppelsitzer ASW 21 ein. Außerdem standen der Motorsegler sowie die vier Motormaschinen des Aero-Club zur Verfügung. Der 1. Bamberger Gleitschirmclub war mit seinem vereinseigenen Tandemschirm zur Stelle. Unterstützt wurde er von den Nordbayerischen Drachenfliegern, deren Tandemgleitschirmpilot Wolfgang Huberth, wie schon oft, mit seinem privaten Schirm dabei war.

Die Spendenbereitschaft der Fluggäste übertraf alle Erwartungen. Alle Fluggeräte waren aufgrund des Andrangs ab 11.00 Uhr bis Sonnenuntergang ausgelastet. Viele spendeten auch ohne Rundflug für den guten Zweck. Andere ließen sich einen Flug mit dem Dosi auch einmal 100.- Euro kosten. Insgesamt konnten am Abend Spenden von fast 2700.- Euro zusammengezählt werden. Dieser Betrag ging in voller Höhe auf das Konto des Kinderhilfswerks Terre des Hommes.

1. Bamberger Gleitschirmclub  
Uli Schmottermeyer

## Auf Tuchfühlung mit den großen bunten Vögeln - Behinderte Schüler zu Gast beim 1• PCS

Im Herbstveranstaltete der 1. Parafly-Club-Schwaben ein Fest für Schüler der Bodelschwingh – Schule Nürtingen und deren Familien. Initiiert wurde die Veranstaltung von PCS-Mitglied Roland Schweizer, welcher die geistig Behinderten unterrichtet. Auch Eltern und Geschwister genossen den Nachmittag in der Natur, und einige nahmen sogar die Gelegenheit wahr, selbst erste Gehversuche mit dem Gleitschirm zu unternehmen. Mit einem ausgelassenen gemeinsamen Fußballspiel fand der Nachmittag



einen schönen Ausklang. Anlässlich der Jahresabschlussfeier wurden die Streckenflieger des Jahres 2004 geehrt. Immerhin ergaben die OLC Flüge der PCS'ler zusammen fast 4.000 km. Den längsten Flug hatte Ulrich Prinz mit 143,5 km und 251 OLC- Punkten von der Schmittenhöhe, gefolgt von Jürgen Voss (135,9 km 237,4 Punkte. ebenfalls Schmittenhöhe) und Peter Körber 93,2 km 186,4 Punkte in Fiesch. Bei der Punktwertung des 1.PCS sieht allerdings die Reihenfolge etwas anders aus, denn für Deutschlandflüge, DHV 1 Schirme und Tandemflüge gibt es einen Bonus von 10 %, dagegen für die offene Klasse einen Abschlag von 10 %. Dadurch wurde Jürgen Voss erster und erhielt die Medaille in Gold und den Wanderpokal.

Für dieses Jahr haben sich die Pilotinnen und Piloten des 1. Parafly-Club-Schwaben wieder viel vorgenommen. Im neuen 88 Seiten starken Jahresprogramm sind mehr als 35 Ausfahrten geplant. Außerdem finden neben den regelmäßigen Clubabenden mit namhaften Referenten weitere Veranstaltungen wie Rettungsgeräterwerfen und 1. Hilfskurs statt. Das Programm enthält Grundsätzliches zu Versicherungen, wichtige Adressen und Rufnummern, eine selbst auszufüllende Notrufkarte und Hinweise zu Maßnahmen nach einem Gleitschirmunfall. Das Programm ist im Internet unter der Homepage: [www.1pcs.de](http://www.1pcs.de) zu finden.

1. Parafly-Club-Schwaben  
Wolfgang von Brunn

teneriffa-paragliding.com

[Flugsportladen Siegen.](http://www.flugsportladen-siegen.de)  
Gaus Vischer

Probefliegen und Verkauf fast aller aktuellen GSI Wir führen : Gin Gliders, Airwave, Gradient, Independence, Ozone, Pro Design, Skywalk, Swing, SupAir, UP und andere. Neue Gleitschirme ab 1799 Euro, ständig 40 gebrauchte GS vorrätig. Inzahlungnahme, Versand, Fluglehrereinweisung in der Mitte Deutschlands. Ständig 25 verschiedene Gurtzeuge. Herstellerunabhängige Beratung. GS-Motoren: Verkauf, Service und Reparatur für unsere Kunden.

Ausbildung: Alle Stufen an Bergen in Siegen, Eisenach + Südtirol  
Flugschule Siegen Claus Vischer, Eisenhutstr. 48, 57080 Siegen,  
Tel. 0271/382332 [www.flugsport.de](http://www.flugsport.de) [claus@flugsport.de](mailto:claus@flugsport.de)

ly Ride am Schilcher Lriof  
im Allgäu

Eigenes Fluggelände für brachen + G5,  
Reiten, Familienurlaub

[www.schilchernhof.de](http://www.schilchernhof.de)  
[sunglide@t-online.de](mailto:sunglide@t-online.de)

Tel. 08374-588895  
Fax 08374-588894

'OL,



Drachen- Beschriftungen 1>

GH Werbebeschriftungen  
'A143616' [www.gleitschirmbeschriftung.to](http://www.gleitschirmbeschriftung.to)

## Wiedtaler Fliegermarkt

Am Samstag, 26.2.2005, wird der Flieger-Treff Roßbach/ Wied den »1. Wiedtaler Fliegermarkt« durchführen. Veranstaltungsort ist die Wiedhalle in 53547 Roßbach im Wiedtal. Inmitten von mehreren Fußstartgeländen, für alle Windrichtungen passend, bieten wir allen interessierten Piloten, Flugschulen und Herstellern eine gute Gelegenheit, sich mit ihrem Angebot an Gebraucht- oder Neugeräten und Zubehör zu präsentieren. Für die Piloten und Flugsportinteressierten im Flachland ist der Fliegermarkt eine gute Möglichkeit sich ohne riesige Anreise in die Berge zu informieren, zu testen oder den einen und anderen Kauf zu tätigen. Für einen geringen Obolus: Privatangebot Euro 10.- für 2 qm, ; Firmenangebot 100 Euro für 6 qm, kann sich hier jeder mit seinem Warenangebot aufbauen. Probeflugmöglichkeiten sind, wenn das Wetter mitspielt, sowohl auf verschiedenen Fußstartgeländen und an der Winde vorhanden. Der Verein sorgt zu günstigen Preisen für das leibliche Wohl aller Besucher. Beginn: ab 10.00 Uhr. Roßbach ist von der Autobahn A3, Ausfahrt Neustadt/ Wied recht leicht zu erreichen. Einfach der Beschilderung Wiedtal folgen. Die Anmeldung für Aussteller erfolgt per e-mail: [ecimundplag@web.de](mailto:ecimundplag@web.de) . Weitere Infos unter Telefon 0172/2135982 (Edmund Plag) oder Telefon 02244/901787 (E.O. Disque.)

Flieger-Treff Roßbach  
Edmund Plag

## Jahresprogramm 2005 der Ostallgäuer

Die Ostallgäuer Drachen- und Gleitschirmflieger aus Marktoberdorf haben wieder ein Jahresprogramm aufgelegt, das keine Wünsche offen lässt. Außer Wissenswertem über die allgäuer Fluggebiete und viele nützliche Adressen werden verschiedene Ausflüge in die nähere Bergwelt, sowie nach Italien, Schweiz und Frankreich angeboten. Auch die sportliche Seite kommt hier nicht zu kurz; Wettkampf gegen befreundete Vereine und der vereinsinterne Streckenflugpokal bieten den »Sportlern« reiches Betätigungsfeld. Erste Hilfe-Kurs, Sicherheits- und Groundhandlingtraining vervollständigen die Aktivitäten. Interessenten können dieses Programm ab Mitte Januar kostenlos anfordern bei Horst Hüttner, Peißenberger Str. 7, 82389 Böbing oder per e-mail: [horststartplatz-breitenberg.de](mailto:horststartplatz-breitenberg.de)

Ostallgäuer  
Horst Hüttner



## Vulkanwochen auf der Fly-Ranch in Hinterweiler

Es finden wieder Vulkanwochen auf der Fly-Ranch Hinterweiler in der Eifel vom 30.4. bis 8.5.05 und vom 21.5. bis 29.5.05 statt. Neben dem normalen Schleppbetrieb an den Wochenenden, ist in dem o.g. Zeitraum auch während der Woche Schleppbetrieb. Wie im vergangenen fahrwollen wir mit unseren Caravans wieder eine Wagenburg errichten, grillen und uns natürlich satt fliegen. Warum so weit in die Alpen fahren - wie wärs denn mal mit Hinterweiler? Impressionen unter: <http://www.king-artdesign.de/hinterweiler/index.htm>. Weitere Infos bei Walter Franken: Tel: 0170/414 15 71, Platztelefon bei Flugbetrieb: Tel: 0175/636 13 55 oder 0221/513366 oder [www.dfc-vulkaneifel.de](http://www.dfc-vulkaneifel.de)

DFC- Vulkaneifel  
Ralf Wippich

## Hauptversammlung der „Althofdrachen“

Die Jahreshauptversammlung eines der größten Drachenflugvereine fand in Bernbach statt. Der 202 Mitglieder umfassende Verein wählte seinen Vorstand für die nächsten zwei Jahre.

Zentrale Themen waren einerseits der traditionelle Bärenpokal, den wiederum einige tausend Interessierte besuchten. Andererseits der Naturstartplatz auf dem Hausberg, der durch kompetente Unterstützung von Björn Klaassen/DHV inzwischen genehmigt wurde.

Bilder aus zahlreichen Veranstaltungen aus dem vergangenen Jahr rundeten die Versammlung ab.

Althofdrachen  
Jutta Sendelbach



**Von links nach rechts:** Jürgen Pollak, Horst Fuchs, Klaus Sartisohn, Jutta Sendelbach, Klaus Boch, Werner Fleck, Peter Voigt, Achim Bischoff, Ralph Trenkle



**NEUE ADRESSE**

[www.paragleiter-twende.de](http://www.paragleiter-twende.de)  
Wiehengleiter

## DHV-Info 130/5. 51

### Nebelflug am Babadag

Mit großem Interesse und dem nun doch noch sehr verspätet eingetretene Gefühl der Bestätigung habe ich den Bericht über den »Nebelflug am Babadag« im letzten DHV-Info gelesen. Als Urlaubs- und daher Wenigflieger stand ich 2001 nach der ersten Auffahrt zum Babadag mit vielen anderen, hauptsächlich einheimischen Tandempiloten zunächst auf dem tiefer gelegenen, dann (vielleicht ist es ja oben besser) auf dem oberen Startplatz in den Wolken. Von Zeit zu Zeit war mal ein bisschen blauer Himmel zu sehen - das Meer jedoch nicht. Trotzdem sollte ich nach über zwei Stunden Wartezeit der einzige und letzte Pilot sein, der mitleidig beguckt und offensichtlich von völligem Unverständnis der einheimischen Jeepfahrer begleitet, den Schirm wieder einpackte und die Fahrt mit dem LKW nach unten antrat. Gut, am Nachmittag war wieder eitel Sonnenschein - trotzdem fühle ich mich nach dem Artikel von Karl Slezak (bei dem ich übrigens eins von mehreren Sicherheitstrainings abgeleistet habe) in meiner Entscheidung bestätigt - auch, wenn ich damals das Gefühl hatte ein Weichei zu sein.

Nun weiß ich es besser: »Lieber Weichei als tot!«

PS.: Mein erster Flug vom Babadag fand dann einen Tag später statt.

Eberhard Körner

## DHV-Info 131/5. 10

Liebe DHVler,

auch auf die Gefahr mich zu blamieren: Darf man fragen wie ein Fachmann die Wolke auf dem Foto von Bernd Kling Seite 10, (bzw nochmal auftauchend auf Seite 69) bezeichnen würde, und ob man anhand des Bildes die Windgeschwindigkeiten abschätzen kann.

Danke, und als kleines Nachwort, da ich ja sonst nie schreibe: Wirklich immer wieder ein tolles Heft. In diesem Fall besonders der Beitrag vom Sicherheitsreferat über die Rettung sowie der Skywalk Artikel.

Gruss, Gerd



Die Redaktion antwortet mit diesem Bilderrätsel.

Auf welchem Bild erscheinen aufgrund des Höhenwindes Drachen- und Gleitschirmflüge nicht ratsam?

Auflösung siehe unten.

## Aktive Drachenflugschulen

PLZ	Ort	Name	Home.a:e-URLieNa	Telefon
13347	Berlin	Schleppgemeinschaft Segeletz-Berlin		030/4561902
14552	Saarmund	Fly Ranch Berlin Brandenburg	www.FlyRanch.de LukasBader@aol.com	033200/82424
14913	Niedergörsdorf-Altes Lager	Drachenflugschule "Altes Lager"	www.drachenfliegenlernen.de andreas@drachenfliegenlernen.de	033741/80551
22607	Hamburg	Vereinsflugschule Hamburger Drachenflieger e.V.		040/784176
33824	Werther	Drachen- und Gleitsegelflugschule Werther	www.flugschule-westfalen.de udo@flugschule-westfalen.cle	05202/158282
36163	Poppenhausen/Sieblös	Rhöner Drachen- und Gleitschirmflugschulen Wasserkuppe GmbH	www.wasserkuppe.com/ info@wasserkuppe.com	06654-7548
36433	Bad Salzungen	Flugschule fly your way	hans-dieter.fischer@t-online.de	0173/3769006
36433	Bad Salzungen	Fly Magic M	www.fly-magic.de	06672/9292-67
45307	Essen	Reviervings	www.reviervings.de	0201/550272
49324	Melle	Flugschule Bielefeld	www.flugschule-bielefeld.de flugschule.bielefeld@t-online.de	05422/924814
51674	Wiehl	Drachenflug- und Gleitsegelschule Oberberg	www.flugsch u Le-oberberg.de arno@groebi-airsporl.de	02262/92430
53757	Sankt Augustin	Delta und Ultraleicht Flugzentrum Westerwald		02241/338314
54472	Longkamp	Drachenflugschule Saar-Mosel	flugschue_saar_mosel@freenet.de	06531/94677
68470	Fellering	Papillon Harald Huber	www.papillon-web.cle hari@papillon-web.de	0033/38982-7187
69469	Weinheim	Flugschule Sunrise	www.fs-sunrise.de info@fs-sunrise.de	06201/373367
78549	Spaichingen	Drachenfliegerverein Spaichingen e.V.	www.drachenflieger-spaichingen.de Norbert.Kotschamnik@t-online.de	07424/6172
79115	Freiburg	Skytec	www.skytec.de skylec@web.de	0261/4766391
82031	Grünwald	Bayerische Drachen- und Gleitschirmschule	www.bay-flugschule.de info@bay-flugschule.de	089/482141
83122	Samerberg	Flugschule Reisebüro Hochries GbR	www.flugschule-hochries.de beschule hochries@t-online.de	08032/8971
83236	Übersee	Drachenflug-Schule Chiemsee		08642/383
83735	Bayrischzell	Münchner Drachenflugschule	www.muenchner-drachenflugschule.de Willy_Tours@t-online.de	08023/1571
87645	Schwangau	Flugschule Aktiv	www.Flugschule-Aktiv.de flugschule.aktiv@t-online.de	08362/921457
87672	Roßhaupten	Flugschule Tegelberg	www.abschweb.nel/schule flueschule.tegelbergeronline.cle	08367/598
88175	Scheidegg	Westallgäuer Flugschule	www.westallgaeuer-flugschule.de westallgaeuer.flugschule@t-online.de	08381/6265
93309	Kelheim	Drachenflugschule Kelheim	www.dfs-kelheim.de rudi@dfs-kelheim.de	09441/99458
98547	Kühndorf	Flugschule pofntner	flugschule-dolmar@t-ordine.de	03684/4/46102
F-12520	Aguessac-Compeyre	Internationales Drachenflugzentrum Millau	www.cabrieres.net cabrieres@wanadoo.fr	0033/5/6559/8444

DHV-Info 130/S.2

**Lieber DHV,**

der unserem DHV Magazin beigelegte Film von Nova - Dynamik Decisions - hat mich sehr in Aufrührversetzt. Zunächst aber einmal ein herzliches Dankeschön für einen sehr anschaulichen Film über die unterschiedliche Dynamik der Gleitschirm Geräteklassen. Durch den Film sind mir einige Dinge in den Sinn gekommen, die mich schon länger ärgern. Wer weiß, dass er nur am Berg wo erstartet fliegt und nur im Hausbart kurbelt (also der typische A-Scheinpilot) braucht »eigentlich« keinen Schirm, der mit 1-2 oder höher homologiert ist. Die Leistungsunterschiede beim Hausbart Kurbeln zu Geräten höherer Klassen ist in meinen Augen zu vernachlässigen. Es spornt mich stets an, mit einem höher homologierten Schirm um die Wette zu kurbeln. Im Lauf der Zeit bin ich darin recht gut geworden und habe viel über das richtige Verhalten, die notwendige Geduld und das Feeling beim Thermik fliegen gelernt. Und eben auch, dass ein Schirm höherer Homologation hier keine (für das Hausbart Kurbeln) relevanten Vorteile hat, dafür aber, wie der Film zeigt, eine viel giftigere Reaktion bei Störungen. Ich verstehe wohl, dass es eine Herausforderung an den eigenen Charakter sein kann sich für einen zähen Schirm zu entscheiden. Mir ist es selbst so gegangen. Ich hätte mir selbst lieber einen schnittigen 1-2er gekauft als eine »Schulungstüte«. Rückblickend bin ich sehr froh mit meiner Entscheidung. Nach 3 Jahren, 150 Flügen, Steigwerten bis 10m/s und einigen kleinen Strecken (habe zwischenzeitlich den B-Schein gemacht) habe ich unbändigen Spaß am Fliegen und keine, absolut keine kritische oder erschreckende Situation erlebt. Andere Piloten mussten hier Abstriche machen, weil sie erfahren mussten, dass ihr Flügel dynamischer ist als ihnen lieb ist. Erst als ich mich dem Streckenfliegen zugewendet habe, wurde mir klar, dass jetzt ein Schirm mit mehr »Leistung« gut wäre. Dabei ist mir klar, dass es um eine bessere Gleitleistung im beschleunigten Flug geht. Das leichtgängigere Handling, ein etwas geringeres Kurvensinken sind dabei willkommene Nebeneffekte. Dafür bin ich jetzt bereit im Gegenzug etwas von der bisher erlebten passiven Sicherheit aufzugeben. Aber erst jetzt, also nach 3 Jahren, bin ich dazu bereit. Scheint es euch nicht auch sehr inkonsequent, ein Gerät auf dem man die Ausbildung gemacht



**NOVA...!**

hat gleich nach dem Ende der Ausbildung zu verwerfen und sich was vermeintlich Besseres zu kaufen? Gerade da wo man mal halbwegs mit dem Schirm vertraut ist. Und nach der Ausbildung kann man ja auch ohne Aufsicht fliegen. Gleich 2 Gründe, die dagegensprechen seinen Schulungsschirm gleich nach Ausbildungsende zu verwerfen.

Also, noch mal kurz zusammengefasst, geht es um das, was wir am Gleitschirm »Leistung« nennen im Verhältnis zur Sicherheit und dem Nutzen, den der Flieger davon effektiv hat, nicht den Nutzen, den er sich einbildet. Das müsste mit mehr Nachdruck klargemacht werden. Damit steht und fällt letztlich auch Freude oder Leid beim Fliegen und die Unfallstatistik. Ich verbringe unter dem Strich ebenso viele Tage in den Bergen beim Fliegen als auch, an windigen Tagen, auf der flachen Wiese oder einem Übungshang in meiner Region.

Ich bin immer wieder erstaunt darüber, wie untergeordnet das Thema Boden/Starkwindhandling gehandhabt wird. Es wird zwar immer wieder aufgegriffen, doch für meinen Geschmack viel zu wenig. Der Nutzen ist immens und es macht Spaß ohne Ende. Nach 2 Stunden Handling bei einem 20er Wind fühle ich mich einfach körperlich und geistig rundum wohl. Ich weiß mittlerweile, dass mir meine Tage beim Handling zur Schirmbeherrschung in allen Flugphasen des eigentlichen Fliegens mehr bringen als das eigentliche fliegen! Das dürfte euch doch auch nicht verborgen geblieben sein. Ein Marathonläufer wird nicht jede Woche einen ganzen Marathon laufen, aber er wird nicht darauf verzichten jede Woche dafür zu trainieren.

Die Häufigkeit, mit der jemand fliegt, sagt wenig über sein Können und den für ihn passenden Schirm aus. Schirmhandling ist der wesentliche Beitrag (nicht ein Beitrag, sondern der einzige) seine Grenzen zu erleben und zu erweitern und seinen Schirm kennenzulernen und mit ihm eine Einheit zu entwickeln.

Ich bin kein Extremist, wie meine Zeilen vielleicht vermuten lassen, sondern ein leidenschaftlicher Freizeit-Gleitschirmpilot mit einem mäßigen sportlichen Ehrgeiz das Beste aus seinen Möglichkeiten zu machen...

Steffen Kuntzler

## FLUGSCHULE SILVRETTA GALTÜR-Tirol

**Nach Neuschnee kommt  
meistens die Sonne  
und wir bieten ein  
Highlight - dazu.**

### SPEZIALANGEBOT

**FÜR KURZ ENTSCLOSSENE:**

- 7 Tage Silhertaler's feine Halbpension  
pro Person 350.00 Euro
- 7 Tage Silbertaler's feine Halbpension  
plus 6 Tage Galtür Skipaß 449.00 Euro
- 7 Tage Silbertaler's feine Halbpension  
plus 6 Tage Silvretta Skipaß 552.00 Euro

ZEIT, für Lebensfreude  
und Skispass buchen Sie jetzt!

Herzliche Grüße  
Rosmarie und Elmar Ganahl

P.S.

AUFENTHALT UNTER 7 TAGE

JEDERZEIT MÖGLICH!

Familie Ganahl

▲ 6563 Galtür 61 a

Tel. +43 5443 8256

Fax: +43 5443 8459

silhertaler@galtuer.at

# TESTFLÜGE im Info

## Das Testberichtschemata für Gleitschirme und Hängegleiter

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

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

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

Geschwindigkeitsangaben werden mit Bräuniger-Flügelradsensoren 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 Trimmeinstellung, mit welchem auch die Flugmechanik-Messfahrt durchgeführt wurde.

Gleitschirme	
1	Gleitschirme mit einfachem, weitgehend fehlerverzeihendem Flugverhalten.
1-2	Gleitschirme mit gutmütigem Flugverhalten.
2	Gleitschirme mit anspruchsvollem Flugverhalten und dynamischen Reaktionen auf Störungen und Pilotenfehler. Für Piloten mit regelmäßiger Flugpraxis.
2-3	Gleitschirme mit sehr anspruchsvollem Flugverhalten und heftigen Reaktionen auf Störungen und geringem Spielraum für Pilotenfehler. Für Piloten mit umfassender Flugerfahrung und regelmäßiger Flugpraxis.
3	Gleitschirme mit sehr anspruchsvollem Flugverhalten und sehr heftigen Reaktionen auf Störungen und geringem Spielraum für Pilotenfehler. Für Piloten mit 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
Bipiacé	Der Schirm ist für doppelsitzigen Betrieb zugelassen
∇	Hängegurtzeug (frühere Konstruktion) Spezialgurtzeug
Drachen	
2	für Piloten, die an einem einfachen Flugverhalten interessiert sind, z.B. weil sie selten fliegen
3	für Piloten, die den Ausbildungsstand Beschränkter Luffahrerschein (A-Lizenz) haben, und genußvolles Fliegen vorziehen
E	für Piloten, die den Ausbildungsstand Unbeschränkter Luffahrerschein (B- L 1 Lizenz) haben und regelmäßig und in kurzen Zeitabständen fliegen
G	Spezielle Einweisung erforderlich. z.B. wegen ungewöhnlicher Steuerung
	Spezielles Gurtzeug erforderlich
	Zwischenwerte 1-2 und 2-3 sind möglich

DHV GS-01-1293-04



AIRWAVE SPORT 2 XS		
Teillaicht 011Y (13 Ahne Seri2 Xi)		
ZertifikatInhaber	Akme	
Hersteller	Altware Villiger Ges.m.b.H.	
Klassifizierung	I2 GH	
W-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min./Anzahl Sitze max.	1/1	
Beschleuniger?	Ja	
Dimmer?	Nein	
Verhalten bei	min./Kmgewicht 9 Kg	vier. Fluggewicht 110 Kg
stabil		
Füllverhalten	gleichmäßig, Art	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	einfach	einfach
Geradausflug		
Rolldämpfung	durchschnittlich	duftschneidlich
Kurvenhandlung		
Flügelendenz	nicht vorhanden	seil uheden
Steuerverhalten	durchschnittlich	dunhändig
Wendigkeit	hoch	hoch
Beidseitiges überziehen		
Sackfluggrenze	spal > 75 on	1pal 75 cm
Füllstahlgrenze	spul > 811 em	durchschnittlich 65 cm-SB
Bremskrallanstieg	hoch	hoch
frontales Einklappen	1.1	1.2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Üffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig unögeti
Einselliges Einklappen	1.1	1.2
Wegdrehen	90 + 180 Grad	90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt	HO + 360 Grad	96 + 189 Gab
Dreheschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 15 Grad	kleiner 15 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	seitende	selbständig
Einselliges Einklappen und Gelee.	1.2	
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerverhalten	durchschnittlich	hoch
Steuerverhalten	huh	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Fendern am	einfach, keine tendenz sen
	Strömungsabriss	Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig reuegeil	selbständig reuegeil
füllsiall, summ. Ausleitung	1.2	1.2
Trudeln aus Trimmgeschw.	1.2	1.2
Trudeln aus stet. Kurvenflug		
Stellschneid		
Einfallweg	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht eihanden	Wald vorhanden
Ausleitung	Hochdrehen < 180 lind	Hochdrehen < 181 Grad
Sinks eschwindi keil nach 720 *fms]		8
B-Stahl		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	seksiedig
Ohren anlegen		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung		
Landeeerhalten	einfach	einfach
Frontales Einklappen (beulshun <)		1.2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	gering
011mvssverhalten	selbständig verzögert	selbständig reilägeil
Einselliges Einklappen (beschleunigt)	1.0	1.2
Wegdrehen	90 + 1 n Grad	90 181 Grad
Wegdrehen insgesamt	110 + 30 Sod	90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit	dumtschnil1111hd	dumtschnil11hd
	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 15 Grad	kleiner 15 Grad
Höhenverlust	dumtschnil11hd	dumtschnil11hd
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Üffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt)		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	Ahledig schnell	seihlände schnell
Ergänzungen zur flugsicherheit		

INDEPENDENCE SPEED S		
Typenbezeichnung: Independence Speed		
Hersteller: market flugsport tubator GmbH & Co. KG		
Klassifizierung: 1.2 Biplane		
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max: 2 / 2		
Beschleuniger? Ja		
Trimmer! Nein		
Verhalten bei	min. fluggewicht(130 Kg)	max. fluggewicht(180 Kg)
Start	1.2	
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	durchschnittlich	durchschnittlich
Geradeausfl.	1.2	1.2
Rolldämpfung	hoch	durchschnittlich
Kurventandh.	1.2	1.2
Trudellendern	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch
Beidseitiges überziehen	1.2	1.2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm 75 cm	durchschnittlich 60 cm 75 cm
Fulstallgrenze	durchschnittlich 65 cm 80 cm	durchschnittlich 65 cm 80 cm
Bremskrallansleg	hoch	hoch
frontales Einklappen		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen	1.2	1.2
Wegdrehen	90-180 Grad	90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90-181 Grad	90-189 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 15 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen und		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkrallansleg	hoch	hoch
Gegendrehen	einlach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einlach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
symm.	1.2	1.2
Trudeln aus Trimmgeschw.	1.2	1.2
Trudeln aus stet. Kurvenflug	1.2	1.2
Stellschnecke	1.2	1.2
Einleitung	einlach	einlach
Trudellendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
Sinkgeschwindigkeit nach 711'ies	12	15
B-Sla	1.2	1.2
Einleitung	einlach	anspruchsvoll
Ausleitung	selbständig	selbständig
1 : 1 !!!		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	1.2	1.2
Landeverhalten	einlach	durchschnittlich
Frontales Einklappen (beschleunigt)		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	1.2	1.2
Wegdrehen	90-180 Grad	90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90-180 Grad	90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 15 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, bestmü		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zur Flugsicherheit		

OZONE GEO XS		
Teilbezeichnung: Ozone Geo XS		
Hersteller: Ozone Gliders Ltd.		
Klassifizierung: 1-2 GH		
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max: 1		
Beschleuniger? Ja		
Trimmer? Nein		
Verhalten bei	min. fluggewicht(55 Kg)	max. fluggewicht(70 Kg)
Start	1	
Füllverhalten	gleichmäßig, solar	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	einlach	einlach
Geradeausfl.		
Rolldämpfung	hoch	durchschnittlich
Kurventandh.	1	1
Trudellendern	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges überziehen	1-2	1-2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm 75 cm	durchschnittlich 60 - 75 cm
Fulstallgrenze	durchschnittlich 65 cm 80 cm	durchschnittlich 65 cm 80 cm
Bremskrallansleg	hoch	hoch
frontales Einklappen		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen	1	1
Wegdrehen	90-1110 Grad	90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90-180 Grad	90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 95 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen und Gegenst.		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkrallansleg	hoch	hoch
Gegendrehen	einlach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einlach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig reuegel	selbständig reuegel
Fulstall, symm.	1.2	1.2
Trudeln aus Trimmgeschw.	1.2	1.2
Trudeln aus stet. Kurvenflug	1	1
Stellschnecke	1.2	1.2
Einleitung	einlach	einlach
Trudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 120' m/s	6	1
B-Sla		
Einleitung	einlach	einlach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung		
Landeverhalten	einlach	einlach
Frontales Einklappen (beschleunigt)		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig reuegar	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	1.2	1.2
Wegdrehen	90-180 Grad	90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90-180 Grad	90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 46 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig reuegel
Ohren anlegen, bestmü		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zur Flugsicherheit		

OZONE GEO S		
Teilbezeichnung: Ozone Geo S		
Hersteller: Ozone Gliders Ltd.		
Klassifizierung: 1-2 GH		
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max: 1 / 1		
Beschleuniger? Ja		
Trimmer? Nein		
Verhalten bei	Fluggewicht(165 Kg)	max. fluggewicht(185 Kg)
Start	1	
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	einlach	einlach
Geradeausfl.		
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurventandh.	1.2	1.2
Trudellendern	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges überziehen	1.2	1.2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm 75 cm	spät > 75 cm
Fulstallgrenze	durchschnittlich 65 cm 80 cm	spät > 80 cm
Bremskrallansleg	hoch	hoch
frontales Einklappen		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig reuegel	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen	1.2	1.2
Wegdrehen	90-180 Grad	90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90-180 Grad	90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig reuegel
Einseitiges Einklappen und Gegenst.		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
Steuerkrallansleg	hoch	hoch
Gegendrehen	einlach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einlach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig reuegel	selbständig reuegel
Fulstall, symm.	1.2	1.2
Trudeln aus Trimmgeschw.	1.2	1.2
Trudeln aus stet. Kurvenflug	1	1
Stellschnecke	1.2	1.2
Einleitung	einlach	einlach
Trudellendenz	nicht vorhanden	mahl vorhanden
Ausleitung	Hochdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 360 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720' m/s	7	10
B-Sla		
Einleitung	einlach	einlach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung		
Landeverhalten	einlach	einlach
Frontales Einklappen (beschleunigt)		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig reuegel
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	1.2	1.2
Wegdrehen	90-180 Grad	90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90-180 Grad	90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 15 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Ohren anlegen, bestmü		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zur Flugsicherheit		

DHV GS-01-1297-04

OZONE GEO M

Testbericht 1911V O3 Ozone Geo M4

Zertifizierender Hersteller	010111 Widers Ltd.
Hersteller	03001 Gf en Ltd.
Klassifizierung	1,2 GH
W-Schlepp?	Ja
Anzahl Sitze rein / Anzahl Sitze max	111
Beschleuniger?	Ja
Trimmer?	Nein

Verhalten bei	min. Fluggewicht(80 Kg)	max. Fluggewicht(100 Kg)
Vier?	1	1
Füllverhältnisse	gleichmässig, roten	gleichmässig, solort
Aufzieherhalten	kommt solort VVf Piloten	leorel serer über Piloten
Abhebeschwelligkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	einfach	einfach
Geradeausflug	1,2	1,2
Boldamplung	durchseidlich	durchschalich
Kurvenhandlung	1	1
Trudeltendenz	Mehl vorhanden	nicht vorhanden
Steuernweg	hoch	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

Beidseitiges Überziehen	1	1
saalem	spal > 75 cm	durchschel <sup>9</sup> lich 69 cm • 15 cm
Füllstallmeere	spät> 80 cm	durchsruillid 65 cm • 80 cm
Bremskrallesnen	hoch	hoch

frontales Einklappen	1,2	1,2
Vorbei/bleu rtdalln	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig vorm ert	selbständig vermerl
Einseitige Einklappen	1,2	1,2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 • IH Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Siebberring	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig werd ert	saltslen k verbeul

Einseitiges Einklappen	1,2	1,2
Stabilisierung	einleches fegeobren	einfaches Gegenbrennen
Steuernweg	hoch	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gererdrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, kehre kurrent num
Öffnungsverhalten	selbständig ver muer	selbständige vertagert

Trudeln aus trimm eiche,	1,2	1,2
Trudeln aus ital. Kontij <sup>8</sup> ,	1	1
Steils wale	1,2	1,2
Einleitung	einfach	einfach
Trudelnenden	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Machdraben 180 - 360 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 130 Inriel	10	1
B-Stall	1	1

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landen	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach

frontales Einklappen (iteraleungig)	1,2	1,2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzogen	selbständig magert

Einseitiges Einklappen (Tendenzweg)	1,2	1,2
Wegdrehen	90 • 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Ach- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Gmd	kleiner 45 Grad
Höhegerbt	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig earz	selbständig verzögerl

Ohren anlegen, beschleunigt	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zur fluglebenheil	1	1

DHV GS-01-1298-04

OZONE GEO L

Testbericht DHV O3 Ozone Geo L

Zertifizierender Hersteller	01001 Gliders Ltd.
Hersteller	01010 Gliders Ltd.
Klassifizierung	1,2 GH
W-Schlepp?	Ja
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	111
Beschleuniger?	Ja
Trimmer?	Nein

Verhalten bei	min. Fluggewicht(95 Kg)	max. fluggewicht(115 Kg)
Sterl	1	1
Füllverhältnisse	gleichmässig, seferl	gleichmässig, dorr
Aufzieherhalten	kommt s <sup>9</sup> ion über Piloten	hone Salon eher Piloten
Abhebeschwelligkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Stauhändlung	einfach	einfach
Geradeausflug	1,1	1,2
Reltdamplung	derber hmllich	durchschnittlich
Kurvenhandlung	1	1
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuernweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

Beidseitiges Überziehen	1	1
Sackfluggrenze	tpit > 15 um	spät 75 cm
Füllstallmeere	spei > 80 cm	spät > 80 cm
Bremskrallesnen	hoch	hoch

frontales Einklappen	1,2	1,2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig 1 M ert	selbständig neerl
Wegdrehen	90 - 130 Grad	90 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 130 Grad	90 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 15 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig reuegeil	selbständig senig el

Einseitiges Einklappen	1,2	1,2
Stabilisierung	einlechos Gegenbrennen	einleches Gemahrnan
Steuernweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gererdrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz tum
Öffnungsverhalten	selbständig reuegeil	selbständig renngell

Trudeln aus Trimmgesther,	1,2	1,2
Trudeln aus slat. Kurientlug	1	1
Steilschleie	1,2	1,2
Einleitung	einfach	einfach
Trudelnenden	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 350 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 110	12	12

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach

frontales Einklappen (beschleunigt)	1,2	1,1
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzogen	selbständig verlagert

Einseitiges Einklappen (Beschleunigung)	1,2	1,2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Gmd
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 15 Grad	kleiner 45 Gmd
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig sennert

Ohren anlegen, beschleunigt	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zur fluglebenheil	1	1

DHV GS-01-1299-05

SO L SYNERGY 2 S

Testbericht DHV O3 Sol Synergy 2 S

Zertifizierender Hersteller	SM Sports Ind. E Comerice LTDA
Hersteller	Sol Sports Ind. E Comerice LTDA
Klassifizierung	2 GH
W-Schlepp?	Ja
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	111
Beschleuniger?	Ja
Trimmer?	Nein

Verhalten bei min.	Fluggewicht(60 Kg)	max. Fluggewicht(80 Kg)
Start	1,1	1,1
Füllverhältnisse	gleichmässig, seri	gleichmässig, solort
Aufzieherhalten	kommt solort über Piloten	kommt solort ihre Piloten
Abhebeschwelligkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Stauhändlung	dudacheirgich	durchschnittlich
Geradestflug	1,1	1,2
Boldamplung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandlung	2	2
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

Beidseitiges Überziehen	1	1
Sackfluggrenze	durchschnittlich 69 cm	durchschnittlich 60 cm • 75 cm
Füllstallmeere	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskrallesnen	durchschnittlich	durchschnittlich

frontales Einklappen	1,2	1,2
Vorbeschleunigung	nenn	gering
Öffnungsverhalten	lebendig verzogen	selbständig verzogen
Einsein + DM Yh	1,2	1,2
Wegdrehen	90 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 15 Grad	größer 15 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig

Einseitiges Einklappen und Ge ren's	2	2
Stabilisierung	einleches Gegenbrennen	einleches Gegenbrennen
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gererdrehen	anspruchsvoll, Tandem z.	anspruchsvoll, Tandem z.
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

Trudeln aus flirungeschn,	2	2
Trudeln aus slat. Kurrepflug	1,2	1,2
Steilschleie	2	2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudelnenden	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 12H 11e,s,t	8	8
B-Stall	1,2	1,2

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimm) tönend Fand auf <1 Sek	nimmt tönend Fand auf <4 Sek
Ohren anlegen	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	1	1,2
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich

frontales Einklappen (beschleunigt)	1,2	1,2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzogen	selbständig verzogen

Einseitiges Einklappen (Beschleunigung)	1,2	1,2
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Wegdrehen insgesamt	100 - 360 Gmd	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Gmd	größer 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt	1	1

Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zur fluglebenheil	1	1

SOL SYNERGY 2 M		
W/bericht	Sei Syner 2	
Zerfallkathaber	Sal Sports Ind. E Comerio 1100	
Hersteller	Sol Sports k <sup>9</sup> . E Comerio LM	
Klassifizierung	2 GH	
VI-Schlepp!	Ja	
Anzahl Ohne min Anzahl Sitze max	111	
Beschleuniger!	Ja	
Trimmer?	Nein	
Verhalten bei	fluggewicht(75 Kg)	max. fluggewicht(95 K
<b>Start</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>
füllverhalten	gleichmässig, solod	gleichmässig, Wort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	durchschnittlich	durchschnittlich
Gerade <sup>9</sup> ollu		
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudellenden/	durchschnittlich	dunhuhntrieb
Steuweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>Beidseitiges</b>		
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm + 75 un	durchschnittlich 60 cm 75 an
Fullstallmerse	durchschnittlich 65 an + 80 cm	durchschnittlich 65 cm + 80 cm
Bremskrallanslieg	durchschnittlich	durchschnittlich
frontales Einklappen	1,2	1,2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzogen	selbständig reingel
Wegdrehen	90 -180 Grad	90 + 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 360 Grad	180 - 360 Grad
Lreheeschwindigkeit	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung
Max. Roll bzw. Nickwinkel	grau 45 Grad	gröfite 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
<b>Einseitiges Einklappen und Gegen.</b>		
Stabilisierung	einaches Gegenbremsen	einaches Gegenbremsen
Steuweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkralanslieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	anspruchsvoll, tendenz z.	anspruchsvoll, tendenz 0.
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>Trudeln</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
Trudeln aus stat.	1	1
<b>Sleils</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>
Einteilung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudellenden	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °inn	8	8
<b>B-Stal</b>	<b>1,1</b>	<b>1,1</b>
Einteilung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd fahrt auf <4 Sek	nimmt zögernd fahrt auf <4 Sek
<b>ante an</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Einteilung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>Land</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>
Landverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
frontales Einklappen (beschleunigt)	1,2	1,2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig reuegel	selbständig verzögert
<b>Einseitiges Einklappen</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
Wegdrehen	180 360 Grad	180.360 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	gehrr 45 Grad	gram 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
<b>Ohren anlegen, beschleunigt</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Einteilung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>Ergansun, an am</b>		

SOL SYNERGY 2 L		
Teilbericht	SO Synergy 21	
bitalketinhaber	Sol Sports Ind. E Comerio (DA	
Hersteller	Betsports Ind. E Comerio	
Klassifizierung	2 GH	
W-Schlepp!	Ja	
Anzahl Sitos min (Anzahl Sitze max	111	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Nein	
Verhalten bei	min. Fluggewichen Kg)	max. Fluggewicht(110 K
<b>Start</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>
füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, zoten
Aufziehverhalten	kommt entert i über Piloten	kommt seien über Piloten
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	durchschnittlich	durchschnittlich
Geradenusll	1,2	1,1
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandlung	1,2	1,2
Trudellenden/	gering	gering
Steuweg	durchschnittlich	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>Beidseitiges überteilen</b>		
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm- 75 un	spät > 75 cm
Fullstallmerse	durchschnittlich 65 cm + 80 an	spät > 80 an
Bremskrallanslieg	durchschnittlich	durchschnittlich
frontales Finkla, en	1,2	1,2
Vorbeschleunigung	gering	gering
öffnungsverhalten	selbständig verzogen	selbständig verzogen
<b>Einseitiges en</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
Wegdrehen	90 180 Grad	90 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 350 Grad	180.360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	mit Verlangsamung
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
<b>Einseitiges Finkla en und Gegen.</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuweg	hoch	hoch
Steueralanslieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine luden nun	einfach, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>Ausleitung</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>
<b>Trudeln aus Trimmgeschw.</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
Trudeln aus stat Kurventüte	1	1
<b>Deilspirale</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>
Einteilung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudellenden	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 1130 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 710 °IMsl	10	
<b>B-Stal</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>
Einteilung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd fahrt auf <4 Sek	nimmt zögernd fahrt auf <4 Sek
<b>Ohren dan an</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Einteilung	leicht	leicht
Ausleitung	nicht selbständig	selbständig schnell
<b>Landung</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>
Landverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Frontales Einklappen (beschleunigt)	1,2	1,2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzogen	selbständig reuegen
<b>Einseitiges Einklappen (heuchle)</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
Wegdrehen	180 360 Grad	180 - 360 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
<b>Ohren anlegen,</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Einteilung	leicht	leicht
Ausleitung	nicht selbständig	selbständig schnell
<b>Ergansun, an am</b>		

SOL SYNERGY 2 XI		
Teilbericht	Stri S1nonl ruit	
leclikatinhaber	Sol Sports Ind. E Celeite IDA	
Hersteller	Sei Sports Ind. E Comerio	
Klassifizierung	2 GH	
VI-Schlepp!	Ja	
Anzahl Sitre min l Anzahl Sitze max	1	
Beschleuniger!	Ja	
Trimmer?	Hell	
Verhalten bei	min. fluggewicht(1105 Kg)	max. fluggewicht(125 Kg)
<b>Start</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>
füllverhalten	gleichmässig, solar)	gleichmässig, solort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	hemmt solon über Piloten
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	einfach	durchschnittlich
Geradeausll		1,2
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandlung	2	
Trudellendeer	gering	gering
Steuweg	dunhuhnirina	hoch
Wendigkeit	hoch	durchschnittlich
<b>Beidseil erziehen</b>		
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm- 75 cm	spil > 15 cm
Fullstallmerse	durchschnittlich 65 cm 80 an	spät > 80 cm
Bremskrallanslieg	durchschnittlich	durchschnittlich
frontales Einklappen		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	nicht selbständig	selbständig verzogen
<b>Einseitiges finkla ten</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
Wegdrehen	180 + 360 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 360 Grad	180 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	mit Verlangsamung
Max. Roll bzw. Nickwinkel	mehr 05 Grad	mehr 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv	selbständig
<b>Einseitiges Einklappen und Gegen.</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuweg	hoch	hoch
Steuerkralanslieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>Fullstall aus Esche,</b>	<b>1,2</b>	<b>2</b>
<b>huden aus stet. Kurvenflug</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>Steihdrale</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>
Einteilung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudellenden	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 120 °inn	8	
<b>13-Stal</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>
Einteilung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd fahrt auf < 4 Sek	nimmt zögernd fahrt auf < 4 Sek
<b>Ohren anlegen</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Einteilung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>Landu</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>
Landverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Frontales Einklappen (beschleunigt)	2	1,2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	Mehl selbständig	selbständig verzogen
<b>Einseitiges Einklappen (beschleunigt)</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180.360 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 15 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv	selbständig
<b>Ohret Wegen, beschleunigt</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Einteilung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>Ergan, zur Flugsicherheit</b>		



Sigma 6 - Advance



Zoom-Race - Gin



Tattoo - Nova



Geo - Ozone

# Bregenzerwald Cup 2005

Ein Beitrag von Benedikt Liebermeister

Wer am letzten Januarwochenende nicht am Dieda mskopf war, hat wirklich was verpasst! Märchenhaft verschneite Winterlandschaft in strahlendem Sonnenschein et erne traumhafte Kulisse für d weiten Bregenze P-Cup pp



Tempus - Windtech

72 DHV-info 132



Mustang - Airwave



P 80 - Paratech



Ellus - Sol



Tandem Join't - Skywalk



Cirrus 4 - Swing



Trango 2 - UP



Nevada - Gradient



Fröhliche Gesichter trotz eisiger Kälte

Alle Hersteller waren vertreten. Von Depression keine Spur. Fast jeder hatte neue Produkte zu bieten und sie auch gleich zum Probefliegen mitgebracht. Weltcupssieger, Europameister und Konstrukteure gaben bereitwillig Auskunft dazu. Perfekte Rahmenbedingungen hatte das bewährte Organisationsteam um Jodok Moosbrugger geschaffen. Laufend wurde über die Windrichtung und -stärke am Start informiert. Getrennte Start- und Landeplätze für Profi- und Genusspiloten sorgten für relativ kontrollierte Flugbewegungen.

Der einzige Wermutstropfen: Aufgrund der schlechten Wetterprognosen hielt sich der Besucherandrang in Grenzen. Wirklich schade, eine bessere Gelegenheit, sich frühzeitig über den Markt 2005 zu informieren und die Geräte gleich – kostenlos! – Probe und Vergleich zu Riegen, gibt es in diesem Jahr nicht mehr.

Natürlich war es saukalt. Kein Wunder, ist schließlich auch Winter. Für was hat denn jeder die sündteuren Funktionsklamotten. Außerdem waren viele Zelte beheizt und der glitzernde Schnee lud ein zur Aufwärmrunde mit Alpin- oder Langlaufski.

Vom Fliegen abgehalten hat die Kälte Keinen. Denn, wer den Temperaturen trotzte, wurde mit einem grandiosen Erlebnis belohnt. Faszinierende Formationen zauberten die Promotion-Teams in den Himmel. Um jede Sekunde kämpften die Profis beim Speedrun mit Touch and Go. Abgeräumt hat dabei Swing mit Marco Hierling auf Platz eins vor Konstrukteur Michael Hartmann und seinem Bruder Daniel Hierling (alle Stratus 5).

Acro-Fans kamen voll auf ihre Kosten. "Mad Mike" Küng, "Acrominator" Markus Gründhammer, die U-Turn-Truppe, die Renegades,

Siehe [www.dhv.de](http://www.dhv.de)



Nemesis - Wings of Change Excalibur - Independence



DHV-TV im Einsatz



Thesis - Prodesign



Arcane - FreeX



Wolfgang Kaiser von flymore



Das Gradient Team



swing



Stratus 5 - Swing



Weltcupssieger 011y Rössel



Mike Küng in action und im Interview mit DHV TV



Mac Para



Targa - UP



Manfred Kistler von Skywalk



Schicker Stand - Firebird



Ice - Icaro



Omega 6 - Advance



Xix Michi Kobler



Atis - Sky



Ä

Viel los bei Wings of Change



Die Mannschaft von Advance

die Acro-Teams von Sky Paragliders, Salomon und Paratech tumbelten und ass-choppten, was die Tücher hergaben. Leider waren nicht nur Profis am Werk und nur viel Glück bewahrte den ein oder anderen Hobbykünstler vor ernsthaften Verletzungen. Glück hatte auch ein Promo-Team, das sich im Landeanflug massiv in die Quere kam. So wurde nur ein Zelt und die Fahnen der "Konkurrenz" plattgemacht. Sichtlich peinlich war es auch dem Piloten, der das Dach eines mehrstöckigen Hotels als Landeplatz auserkoren hatte. Die Feuerwehrbefreite ihn schließlich aus seiner misslichen Lage.

Was gab's alles zu sehen? Hier ein kurzer Abriss über die aktuellen Entwicklungen. Ein Trend lässt sich kaum feststellen. In allen Kategorien wurde fleißig konstruiert. Den größten Absatz bieten die 1-2er, für Vielflieger und die Sportklasse des DHV-Online Contests sind die 2er ideal. Auch die 2-3er haben treue Fans.

Was lange währt, wird endlich gut – der Sigma 6 (DHV 2). Das Handling vom 4er verbunden mit der Sicherheit des Sers neben besserer Leistung zeichnen ihn aus, meinte Kari Eisenhut, Cheftestpilot der Firma Advance. Vorsorglich aufgerüstet hat die Konkurrenz.

Der Zoom (-Rate, 2) von Gin/Aerosport bekam zur Leistungssteigerung dünne Leinen verpasst. Dank neuentwickelter Aramid-Wettkampfleinen ist nach 100 Stunden nur eine Überprüfung und kein Austausch nötig. Nova hat den Aeron durch den Tattoo (2) ersetzt. Vor allem am Handling hat Hannes Papesh gefeilt. Als Leistungsfetischist gilt er sowieso. Drei 1-2er hat Ozone/Aerosport: Geo (1-2) für die Bergsteiger, Buzz für die Genießler und Rush für die Ambitionierten. Nahezu die gesamte Palette erneuert hat Swing. Arcus 4 (1,2), Astral 4 (2), Cirrus 4 (2-3) sowie die Wettkampfmachine Stratus 5. Kuna heißt der neue 1er von UP, Trango 2 der aktuelle 2-3er und Targa 2 der Nachfolger des World Cup Winners. Jet-Flaps baut Skywalk auch in den Tandem loin't (1-2) ein. Außerdem in den Poison, geplant ist DHV 2-3. Am Nevada arbeitet Gradient/Turnpoint, bald soll er mit einem 2-3er im OLC mitmischen. Tempus ist der 1er und Tempet der 2er von Windtech/Skyline. Mit dem Core und dem Pure hat Skyline auch zwei neue GS-Gurtzeuge im Programm. Die griechische Göttin der Gerechtigkeit Nemesis stand Pate für den aktuellen 1-2er von Wings of Change. Airwave bringt den Mustang (2), Paratech den P80 (2) und als Tandem den P Bi 5 (1-2). Aus Brasilien kommt Sol mit Synergy (2) und Ellus (1-2). U-Turn setzt auf den Bodyguard (1) mit AFS – automatischer Flugstabilisierung. Tandem U2 (1-2) und 2er Free Force ergänzen das Angebot. Wie das Schwert des legendären König Artus schneidet der Excalibur (2-3) durch die Luft. Fly Market vertreibt den Hochleister von Independence. Thesis nennt Pro Design seinen 1er. Einen neuen 2er hat Xix mit dem Form 3 und Freex mit dem Arcane (5 hat 2-3). Mit dem Spider (1-2) kehrt Firebird auf den Markt zurück, der Tandem Twix (1-2) hat den bewährten Reißverschluss. Icaro hat jetzt den Ice in L (2) und den Einsteiger Cyber 2 in 5 zugelassen. Auf das Bewährte vertraut Sky Paragliders und lässt die Palette noch ein Jahr am Markt. Ava hat das Gurtzeug Scandal entwickelt, doch leider hatten die Bulgaren keins dabei.

Viel Neues für 2005, viel probezufiegen im Frühjahr!

Der Bregenzerwald-Cup 2005 war ein gelungener Saisonauftakt.

Ein Beitrag von Tanja Israel

# Zwischen Drachenfliegen und Windelnwechseln

"Habt Ihr's gut", sagen die einen, "Rabeninitern" die anderen. Nicht einfach, Familie und Fliegen unter einen Hut zu bekommen. Doch es kann funktionieren...

Eigentlich war es gar nicht so schlimm. 120 kg ist nur eine Zahl, und mit den Flughafentrollis konnte man das ganze Gepäck gut durch die Gegend karren. Als Drachenfliegerin war ich ja die Schlepperei gewöhnt — nur mein Gleitschirm fliegender Freund war fassungslos: Drachen kurz packen, polstern, verschnüren, auf die Leiter binden, aufs Auto verfrachten... und schlimmer war's noch mit dem Babygepäck: Zwei Pakete Windeln, acht Päckchen Milchpulver, Babyfläschchen, Babyschlafsack, Babybett, Babywäsche, Babyautositz, Kinderwagen — gut, dass es den Vorabend Check-in gibt.

Dieser ganze Haufen Zeug befand sich also unlängst auf dem Weg nach Lanzarote, wo wir uns als frisch gebackene Familie von den Strapazen des Jahres erholen wollten. Nur Erholen? Belohnen wollten wir uns! Fliegen, stundenlang, Klippe ohne Ende! Wir waren sicher, dass wir das auch noch als kleine Familie erleben können. Unser Liam war nun sieben Monate alt; eine gute Zeit, um mit ihm auf die Reise zu gehen. Urlaub — keine Frage. Aber zusammen fliegen gehen?

Es gibt relativ wenig fliegende Frauen und diejenigen, die Kinder bekommen, hören meistens auf, Keine Zeit, zu wenig Flüge, Unsicherheit, Angst und zu viel Verantwortung spielen dabei eine Rolle. Und man hört von so vielen fliegenden Vätern, Partnern, Ehemännern, die den Begriff "fliegen ge-

hen" nicht mal erwähnen dürfen, ohne dass der Haussegen schief hängt, Ein Reizwort, Gift für die Beziehung. "Fliegen oder ICH"! Klar, denn Fliegen ist etwas, was man immer alleine macht. Was man zwar anschließend mit anderen teilen kann, aber dennoch alleine erlebt. Was den Partner nicht einschließt, es sei denn, erspielt den treuen Rückholer. Außenstehende finden zu dieser Welt nur schwer Zugang, sie wollen so viel lieber spazieren gehen, am See liegen oder Eis essen.

Wir haben großes Glück: Wir fliegen beide und ich als frischgebackene Mami will es keinesfalls aufgeben. Und dennoch, auch ich bin schon in der Zwickmühle: In Zukunft mit 1.000 Kindern bei brütender Hitze im überfüllten Schwimmbad sitzen, während wunderschönste Cumuli am Himmel stehen? Oder unter genau diesen Cumuli hängen — und mal wieder schlechtes Gewissen haben?

Ich habe beschlossen, es muss auch anders gehen. Mit viel Organisation, Gelassenheit und Feingefühl. Wir hatten für alles gesorgt: Die Reise nach Lanzarote ist perfekt für eine Kombination aus Fliegerurlaub und Familienprogramm. Damit alles entspannter wird, schließen wir uns einer befreundeten Flugschule an, die regelmäßig Touren dorthin anbietet. Ein großer Mietwagen, ein schönes Appartement — so kann einer im Notfall fliegen, der andere bleibt am Pool oder macht Sightseeing. Wir waren drauf eingestellt, beim ersten Anzeichen von kindlichem Unwohlsein sofort auf Kultur umzuschalten. Aber es kam natürlich anders: Allen Absprachen zum Trotz war es dann keine Frage: alle Mann zum Startplatz! Und siehe da, Liam fand's su-



»Moment mal — was macht denn der Papa da?« Während Liam sein Fläschchen bekommt, dreht der Papa eine Runde mit dem Schirm

per! Den ganzen Tag wurde er umhergetragen, es waren ständig Leute da, die mit ihm spielten und fasziniert beobachtete er die ganzen bunten Dinger, die dort durch die Luft schaukelten!

Während ich gemütlich meinen Drachen aufbaute und den Kleinen versorgte, drehte mein Freund bereits mit dem Schirm auf. Lanzarote ist berühmt für seinen laminaren Wind, in dem man stundenlang entspannt herumfliegen kann. Kein Streckenstress sondern relaxtes Soaren. Und wem langweilig wird, der landet einfach oben wieder rein. Das ist zwar nicht an allen Startplätzen möglich, jedoch an den meisten. So auch bei unserem: David kam wieder, ich konnte raus. Und ob ich nun eine Stunde früher oder später fliege, ist auf Lanzarote (meistens) egal. Lediglich die Schlepperei war gewöhnungsbedürftig. Es gibt einen Startplatz – Mala – der bietet zwar den Luxus einer riesigen Toplanding - Airea, aber dummerweise muss man sein ganzes Zeug über eine Staumauer tragen. Das hieß für uns "buckeln": Drachen, Gleitschirm, Gurtzeug, Kinderwagen, Babytasche und der Kleine mussten in mehreren Gängen herüber gebracht werden. Irgendwie haben wir es aber geschafft, das Ganze mit Gelassenheit und Humor zu betrachten - da war das Unausweichliche dann gleich gar nicht mehr so schlimm.

Das ist wahrscheinlich auch das Zauberwort: Gelassenheit. Wer immer nur Berge von Zeug vor Augen hat und sich dagegen wehrt, wird auch ein Problem damit haben. Wer es mit dem Fliegen eilig hat, auch. Und wer kompromisslos ist, nur seine Wünsche durchboxen und keinen Flug auslassen will, sollte wohl besser alleine reisen. Wer hingegen gelassen bleibt und auch die Unbequemlichkeiten annimmt, der wird belohnt mit wunderbaren Flügen und den schönsten Momenten. Das betrifft auch die Paare, bei denen nur einer fliegt- entweder man macht getrennt Urlaub oder teilt sich die Zeit fair auf: ein Häppchen für Dich, eines für mich.

Auch bei uns waren die Häppchen gerecht verteilt – bis nach einigen Tagen mit lauem Gleitschirmflieger-Wind Sturm folgte. Das war nun eindeutig mein Häppchen, denn mein Partner ist zwar Profi-Gleitschirmpilot, aber mit dem Drachen eher ein Schönwetterflieger. 60 km/h in Spitzen, Windrichtung NNW. Das hieß im Klartext, wenn der Wind nur ein bisschen mehr auf Westen drehen würde, ginge die begehrte Klippe, Endlich! Also keine Frage: warten. Am Übungshügel Famara kachelte es heftig, und meine Grenze war um knapp 10 km/h überschritten. Nichts für Mamis! Einige andere Drachenflieger sahen da kein Problem und starteten. Im Zeitlupentempo schoben sie sich zum Hauptstartplatz vor, Richtung Klippe. Früher hätte ich mich wohl angeschlossen, aber da wurde ich mir meiner neuen Rolle als Mutter wieder bewusst. Was für eine Verantwortung- und die passte so überhaupt nicht zu diesem windigen Ort! Da war es wieder, das schlechte Gewissen - denn Mann und Kind vertrieben sich die Zeit im Lee des geöffneten Kofferraumes unseres Kombis. Welch skurriles Bild! Aber warum eigentlich nicht? Solange sie sich amüsierten, war doch eigentlich alles ok! Zuhause würde Liam auch nichts anderes spielen - und hier war er sichtlich besser drauf! Irgendwann drehte der Wind etwas Richtung Westen. Während ich noch überlegte, vielleicht doch aufzubauen, erblickte ich am Himmel eine Wolkenfront. Bald wurde es dunkler, der Wind kam wieder aus NNW und legte nochmal zu - nix Klippe. Ich war erlöst! Kaffeetrinken. Es war mittlerweile 15 Uhr und diese Entscheidung hätte ich schon früher treffen sollen. Aber ich wollte ja nichts verpassen! Was für ein Volk, diese Flieger! Stehen stundenlang im Sturm, hocken im Auto und gucken geradeaus. Und warten, dass irgendwas besser wird....

Aber genau das ist das Schwierige daran: Entscheidungen treffen. Was ist notwendig? Was ist überflüssig? Was ist grenzwertig? Und wann ist es notwendig, überhaupt eine Entscheidung zu treffen? Wenn man alleine ist, ist



Soaren an der Klippe

## DIE WICHTIGSTEN FLUGGEBIETE

**Mala:** Nord bis Ost, 300 m Differenz

**Famara:** West bis Nordnordwest, zahlreiche Startplätze entlang der Kante. NEU: Die Startrampe am Hauptstartplatz gibt es nicht mehr, dort ist das Betreten des Grundstücks nun verboten. Mehrere Startmöglichkeiten jedoch links und rechts von der mit Steinen gekennzeichneten Fläche. 400 m Differenz.

**El Cuchillo:** Nord, 200 m, Start am Kraterand Macher/La Asomada: Süd bis Südost, 350 m

### Kontakte:

Fliegerclub Vuelo Libre Lanzarote: <http://www.zonzamas.com/>  
Flugschute, die Lanzarote-Touren anbietet:  
[www.lern-fliegen.de](http://www.lern-fliegen.de)

(Bayerische Drachen - und Gleitschirmschule Penzberg)

Kontakt und Infos über Wolf Schneider,

Tel.: +49/89/482141

Weitere Infos auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de) unter Travel&Training.



**Es geht auch ohne Mama: David und Liam am Startplatz Mala**

das egal. Aber in dieser Situation heißt der Konflikt immer: Verzichten und gegebenenfalls was verpassen - oder alles haben wollen und das vielleicht auf Kosten anderer.

Ich dachte mir: Wenn ich erst mal satt bin (vom Fliegen), wird der Familienausflug bestimmt auch ganz nett! Also wollte ich, hungrig wie ich war, am nächsten Tag schlauer sein und den Tag meiner Familie zuliebe besser einteilen. Der Morgen war bedeckt und regnerisch, so haben wir gemütlich das Manrique-Haus angeschaut. Nachmittags riss der Himmel auf und die Entscheidung sollte schnell fallen. Ich baute auf und wollte auch gleich starten. Dieses Mal zu spät: Der Wind war am Start inzwischen so böig, dass ich sogar mit Hilfe von drei Starthelfern den Drachen kaum halten konnte. Mami-flugwetter? Blanker Hohn. 30 Minuten Bedenkzeit, keine Änderung, ich baute ab. Na toll. Kaffeetrinken. Warum nicht gleich? Wieder alles verkehrt gemacht.

Gut, dass der Wind dann nachließ und wir uns für die restlichen Tage gemütlich am Mirador del Rio austoben konnten. Es war zwar kein Gleitschirm-



**Kindübergabe, Mama macht sich startfertig**

wetter, aber dennoch soviel Wind, dass wir uns meinen Drachen teilen konnten. Also wieder Häppchen für alle. Und ich? Endlich satt. Leider war der Urlaub nun vorbei, ich hätte meine neue Entspannung gerne noch eine Weile ausgekostet...

Das Fazit? Ich habe etwas über Entscheidungen gelernt: sich auf das Wesentliche zu konzentrieren und gegebenenfalls zu verzichten. Die zwei Warte-Tage im starken Wind hätte es einfach nicht gebraucht, die Jungs hätten mich schon angerufen, wenn die Klippe gegangen wär. Und ich habe begriffen, dass es nicht ungefährlich ist, auf der Grenze zwischen Verantwortung und Leichtsinn das Vergnügen zu suchen. Denn beim Aufbauen ist ein Teil von mir immer beim kleinen Liam; ein Ohr weiß immer, ob er lacht oder weint. Und beim Fliegen bin ich unkonzentriert wie nie - hätte ich mir doch fast bei einer Fotosession in der Luft das Rettungssystem aus dem Gurtzeug gerissen! Man muss sich des Ausnahmezustands als Mutter eines Kleinkinds wirklich bewusst sein und alles doppelt überprüfen. Väter haben es da wohl etwas leichter, die sind nicht so hormongesteuert. Vielleicht ist es



**Flieg, Papa flieg!**



Amüement im Kofferraum: »Was geht uns der Wind an?«

aber auch die Kunst des Abgrenzens, die sie besser beherrschen. Von Vorteil ist natürlich auch, dass mein Freund das Fliegen professionell betreibt; mit entsprechender Gelassenheit startet er raus, dreht auf, landet wieder rein - und übernimmt Windelnwechseln oder Fläschchengeben. Ihn stresst die Begleitung seiner Familie nicht, im Gegenteil. Er sagt: "Alle zusammen wegfahren? Gerne, solange es mit Fliegen verbunden ist." Und weil ich genauso wenig auf Strandurlaub stehe, war gleich klar, dass wir das gemeinsam ausprobieren werden.

Unser Gewinn: Zeit miteinander verbringen, sich nach einem arbeitsreichen Sommer wieder näher kommen und in der Wärme sein, während daheim die Welt im tristen Novembergrau versinkt. Und das Wichtigste dabei: Fliegen, endlich wieder fliegen, Freiheit pur. Der Ausgleich für die Entbehrungen, die die neue Mutterrolle mit sich bringt. Das ist mein persönliches Geschenk.

Und nächstes Jahr? Wir werden sehen, welche fernen Reiseziele dann auf uns warten — und wie ein Eineinhalbjähriger das dann finden wird...

Drachen- und Gleitschirm- Reisen 2004 / 2005

## LANZAROTE

- Flug
- Appartement
- Mietwagen
- Betreuung

14 Tage ab  
**669,-** Euro

www.sail-fly.de  
e-mail: reisen@sail-fly.de  
Tel: 0421/63 67 358 Fax: 63 67 569

**SAIL&FLY TOURS**

# GEBRAUCHTMARKT, INZAHLUNGNAHME, SHOP&SERVICE. FLIEGERQAMPS SICHERHEITS- TRAININGS.

INFORMATIONEN UNTER:  
+ 18 0018541 - 7576  
Ottocceppo-chimm000\_110  
www.ainfachliegen.de

**le, PARAGLIDING  
PERFORMANCE  
22, T2ese, ssELE**  
HAUPTSTRASSE 53  
0-83246 UNTERWOSSEN



## DRACHEN- UND GLEITSCHIRM

# WIN1L2E



Auto-Kirchner  
Meinlager Straße 19  
0-98631 Römhild

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

[www.drachen-gleitschirmwinden.de](http://www.drachen-gleitschirmwinden.de)

# Bassano, das Spätwinter-Wunder

Ein Beitrag von Volker Schwan iz



Ich **denke**, bei jedem Flieger hat es einige Zeit gedauert, bis er mitbekommen hat, welche Berge in den einzelnen Jahreszeiten oder Monaten die besten Flugbedingungen liefern. Und viele nehmen es sicherlich noch heute als »das ist einfach so« hin, ohne wirklich zu verstehen, was dahinter steht. Daher wird dieses Jahr im DHV-Info eine Serie laufen, in der **die meteorologischen Hintergründe der jeweiligen Top Flugreviere beleuchtet werden.**

Ein ganz besonders interessantes Gebiet ist in dieser Hinsicht Bassano del Grappa, das in Nordost-Italien ca. 100 km östlich des Gardasees liegt. Ein Geheimtipp ist Bassano zwar ganz sicher nicht mehr, dies sollte aber kein Grund sein dieses Gebiet pauschal zu meiden. Denn viele Eigenheiten begünstigen dieses Fluggebiet im Spätwinter ganz besonders!

Durch die sehr geringe Höhe über dem Meeresspiegel sind in Bassano die Startplätze- und der Landeplatz (SP rund 800 m NN, LP 200 m NN) auch im Winter in aller Regel schneefrei (das schneereiche Frühjahr 2004 war eine wirkliche Ausnahme). Auch sind durch diese tiefe Lage die Maximaltemperaturen (in windgeschützten Ecken) im Spätwinter schon fast T-Shirt-tauglich. Besonders in dieser Zeit hebt sich Bassano damit wohltuend vom Rest der Alpen ab, den der Winter noch voll im Griff hat.

Dieser Vorzug macht sich natürlich auch bei der Thermikentwicklung bemerkbar. So liefert dervorgelagerte, südlich ausgerichtete Hang (mit idealer Neigung und Bewuchs) schon ab Mitte/Ende Februar brauchbare bis gute Thermik. Die nach Süden zum Flachland der Po-Ebene hin offene Lage ist

dabei doppelt günstig. Denn dadurch wird der ganze Hang schon ab den Morgenstunden angestrahlt und es kann sich kein zäher Kaltluftsee (wie in engen Tälern) bilden.

Obwohl sich in der Mittelmeerregion während des Winters deutlich mehr Tiefs tummeln als im Sommerhalbjahr, bietet Bassano im Spätwinter erfahrungsgemäß oft eine gute Flugausbeute. Hintergrund für die geringere Wetersicherheit der Mittelmeerregion ist die globale Zirkulation, die sich am Punkt der stärksten Erwärmung ausrichtet.

Wegen der Neigungsänderung der Erdoberfläche zur Sonne (welche die verschiedenen Jahreszeiten auslöst) verlagert sich auch der Bereich mit der maximalen Sonneneinstrahlung, der thermische Äquator, im Jahresverlauf (Frühjahr/Sommer nach Norden und im Herbst/Winter nach Süden). Und da sich die planetare Zirkulation in erster Linie am Bereich der maximalen Erwärmung ausrichtet, wandert das planetare Zirkulationssystem im Jahresverlauf dem Sonnenstand hinterher. Mit ihm verlagern sich auch die großen für Europa entscheidenden Wettersysteme (Islandtief/Polarfront, Azorenhoch/Subtropischer Hochdruckgürtel). Durch diese Verschiebung ist das Mittelmeer (besonders das zentrale und östliche Mittelmeer) im Winter nicht mehr voll im Bereich des Subtropischen Hochdruckgürtels und die Tiefs aus Norden können eindringen. Und diese Tiefs finden im Lee der Alpen (Genuatief) und über dem warmen Mittelmeerwasser reichlich Nahrung um sich zu entwickeln!

So schlimm, wie die zwei rechts Grafiken es andeuten, ist das Winterwetter



im Mittelmeer aber nicht pauschal. Da sich die wetterlenkenden Systeme (Azoren hoch/Islandtief/Ruslandhoch) trotz eines wintertypischen Grundmusters nicht jedes Jahr genau gleich platzieren, sind mehr oder weniger regenreiche Winter im Mittelmeerraum anzutreffen. Und ziehen die Tiefs nicht direkt an den Alpen entlang, sondern eher über Mittelitalien (wie in den Grafiken zu sehen), so entsteht in den Südalpen eine Nordföhnlage, die in Bassano für sonniges Wetter sorgt (s. Grafik 2). Und auch wenn sich ein Tief an den Alpen anstaut, entwickelt sich bei seinem Abziehen (rückseitig) wieder eine Nordlage, bei der man in Bassano meist goldrichtig ist. Dazu mehr im Folgenden!

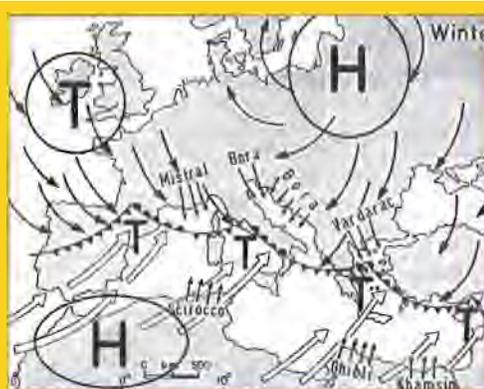
### Bassano, das Nordwind-Wunder

Neben der im Spätwinter besonders ausgeprägten klimatischen Bevorzugung durch die tiefe Lage ist am Fluggebiet Bassano die erfahrungsgemäß deutliche Abschirmung gegen Nordwind hervorzuheben. Sie macht dieses Fluggebiet wirklich zum Phänomen! Hier wird oft noch geflogen, wenn rundum nichts mehr geht.

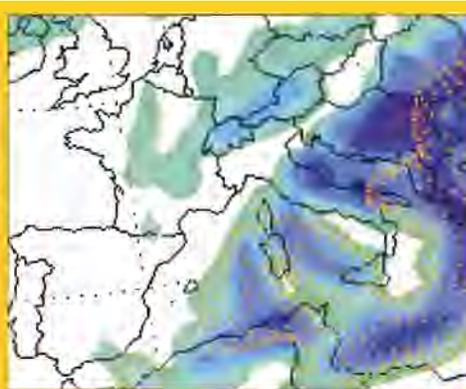
**Aber bei aller Faszination über diese Eigenheit darf** nicht vergessen werden, dass Nordwind in den ganzen Südalpen immer auch Nordföhn ist! Bei Nordwind sollte sich (besonders in Bassano) jeder darüber im Klaren sein, dass niemand sagen kann, wie breit oder schmal das Brett wirklich ist, auf dem man sich gerade bewegt! Daher sollte man bei Nordlagen immer besonders kritisch sein und nicht dem Lemming-Effekt unterliegen!!

Eine wirklich fundierte und übertragbare Erklärung für diese Nordwind-Abschirmung wurde bis jetzt nicht gefunden. Wie aus anderen von Föhn abgeschirmten Gebieten aber bekannt ist, sind vorgelagerte Höhenzüge (für

Bassano die Dolomiten) und die Nähe zu Föhnstrichen (Nord/Süd verlaufende Gebirgseinschnitte, in denen der Föhn besonders früh einsetzt und besonders heftig weht) begünstigend. Für Bassano wären das u.a. das Eisack und Etschtal. Ein weiterer wichtiger Faktor ist in Bassano die Neigung des Alpensüdrandes (speziell die Region um die Po-Ebene) zur Ausbildung einer Temperaturinversion (warme Luft liegt über kühlerer Luft). Solche Inversionen (Sperrschichten) haben die Eigenschaft als Trennlinie zwischen verschiedenen Windsystemen zu wirken. Siehe dazu die folgende Temp-Grafik. Zu sehen ist, wie markant die Windgeschwindigkeit im Bereich der orange eingefärbten Inversion abnimmt.



Grafik1: Einbruchswegen der Kaltluft ins Mittelmeer nach: Klimatologie von Wilhelm Lauer. Westermann-Verlag



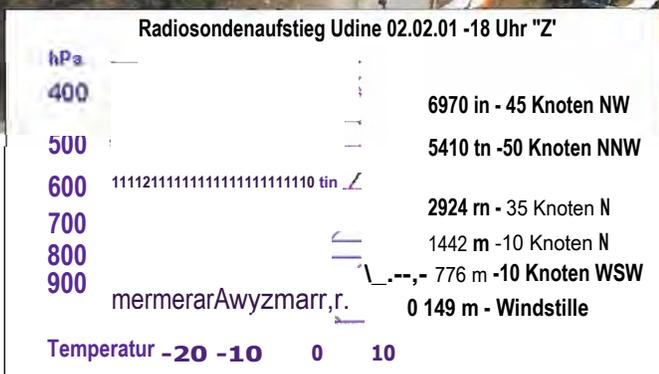
Grafik 2: Niederschlagsprognose (GFS-Wettermodell) für den 14.11.04 (starke Nordlage): Zu sehen ist die starke Tiefdruckaktivität (Regen) im Mittelmeer, die Stauniederschläge alpennordseitig und das niederschlagsfreie »Föhnfenster« südlich der Alpen.

### Wettergrenze

Da bei einer solchen Nordlage in den Nordalpen meist dichte Staubeckung und Niederschläge anzutreffen sind, ist Bassano bei solch einer Wetterlage doppelt interessant. Wer noch nie bei einer Nordstau-Wetterlage



Foto: Fränk Biburger



### Drachen-Startplatz von oben

Bassano (selbst nach ergiebigem Regen) erstaunlich schnell wieder gute Thermikbedingungen einstellen. So ist eine durchregnete Nacht mit einer nachfolgenden Nordströmung kein Hinderungsgrund für Bassano. Daher ist Bassano bei Nordwind über den Alpen zu jeder Jahreszeit erste Wahl!

Daten aus [www.westwind.ch](http://www.westwind.ch) (University of Wyoming)



Quelle: [www.DLR.de](http://www.DLR.de), Satellitenbild sichtbarer Bereich (VIS), Wolkenstau an den Nordalpen und Wolkenauflösung leeseitig

Richtung Süden über den Brenner gefahren ist, dem ist wirklich was entgangen. Denn während alpennordseitig das übelste Wetter herrscht, liegt schon wenige Kilometer hinter dem Brennerpass stahlblauer Himmel hervor. Schärfer können Wettergrenzen wirklich nicht sein! Und wenn man sich dann noch recht sicher sein kann in 2-3 Stunden über Bassano in der Thermik zu kreisen, dann ist einem das Grinsen schon ins Gesicht gemeißelt..

### Abtrocknung

Aber nicht genug damit, dass man bei Nordwind in Bassano oft überhaupt fliegen kann, die nördliche Luft ist auch sehr thermisch und trocken. Die Trockenheit der »Nordföhn-Luft« ist auch dafür verantwortlich, dass sich in

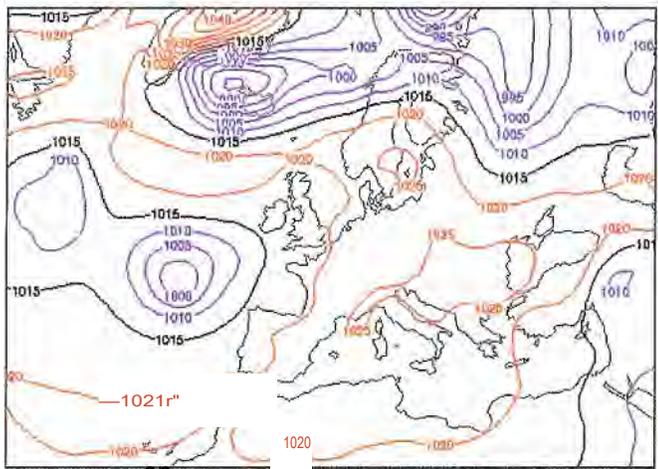
### Bassano-Smog

Nach einer so langen Arie an Vorzügen, muss es doch auch die Kehrseite der Medaille geben. Klar, sie nennt sich »Bassano-Smog«! Gemeint ist damit die Verdichtung und Anstauung der für die Po-Ebene typischen sehr dunstig/trüben Luft an den ersten Erhebungen der Alpen. Dadurch bildet sich in Bassano eine starke, hochnebelartige Dunstschicht aus. Sichtweiten von unter 2.000 m (auf Startplatzhöhe) sind in dieser Dunstluft nicht selten. An solchen Tagen kann zwar auch geflogen werden, aber man erreicht nur wenig Startüberhöhung, während in anderen Fluggebieten mitunter große Höhen erreicht werden.

Da ein Großteil des Dunstes an einer Inversion auf ca. 600 - 800 m NN hängen bleibt, lohnt es sich bei solchen Lagen weiter in die Alpen hinein zu fahren (siehe auch Satellitenbild) und sich ein etwas höher gelegenes Fluggebiet zu suchen. Oft findet man dann schon im nahen Fluggebiet Feltre deutlich bessere Bedingungen.

Ausgelöst wird der Bassano-Smog durch die Nähe zum Mittelmeer. Die vorgelagerte Luftmasse ist somit sehr feucht und enthält, neben den üblichen Ruß und Staubpartikeln, auch viele mikroskopisch kleine Schwebeteilchen aus Salz (verdunstetes Seewasser). Zusammen mit überregionalen südlichen Winden und der kesselartigen Form des Südalpenrandes können sich diese Schwebeteilchen (Aerosole genannt) anstauen und zu Bassano-Smog verdichten. Zusätzlich lässt die Abschirmung durch die Alpen im Norden nur selten einen nennenswerten Luftmassenaustausch mit frischer, klarer Luft aus Nord bis Nordwest zustande kommen.

Eine weitere Kehrseite möchte ich hier nur kurz ansprechen, es sind die ergiebigen Stauniederschläge, die von Tiefdruckgebieten ausgelöst werden,



die sich bei einer Südlage an den Südalpen abregnen. Sie fallen besonders intensiv an den ersten Bergen der Alpen aus! Namentlich ist der Übeltäter dann meist ein Genuatief.

## Spätwinter gut Sommer hammermäßig?

Ganz klar nein! Für ambitionierte Thermik- und Streckenflieger ist Bassano trotz der langen südlichen Hangkette kein lohnendes Ziel (Nordlagen ausgenommen, bei denen Bassano immer erste Wahl ist - s.o.).

Wenn im Frühjahr (Ende April/Anfang Mai) die Thermik wieder in allen Fluggebieten der Alpen aktiv ist, bildet sich über den Alpen ein flaches Hitzetief, das die Luft beidseitig der Alpen zum Alpenhauptkamm hinzieht (Meteorologen sprechen vom Alpinen Pumpen). In den Nordalpen ist diese Luftströmung als bayrischer Wind bekannt. Analog dazu setzt auch in den Südalpen ein Südwind ein (nur regional benannt, z.B. Ora am Gardasee). Mit diesem thermisch bedingtem Südwind wird die vor den Südalpen liegende trübe Dunstluft verstärkt an den Alpensüdrand transportiert. Dies führt zusammen mit den für den Alpenrand typischen Absinkvorgängen zu einer Abschwächung der Thermikbildung. Aber wer es ruhiger mag, dem möchte ich Bassano nicht ausreden.

Im Herbst ist der Ausgleichswind aus Süd eigentlich nur schwach, aber jetzt treten besonders häufig Südlagen auf. Daher ist für Thermikflieger Bassano im Herbst (mit Ausnahme von Nordlagen) weniger zu empfehlen.

## WETTERINFOS FÜR BASSANO

Die DHV-Wetterseite ([www.dhv.de](http://www.dhv.de) -> Wetter) im Internet ist selbstverständlich die effektivste Art an ausgesuchte Wetterinfos zu gelangen. Für Norditalien findet man im »Länderwetter-Italien« sogar eine gesonderte Rubrik. Daraus sind für Bassano folgende Berichte besonders empfehlenswert:

### Alpenwetterbericht (von Wetteronline):

Hier wird anschaulich und verständlich die Wetterlage und -entwicklung beschrieben. Für den ersten Überblick ist dieser Wetterbericht sehr geeignet. Internet:

<http://www.wetteronline.de/feature/alpen.htm>

Wap-Handyinternet: <http://wap.wetteronline.de> Alpenwetter

### Amtl. Bericht Bozen

(Hydrographisches Amt der Autonomen Provinz Bozen):

Dieser Bericht ist u.a. für Bassano der aussagekräftigste, nur eventueller Bassano-Smog wird hier nicht ausdrücklich erwähnt. Ist aber von südlichen Winden die Rede, kann man ihn erwarten! Bei Staulagen ist die Regenneigung in Bassano meist etwas größer als im Bozener Wetterbericht angesagt. Hier macht sich die leichte Abschirmung der inneralpinen Gebiete vor Regen im Bozener Wetterbericht bemerkbar.

Internet: <http://www.provinz.bz.it/wetter/suedtirol.htm>

Wap-Handyinternet: <http://wap.provinz.bz.it/> -> Deutsch -> Wetterbericht

Telefon-Bandansage in deutsch u. italienisch: +39/0471/270555 (die Null nach der int. Vorwahl mitwählen!)

### Flugwetterübersicht für den ganzen Alpenraum

(von Austrocontrol):

Hier wird die weitere Wetter- und Windentwicklung der gesamten Alpen speziell für Fliegerbelange beschrieben. Während man sich für den Internetzugriff einmalig (kostenlos) registrieren muss, kann man die Telefonansage sofort nutzen (keine teure Sondernummer). Auch in diesem Wetterbericht wird auf Bassano-Smog nicht ausdrücklich hingewiesen, aber zu erwartende Föhnlagen aus Nord oder Süd werden klar angesprochen. Internet: DHV-Wetter -> Länderwetter-> Österreich 4 Alptherm -> Alptherm-Produkte

Telefon: +43 (0)51 703 99 99\_0\_1\_1\_1\_#11178#\_# (Unterstrich bedeutet Wählpause)

### Höhenwind 850 hPa (1.500 m):

Auf der DHV-Wetterseite unter Wettergeschehen, Rubrik Wind, und auch im Minimum-Wetter der Wetterstartseite findet man Windprognosen für die Höhenschicht 1.500 m (850 hPa). In diesen, bis zu 7 Tagen reichenden Höhenwind-Prognosen, sind die überregionalen Winde in den Alpen und auch die in Bassano begehrten Nordlagen am deutlichsten zu erkennen und einzuschätzen. Als groben Anhaltspunkt, für eine noch vertretbare Nordwindstärke in Bassano, kann man in diesen Prognosen 10 Knoten (1 »Zacke«) ansetzen. Dies ist aber nur ein grober (und nicht auf andere Gebiete übertragbarer) Anhaltspunkt für Bassano! Er beruht auf Erfahrungswerten und ist keine Rundum-sorglos-Garantie!

# MaxPunkte für 2005 – Was gibt es Neues?

MaxPunkte war 2003 und 2004 wohl das Programm, mit dem die meisten Flüge im DHV-0 ausgewertet und eingerechnet wurden. Der DHV erweitert die Weiterentwicklung des Programms auch für die neue Saison zusammengestellt.

Ein Beitrag von Dietrich Münchmeyer

## Basisfunktionen des Programms

Die beste Dokumentation der Basisfunktionen von MaxPunkte findet sich im Internet auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de) unter DHV-Online-Contest, Wolfgang Dertnig hat hier Schritt für Schritt dargestellt, wie man einen Flug aus einem GPS Typ MLR ausliest, optimale Wendepunkte berechnet und den Flug auf den OLC-Server lädt. Einsteigern kann ich diese Beschreibung nur empfehlen. Wenn man diese Beschreibung erst einmal verstanden und ausprobiert hat, dann sollte man neugierig auf die verschiedenen Menüpunkte klicken und so das Programm erkunden. Andere GPS-Geräte werden in ähnlicher Weise ausgelesen.

Etwas komplizierter ist es für Piloten, deren GPS die Flughöhe nicht aufzeichnet (z.B. Garmin 12). Hier muss unmittelbar nach dem Auslesen des GPS und Abspeichern der IGC-Datei ein Barograf ausgelesen werden. Daraufhin muss eine eventuelle Zeitverschiebung zwischen der Weltzeit UTC mit der das GPS Tracks aufzeichnet und der Uhr des Barografen eingegeben werden. Kaum ein Barograf läuft exakt auf UTC. Mein Rat ist, immer GPS und Barograf nach dem Flug gleichzeitig abzuschalten. Dann kann man den Menüpunkt => Zeitverschiebung => sync. bei Ausschalten benutzen. Stimmt die Zeitverschiebung, dann sofort die IGC-Datei noch einmal speichern. Erst dann die Optimierung des Fluges beginnen.

## Kartendarstellung, Höhenrelief

Für das Nachvollziehen eines Fluges ist eine Tracklinie auf einem weißen Hintergrund nur begrenzt aussagefähig. MaxPunkte bietet deshalb sowohl die Möglichkeit ein Relief aus Höhendaten des überflogenen Gebiets in einer Falschfarbendarstellung als auch Bilder, vorzugsweise Landkarten, mit dem Track darzustellen.

> Als Höhendaten wurden bis MaxPunkte Version 4.2 ausschließlich Daten des Modells GTOPO30 verwendet. Das Datenraster ist 30 Bogensekunden, also ca. 900 m in Nord-Süd-Richtung und 500 m Ost-West. Diese Höhendaten stehen im Internet unter <http://edcdaac.usgs.gov/dataproducts.asp> kostenlos zur Verfügung. Die einzelnen Dateien umfassen allerdings sehr große Gebiete und sind somit sehr groß. Für das Gebiet Deutschland und Alpenraum steht auf der MaxPunkte-Homepage ein Ausschnitt dieser Dateien bereit.

> Da das Raster recht grob ist, erscheint ein Berg eigentlich als "Treppe". Um dies auszugleichen, interpoliert MaxPunkte das Relief und es erscheint naturgetreuer. Dies kann man bei -) Optionen => Relief interpolieren auswählen. Ab Version 4.4 arbeitet MaxPunkte auch mit Dateien mit 3 Bogensekunden. Dieses Raster hat auf die Fläche bezogen 100 Mal mehr Datenpunkte, gibt also auch kleinste Geländedetails wieder. Die einzelnen Dateien umfassen jedoch nur 1 Grad Länge und Breite, sind deshalb für größere Streckenflüge oft zu klein. Henk Drent hat ein kleines Programm geschrieben, um benachbarte Datenfelder dieses Modells zusammenzufügen. In keinem Fall darf man bei den \*.hgt-Dateien die Dateinamen ändern, da die Georeferenzierung im Dateinamen enthalten ist.

> Die Bilder sind immer Bitmaps, die ein Gelände darstellen: gescannte Landkarten, Satellitenbilder, Luftbilder, Thermikkarten, Klimakarten und anderes. Damit die Tracklinie richtig in der Karte liegt, muss die Karte entzerrt und exakt nach Norden ausgerichtet sein. Für das eigentliche Georeferenzieren gibt es das kleine Hilfsprogramm MaxKalib. Ab der Version 4.5 wird MaxPunkte auch JPG und einige weitere Bildformate verwenden können, die Kalibrierung bleibt dabei unverändert. MaxPunkte wird jedoch auch in absehbarer Zeit kein Interface zu TOP50-Karten haben.

Kartendaten und Höhendaten können in verschiedener Weise übereinandergelegt werden. Das Programm merkt sich jeweils die zuletzt verwendete Darstellung, so dass nach einem Neustart wieder dieselbe Darstellung gezeichnet wird.

## Lufträume

Mit zunehmenden Strecken und bei der Exaktheit der Streckenflugdokumentation wurde das Thema Lufträume auch für Drachen- und Gleitschirmstreckenflieger immer wichtiger. Seit Einführung des OLC ist für Jedermann nachvollziehbar, ob ein Streckenflugpilot Lufträume verletzt hat. Es ist deshalb wichtig, dem Piloten möglichst einfache Hilfsmittel an die Hand zu geben, damit er den Flug entsprechend den luftrechtlichen Bestimmungen durchführen kann. Außerdem sollte der Pilot nach dem Flug noch einmal prüfen, ob unabsichtlich vielleicht doch eine Luftraumverletzung vorlag, um dann auf eine Fluganmeldung zu verzichten.

Der Normalpilot wird nicht mit einem PDA fliegen wollen, sondern er braucht auf seinem GPS, das er ohnehin im Flug mitführt, eine sehr einfache Luftraumdarstellung für ein recht begrenztes Gebiet in der Richtung seines geplanten Fluges. Dieser Gedanke wurde im Herbst 2004 im OLC-Forum diskutiert. Die Idee wurde aufgegriffen und seit der Version 4.4 werden Lufträume in MaxPunkte dargestellt und können Lufträume auf GPS-Geräte geladen werden.

## Luftraumdarstellung am PC

MaxPunkte verwendet Luftraumdaten im OpenAir-Format. Dies sind Textdateien, die die Eckpunkte oder Kreisbögen von Luftraumgrenzen beschreiben, dazu Bezeichnungen der Lufträume, Klasse, Ober- und Untergrenze und anderes. Die Programme SeeYou und WinPilot benutzen dasselbe Datenformat für Lufträume. Die Rohdaten für Lufträume werden für die gesamte Welt monatlich aktualisiert von der National Geospatial-Intelligence Agency NGA als Digital Aeronautical Flight Information File DAFIF im Internet veröffentlicht. Die DAFIF Daten kann man sich aus dem Internet herunterladen und dann mit Programmen wie Eurospace (Freeware) Gebiete auswählen und die Daten in das OpenAir-Format wandeln. Es spricht auch nichts dagegen, sich selbst Lufträume in diesem Format zu definieren, etwa mit Jagdpächtern vereinbarte Schutzgebiete, die nicht überflogen werden dürfen.

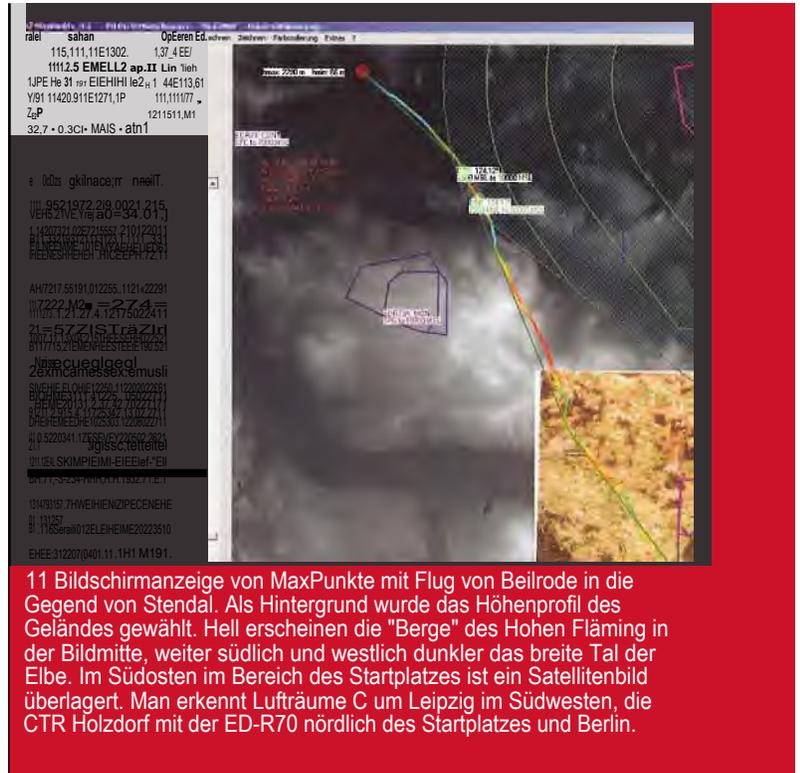
Für den Bereich Europa enthält MaxPunkte Luftraumdaten. Diese werden jedoch nicht regelmäßig aktualisiert, sie dienen nur zur Demonstration und als erster Anhaltspunkt für die Flugplanung. Es steht also immer in der Verantwortung des Piloten selbst, sich aktuelle und zuverlässige Luftraumdaten zu besorgen. Die Daten sind eine Hilfe für den Piloten, ersetzen jedoch in keiner Weise die Quellen, aus denen sich der Pilot bei der Vorbereitung und Durchführung des Fluges gesetzlich informieren muss.

Wenn im Hauptmenü => Zeichnen => Lufträume angewählt werden, werden die Lufträume in der Zeichnung dargestellt. Die Luftraumgrenzen werden über die darunter liegende Grafik gezeichnet. So kann man auch in einer hochauflösenden Karte oder einem Satellitenbild die exakten Grenzen von Lufträumen darstellen. Als Beispiel zeigt Abbildung 1 den Track eines Gleitschirmfluges vom Flugplatz Beilrode in die Gegend von Stendal. Man erkennt in Grün die in der Höhe gestaffelten Grenzen der Lufträume C von Berlin und Leipzig. In Purpur die Kontrollzonen von Berlin und dem Militärflugplatz Holzdorf. Dazu in Blau einige ED-R Lufträume.

Wenn man nun mit dem Mauszeiger entlang des Fluges geht, so wird immer der dem Mauszeiger nächstgelegene Trackpunkt hervorgehoben und dessen Koordinaten, die Höhe in Fuß und Metern, die Geschwindigkeit über

Grund, die Uhrzeit und eventuell weitere Information in einem kleinen Textfeld angezeigt. Wenn außerdem der Menüpunkt => Zeichnen => Luftrauminfo aktiviert ist, werden jeweils die zu diesem Luftraum vorhandene Information, insbesondere die vertikalen Grenzen, des nächstgelegenen Luftraumes angezeigt und dieser Luftraum schraffiert.

Beispiel: Die ED-R70 gleich neben dem Startplatz war während des Fluges nicht aktiv. Seine Obergrenze ist 1.700 ft MSL. Die Südwestecke dieses Luftraums kann an guten Streckenflugtagen leicht überflogen werden und stellt



kaum ein Hindernis für diesen Startplatz dar. Im Bereich westlich von Berlin ist die Untergrenze des äußersten Bereichs des Luftraums C 7.500 ft MSL. Dieser wurde in maximal 7.240 ft unterflogen. Man sieht, wie wichtig die genaue Kenntnis der eigenen Position im Bezug auf die Grenzen der Lufträume sein kann, um das Maximum auszufliegen.

## Luftraumdarstellung im GPS

MaxPunkte ermöglicht es, die Grenzen von Lufträumen auf verschiedene GPS-Geräte zu laden, so dass im Flug diese Information verfügbar ist. Die Möglichkeiten hängen jedoch sehr stark von jeweils verwendeten Gerät ab. Folgende Geräte werden von Version 4.4 unterstützt

"Ältere" Garmin GPS, wie Garmin 12, Garmin 90 und viele mehr. Die Unterstützung von Geko oder Etrex ist in Arbeit. Diese haben ein anderes Trackdaten-Format als das Garmin 12. Nicht unterstützt wird die Luftraumfunktion bei Garmin-Geräten mit USB-Anschluß, denn diese haben andere Möglichkeiten der Kartendarstellung. Beim Garmin 12 wird der Luftraum als Track abgelegt und angezeigt. Es stehen also weniger Trackpunkte für die Flugaufzeichnung zur Verfügung und beim Löschen der Tracks werden auch die Lufträume gelöscht und müssen neu eingespielt werden! Also bei der Flugvorbereitung die wenigen interessanten Lufträume in Flugrichtung ins Gerät spielen und dann nichts mehr löschen. Beim Auslesen des Tracks

nach dem Flug ergibt jeder Luftraum einen eigenen Track mit einem Trackpunkt und der Uhrzeit 00:00:00; diesen natürlich nicht mit in der IGC-Datei abspeichern.

> MLR SP24 XC: Dieses Gerät hat einen "Kartenspeicher" mit maximal 1.000 Punkten zur Verfügung. Dieser Speicher ist vollständig unabhängig vom Trackspeicher. Bitte jedoch sehr genau den Anweisungen im Programm folgen, sonst klappt es nicht! Dafür kann man die Tracks unabhängig von den Kartendaten löschen.

> Bräuniger Compeo und Flytec 5030 erlauben ab Version 2.16 das Speichern von bis zu 10 Lufträumen. Jeder Luftraum darf allerdings nur maximal 13 Randpunkte haben. Hierfür steht in MaxPunkte ein eigener Dialog zur Verfügung, um interaktiv die Anzahl der Randpunkte zu reduzieren. Die Gerätefunktion Lufträume erfordert einen Freischaltcode des Geräteherstellers.



21 Programmfenster zum Laden eines Luftraumes in ein GPS-Gerät. Unter diesem Fenster sieht man hier noch den ursprünglich angewählten Luftraum, die CTR Leipzig.



31 Foto des Mapdisplay eines Garmin 12 CX mit Lufträumen C Leipzig, CTR Leipzig, CTR Holzdorf und ED-R70 als Vorbereitung für einen Flug vom Flugplatz Torgau-Beilrode nach Nordwesten.

Um den in der Kartendarstellung hervorgehobenen Luftraum in ein Gerät zu laden, öffnet man das Kontext-Menü mit der rechten Maustaste und klickt dort auf "Upload markierten Luftraum". Dann erscheint ein Fenster, in dem die Kommunikation mit dem angeschlossenen Gerät abläuft (Abb. 2).

Im Fenster selbst den Gerätetyp auswählen (hier Compeo) und die Schnittstelle (in diesem Fall COM 1). Immer den rot dargestellten gerätespezifischen Text beachten, in dem die wichtigsten Informationen für dieses Gerät stehen. In Blau ist der Umriss des ausgewählten Luftraums dargestellt. Die Eckpunkte des Luftraums sind aufgelistet. Nur die in der Liste markierten Eckpunkte werden ins Gerät geladen, in diesem Fall alle 8 Eckpunkte. Sind es mehr Eckpunkte als im jeweiligen Gerät zulässig, so ist die Schaltfläche "Senden" inaktiv. Beim Deaktivieren von Punkten wird die Grafik aktualisiert, so dass man jeweils den vollständigen Luftraum rot und die ins Gerät zu ladende Umrisslinie blau sieht. MaxPunkte macht einen Vorschlag, welche Punkte gewählt werden könnten, jedoch ist in der Regel zu empfehlen, die Seite, von der man sich dem Luftraum nähern wird, detaillierter darzustellen als die Rückseite.

Im Fall des Compeo gibt es hier noch einstellbar die Warndistanz und einen Namen für den Luftraum. Außerdem kann man die Liste der bereits im Gerät befindlichen Lufträume auslesen oder diese löschen. Diese Funktionen

entfallen bei den anderen Geräten. Mit "Senden" werden die Daten zum Gerät geschickt.

Bei MLR und Garmin können "beliebig" viele Eckpunkte eines Luftraums ins Gerät gesendet werden, man kann jedoch auch hier Punkte wegstreichen, um Speicherplatz zu sparen. Vollkreise nähert MaxPunkte durch ein regelmäßiges Zwanzigeck an.

Abbildung 3 zeigt ein Foto eines Garmin 12 CX, in das die Luftraumgrenzen von Leipzig, die CTR Holzdorf und die ED-R70 gespeichert wurden. Selbstverständlich kann man in diese Darstellung zoomen.

## Prüfung der Gültigkeit des G-Records

Um Piloten die Überraschung mit einem roten Smiley auf dem OLC-Server zu ersparen hat MaxPunkte ab Version 4.4 die Möglichkeit, Vali-Programme zur Prüfung der Gültigkeit des G-Records automatisch aufzurufen. Der Menüpunkt => Extras => Prüfe VALI ruft der Reihe nach alle Vali\*\*\*\*.exe Programme auf, die sich im Programmverzeichnis von MaxPunkte befinden. Bei Installation von MaxPunkte werden vali-xmp.exe und die gerätespezifischen Programme vali-mun.exe und vali-bra.exe mit kopiert. Vali-xmp prüft auf G-Records, die von MaxPunkte erzeugt wurden, vali-bra ist für die Compeo-Gerätefamilie, vali-mun ist für Dateien aus dem MaxLogger MMC. Bei diesen Geräten wird der G-Record vom Gerät selbst erzeugt, was beim OLC der Segelflieger Vorschrift ist.

Bei der Prüfung erscheint ein Fenster, in dem die Ergebnisse der Prüfprogramme angezeigt werden (siehe Abb. 4). Findet MaxPunkte noch weitere Vali-Programme, so wird auch mit diesen Programmen geprüft. Da die Schnittstellen dieser Programme jedoch nicht einheitlich sind, kann MaxPunkte das Ergebnis nicht interpretieren. Für jede mit MaxPunkte erzeugte IGC-Datei liefert die Standardinstallation von MaxPunkte immer das korrekte Prüfergebnis.



MaxPunkte

Ergebnisse der G-Record Prüfung:  
VALI-ERA: ExitCode=1 LastError10 Invalid  
VALI-MUN: ExitCode=0 LastError0  
VALI-XMP: ExitCode=1 LastError92 \*Valid\*

Diese Datei ist gültig für den H-OLC

-111

41 Bildschirmanzeige der Prüfung der Gültigkeit des G-Records in MaxPunkte

Wenn die Meldung "Diese Datei ist gültig für den H-OLC" erscheint, dann kann man die Datei bedenkenlos auf den OLC-Server laden, fehlt diese Meldung, so wurde die Datei nicht mit MaxPunkte erstellt und kann trotzdem gültig sein oder sie wurde nachträglich verändert und gibt einen roten Smiley.

## Zusammenfassung

Für die Saison 2005 wurden einige neue Funktionen in MaxPunkte integriert, die es dem Hängegleiter- und Gleitschirmfliegern noch leichter machen sollen, seinen Flug zu dokumentieren, auszuwerten und im OLC zur Wertung einzureichen. Neu ist vor allem die Darstellung von Lufträumen und die Möglichkeit, Luftraumgrenzen "mit einem Mausklick" auf verschiedene GPS-Geräte zu laden, die bei diesen Piloten verbreitet im Einsatz sind. Damit wird ein Beitrag geleistet, dass versehentliche Luftraumverletzungen beim Streckenflug vermieden werden. Auch während der Saison wird das Programm weiter entwickelt und die Unterstützung für zusätzliche Geräte wird nach Bedarf implementiert werden. Download und aktuelle Informationen unter [www.maxpunkte.de](http://www.maxpunkte.de).

# Stärken und Schwächen der Navigationssoftware für PDAs

Die europäischen Lufträume in der Westentasche? Für alle, denen die Speicherkapazität eines Garmins nicht ausreicht, bietet der PDA eine Alternative für sichere Luftraum-Navigation. Wer technisch einigermaßen versiert ist und etwas Aufwand nicht scheut, dem steht heutzutage eine Vielzahl an PDA Programmen für GPS Navigation zur Auswahl. Wo man navigieren will, ist entscheidend beim Software Kauf — kein Programm ist gleichzeitig für Luftraum-, Wander- und Straßen-Navigation geeignet. Zum Fliegen bieten die meisten Programme entweder eine "Moving Map" Anzeige oder mindestens die Möglichkeit mehrere Wegpunkte und Lufträume darzustellen. Wie die Software diese Informationen anzeigt, ist entscheidend. Beim Textilfliegen ist eine "Hands Free" Lösung die Beste. Wenn alles vor dem Start eingegeben ist, wird die Software in der Luft "mitdenken" und das anzeigen, was gerade wichtig ist, ohne dass der Pilot vor lauter Umschalten absäuft.

Hier ein kurzer Software Überblick von Peter Wild, der zur weiteren Recherche anregen soll...

Software/ Web Adresse	OS/Version	Karten Anzeige	Straßen Navigation	Luftraum Warnungen	Wind Rechner	Ziel Ankunft	Thermik Zentrierhilfe Rechner	IGC Logger	Fazit	Eignung	Preis
SoaringPilot 2b19.12.04 www.soaringpilot.com	Palm /) 3,5	Nein	Nein	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Gute "Hands Free" Luftraum. Navigation mit Warnungen. Automatische Anzeigenwechsel beim Kreisen für Thermikzentrieren. Übersichtliche Informations-Darstellung.	Textilflieger: gut	Freeware
GPS_LOG 1,2,1,19 nw.soaringpilotssoftware.com	WinCE /> 3.0	Ja	Nein	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Luftraum Navigation mit vielen Kartenanzeigemöglichkeiten - erfordert jedoch Piloten Eingaben zum Anzeigenwechsel.	Textilflieger: bedingt Segelflieger: gut	Freeware
XCSoar 2.3 www.xcsor.com	WinCE /> 3.0	Nein	Nein	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Luftraum Navigation mit aktiver Anzeige - nur relevante Lufträume werden dargestellt.	Textilflieger: gut	Freeware
CompeGPS Packet Air 1.08 www.compegps.com	PocketPC >2002	Ja	Nein	Nein	Ja	Ja	Ja	Ja	Flug Navigation ohne Luftraumwarnungen, gute Kartenschnittstelle, keine automatischen Anzeigenwechsel.	Textilflieger: bedingt Wanderer: gut	Euro 30
SeeYou Mobile 2.2 www.naviter.si	WinCE /> 3.0	Ja	Nein	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Umfangreiche Luftraum- und Flug. Navigationssoftware mit vielen Extras - erfordert jedoch Piloten Eingaben zum Anzeigenwechsel.	Textilflieger: bedingt Segelflieger: gut Wanderer: bedingt	Euro 199
WinPilot 5.27 www.winpilot.com	PocketPC >2002	Ja	Nein	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Sehr umfangreiche Navigations- und Flugauswertungssoftware. Luftraumkarten Aktualisierungsdienst	Textilflieger: bedingt Segelflieger: gut	Euro 184
FlyMap 2.0 www.flymap.de	PocketPC >2002	Ja	Nein	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Sehr umfangreiche Navigations- und Flugauswertungssoftware, Luftraumkarten Aktualisierungsdienst	Textilflieger: bedingt Segelflieger: gut Motorflieger: gut	Euro 399
OziExplorerCE b1.11.4 www.ozieplorer.com	WinCE > 2.0	Ja	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein	Moving Map Karten Navigation. Rasterkartenschnittstelle. Kann gescannte Luftraumkarten darstellen.	Wanderer und Mountainbiker: gut Textilflieger: bedingt	\$30
PathAway 3.1 www.pathaway.com	PocketPC >2002 Palm>3.5	Ja	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein	Moving Map Karten Navigation mit einigen nützlichen Extras und guter Kartenschnittstelle (inklusive Topa SO Karten).	Wanderer und Mountainbiker: gut Textilflieger: bedingt	\$50
TomTom Navigator 4.40 www.tomtom.com	PocketPC >2002 Palm >5	Ja	Ja	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein	Straßen Navigationssoftware mit Routingfunktion	Auto / Motorradfahrer: gut	Euro 169



Links: Auf der anderen Flussseite von Frankfurt beginnt Polen.

## Streckenflug im Grenzgebiet

# U rwegs zwischen Berlin und Polen

Ein Beitrag von Claus Gerhard

**M** ancherorts ist der deutsche Luftraum für Thermidieger besonders eng— zum Beispiel in und um Berlin: Segeletzer Piloten, die 70 km nordwestlich von Berlin starten, müssen sich deshalb auf Südostkurs entscheiden, ob sie links oder rechts an der Hauptstadt vorbeifliegen wollen.

Gestern traf der Wetterbericht mal wiedervoll daneben: Kam doch die Front aus Westen sehrviel schneller heran als vorhergesagt, so dass ab Mittag alles im Schatten lag. Zweimal 70 Kilometer umsonst gefahren! An solchen Tagen hasse ich die Meteorologen. Heute dagegen sieht es besser aus. Zwar ist der Himmel um 10 Uhr schon zur Hälfte mit Quellwolken bedeckt, aber die Luft soll im Tagesverlauf abtrocknen — hoffentlich.

### Knapp an Berlin vorbei

Kurz vor 13 Uhr schleppt mich Bernd mit unserem Trike in die vertraute Segeletzer Thermik. Herrlich, ich darf wieder fliegen! Derweil spielt Klein Lisa vergnügt zwischen den aufgebauten Drachen. Eigentlich wollte sie nicht, dass ihr Papa fliegt, aber die Aussicht, am Flugplatz Freunde zu treffen, hat sie umgestimmt — Glück für mich. Nordnordwestwind war angesagt, stattdessen ziehen die Wolken mehr in Richtung Osten. Somit führt unser Weg nach links zur Oder, diesmal entlang der nördlichen Berliner Luftraumgrenze. Beim Starten fällt mir ein, dass ich eigentlich noch nachschauen wollte, wo genau diese CVFR-Linien verlaufen, die man als Drachenflieger keinesfalls überqueren darf—zu spät! Wenn das mal gut geht!

Die Dörfer am Rande des Rhinluchs tragen heute hervorragend und im Nu bin ich mit stolzer Flughöhe über Wustrau beim Schloss des alten Zieten angelangt. Das fängt ja prima an. Acht Kilometer weiter vor Rühnick sinkt der Drachen dagegen tiefer und tiefer, so dass ich lange auf Thermik warten muss. Die bunte Dorfkirche bietet schließlich den rettenden Bart. Dank an den Himmel — hat hier doch vor einer Woche Bernd enttäuscht den Boden berührt. Voraus in der Griebener Heide herrscht wieder Spitzenthermik, so erreiche ich zügig das Nordufer des Grüneberger Sees. Nun geht es langsam voran, denn die feuchte Gegend bildet kaum Wolken. Mit Vorsicht folge ich dem schnurgeraden Verlauf des Oder-Havel-Kanals. Beim riesigen Finow Flugplatz lockt mich die Thermik nach Süden. Zu dicht an Berlin? —Viel leicht.

Unter mir in den Wäldern des Barnims tauchen jetzt kleine Badeseen auf, aber auch einige der atombombensicheren Bunker, die die DDR-Führung bauen ließ. In ihrer perfekten Tarnung sind sie nur für Eingeweihte erkennbar. Meine Güte, das Foto von Harnekop hätte mich früher Kopf und Kragen gekostet! Letzt kann man den Bunker des Verteidigungsministers sogar besichtigen.

### Abstecher nach Polen

Zu gern würde ich mit den Wolken nach Polen fliegen, aber der Weg über die Oder ist trotz EU-Erweiterung versperrt — wie lange noch? Dem Flugplatz Neuhardenberg, der fast an der Grenze liegt, komme ich ziemlich nahe,

dann tauchen weiter südlich die Häuser von Frankfurt auf. Ein langer Gleitflug bringt mich zu der Wolke, die einsam über der Stadt schwebt. Beim Hochkurbeln entdecke ich überall Eisenbahngleise und im Nordwesten eine winzige Landebahn, auf der gerade eine Motormaschine niedergeht. Das muss ein UL-Flugplatz sein.

Herrje, mein Drachen treibt unaufhaltsam über die Oder! Schon kann ich aus der Luft die östlichen Häuserwände der Uferpromenade erkennen, ein sicheres Zeichen, dass ich den Fluss bereits erreicht habe. Wenn ich nur wüsste, ob diese Grenze in Flussmitte oder am Ufer verläuft! Stadtbrücke und Slubice auf der anderen Seite liegen zum Greifen nahe, Es hilft nichts, ich muss hier weg, gegen den Wind zurück nach Westen und dann südlich abdrehen. Am Helenesee, dem "Strandbad" der Frankfurter, herrscht Hochbetrieb. Kein Wunder bei dem tollen Wochenendwetter. Über dem trockenen Kiefernwald kann ich ewig geradeaus fliegen, ohne zu sinken. Welch ein wahnsinniges Gefühl von Unbeschwertheit! Wozu braucht man an einem solchen Tag einen Propeller?

### Grenzlanderfahrung

Müheles erreiche ich die asphaltierte Landepiste von Eisenhüttenstadt, die mitten im Wald liegt und auf der ich schon längst einmal ankommen wollte, jetzt aber und aus 1.900 Metern Höhe bestimmt nicht! Eisenhüttenstadt: Der Name ist Programm. Dabei hieß der Ort anfangs "Stalinstadt", als er vor 50 Jahren auf dem Reisbrett entworfen wurde. Noch immer steht seine Architektur ganz im Dienst der Stahlerzeugung — ein starker Eindruck aus der Luft.

Während sich links die Ziltendorfer Niederung auftut, die vom letzten Oderhochwasservollständig überflutet wurde, erkenne ich weit voraus Neuzelle. Das prachtvolle Kloster ist die am nördlichsten gelegene Barockanlage in Europa. Jüngst machten heimische Bierbrauer den Ort durch einen Streit mit der Lebensmittel-Behörde bekannt, denn das Neuzeller Bier, der berühmte "Schwarze Abt", will sich partout dem deutschen Reinheitsgebot nicht unterwerfen. So heißt das Gebräu vorerst "Badebier", was seiner Beliebtheit aber nicht schadet — im Gegenteil!

Mittlerweile gehen meine Ortskenntnisse gegen Null. Mensch, warum habe ich diesen Kurs nicht besser vorbereitet! Glücklicherweise biegt die Oder plötzlich nach Osten ab, so dass ich dem Höhenwind nachgeben kann, der mich ständig über den Fluss schieben will. Grobe Schätzung: Hier beginnt der Spreewald, doch weit gefehlt. Irgendwann dämmert es mir, denn das Rinnsal, das hier nach Süden abzweigt, kann nur die Neiße sein. Na klar: Oder-Neiße-Grenze, schon mal gehört? Himmel, das hätte schief gehen können, wäre ich doch beinahe ohne Anmeldung nach Polen geflogen. Also weiter gegen den Wind nach Süden vorhalten, immer an der "Wand" entlang.

### Reise ins Blaue

Nun bin ich schon mehr als fünf Stunden in der Luft, und die Thermik wird schwächer. Irgendwann ist nur noch Abgleiten angesagt. In der Ferne rauchen Kühltürme eines Braunkohlekraftwerkes. Cottbus kann nicht mehr weit sein. Tiefer und tiefer sinke ich, kein Heber will mich erfreuen. Komme ich über die Stadt, die vor mir zu beiden Seiten der Neiße liegt? — Na prima. Im Süden, neben einer großen Fabrik gibt es frisch gemähte Wiesen direkt am Ufer, eine davon soll mein Landeplatz werden. Wegen des Nordwestwindes muss ich von Südosten her über den Fluss anfliegen. Die Landung wird zum Kinderspiel. Toll, nach einem so wunderbaren Flug hat mich die Erde wieder. Welch ein Glück, dass es diese Erlebnisse gibt!



Eberswalde



Eisenhüttenstadt

Während ich genüsslich meinen Proviant in der Abendsonne verpese und den Drachen abbaue, naht offizieller Besuch. Ein grüner VW-Bus hat am Deich gehalten. Zwei ebenfalls grün aussehende, durchtrainierte junge Männer steigen aus und kommen lässig auf mich zu. Nach kurzer Erklärung meinerseits, die sie ziemlich reglos entgegennehmen, ist mein Ausweis gefragt. Dann werden die Beamten freundlicher. Schließlich erklären sie mir, dass der polnische Zoll ihnen einen Drachenflieger gemeldet hat, der von Polen aus nach Deutschland geflogen sein soll. Deshalb also die Aufregung. Nachdem alles geklärt ist, sind die Herren sogar bereit, mir beim Drachentransport in die nächste Kneipe zu helfen. In den Spielsalon passt das sechs Meter lange Ungetüm gerade so hinein. An einem der nächsten Tage muss ich es mit dem Auto zurückholen. Unentgeltlich bringen mich die Zöllner nun zum Bahnhof von Guben, denn so heißt die Stadt, in der ich diesmal gelandet bin, 210 Kilometer von Segeletz entfernt.

Im Regionalexpress über Cottbus nach Berlin habe ich später genügend Zeit, den spannenden Flug noch einmal Revue passieren zu lassen und um 22 Uhr sitze ich mit Lisa und den Freunden wieder vergnügt auf der Terrasse in Treptow und genieße den Rest dieses lauen Sommerabends.

# Drachen-Weltmeisterschaft 2005

## Rote Erde, unendliche Weite, Kängurus und Dustdevils

Ein Beitrag von Hans Kiefinger und Jörg Bajewski

**D**ie Sonne sticht gnadenlos und Teamchefin Carol erteilt eiligst den Marschbefehl aus der Zivilisation hinaus ins 15 km entfernte Paddock. Schon bald heißt es "Fenster zu", als die internationale Auto-Karawane die Dirtroad erreicht. Schnell zeigen uns die Staubfahnen Windrichtung und -stärke. Und dann erreichen wir ihn, den wahrscheinlich staubigsten Kartoffelacker am anderen Ende der Welt, das WM-Startgelände. Es gibt sogar Piloten, die diesen Acker noch nie so grün und bewachsen erlebt haben und es gibt Piloten, die sich nach einem Almwiesenstartplatz sehnen. OK, dies ist eine WM ... Ausnahmezustand... da müssen wir durch! Die Karawane versammelt sich in der Mitte dieses drei mal drei km Schleppfeldes und wartet auf die Bekanntgabe des Aufbauortes durch die Wettkampfleitung.

Der NO-Startplatz ist es heute — es wird hektisch - die Piloten suchen in den 4 Schlepplinien ihre täglich wechselnde Startposition. Lange, mit Widerhaken versehene, Erdhaken werden in den verdorrten Boden gehämmert, die Drachen in Windeseile aufgestellt und mit einem Gurt am Erdhaken "dustymäßig" gesichert. Gellende "Dusty"-Schreie lassen den Puls höher schlagen, bevor eine Staubsäule rasend schnell durch die aufgebauten Drachen fegt. Nicht immer sind die Festhalte-Manöver von Erfolg gekrönt. Der eine oder andere Drachen erhebt sich schon mal selbständig in die Luft — zum

Glück nur kleinere Schäden, die Schwalbe ist noch flugtauglich. Umgeben von unzählig nervenden Fliegen, die in die Ohren fliegen und einen U-Turn vorm Trommelfell wagen, erhalten wir per Funk den heutigen Task. Start in einer Stunde, 1. Wende ein Kartoffelfeld 50 km nördlich vom Paddock (es



Von links: Guido Gehrmann, Lukas Bader, Hans Kiefinger, Maureen, Carol Binder, Oliver Barthelmes, Roland Wöhrle, Jörg Bajewski



Fotos: Oliver Barthelmes

soll sich dort ein Baum befinden), 2. Wende ein weiterer Acker in der Nähe eines Getreidesilos und das Ziel, ein hübsches Kartoffelfeld in den großen Weiten des australischen Outbacks. Es sollen dort biergefüllte Eskis bereitstehen, na das ist doch mal ein Anreiz. Der dröhnende Motorenlärm der Dragonflys und ULs signalisiert die baldige Erlösung. Und die nächste Sandstrahl-Salve peitscht über die Drachen. "Nur noch weg hier!" Schnell mit dem Vogel auf den Startwagen, die Klinke nochmals begutachtet, ein letzter überreichter Drink von unserer guten Seele und Helferin Maureen, Windrichtung gecheckt, Visier runter und das Signal "GO GO GO"! Der Dolly rumpelt über das Gelände und es wird dunkel, man passiert soeben die vom Propeller aufgewühlte riesige Staubwolke und dann ... in der Luft! Die Bodenthermik lässt einen im Trapez herumturnen. Bloß jetzt kein Seilriss, immer schön dahinter bleiben, keinen Blick zur Seite riskieren oder soll ich doch mal die Kamera zücken? Und durch den ersten Bart, ... nein, noch nicht hoch genug. Dran bleiben 500 m ... das Signal vom UL-Pilot zum Klinken.... Ruhe ... und es ist endlich angenehm kühl — schnell sind die strapaziösen Startbedingungen vergessen und man

fliegt 3 oder 4 Stunden bis zum ersehnten eisgekühlten Bier - Fliegen ist echt was Schönes!

Das Deutsche Team reiste mit dem Ex-Weltmeister Guido Gehrmann, 011i Barthelmes, Lukas Bader, Hans Kiefinger, Jörg Bajewski und Roland Wöhrle in diesen ausgedörrten Teil der Erde nach Hay in Australien, wo vom 6. • 19. Januar 2005 die WM der Drachenflieger stattfand. Teamchefin war die Australierin Carol Binder. Wir hatten einige Hoffnung mit einer Medaille zurückzukehren, da wir mit unserem Naturtalent Guido und den Halbaustralier Hans, Jörg und Roland sollten für die konstanten Ergebnisse sorgen. Der erste Tag begann nicht schlecht. Die Aufgabe war ein 181 km Zielflug und alle Deutschen kamen ins Ziel. In Führung ging der Ukrainer Oleg Bondarchuk vor Gere Heinrichs (A) und Bruno Guillen (F). Unser Guido war als 6.

<i>Sponsored by</i>	
 <b>AN-MANN</b> energy	 <b>TIMEZONE</b>
 degussa. <small>Röhm Plexiglas</small>	 <b>SCHWENKE!</b> s• int <small>WERBEWERKS, TW4RSTEIN</small>



Nichts als Staub soweit das Auge reicht, nur Hay selbst bildet einen Farbtupfer in der Einöde

spitzenmässig dabei. Am nächsten Tag sollten wir über eine Wende nach Ivanhoe fliegen, 188 km. Wieder waren die Deutschen Piloten im Ziel und Oleg gewann den Tag, diesmal vor Robert Reisinger und Gerolf Heinrichs. Der dritte Task wurde wegen des tragischen Unfalls eines Norwegers in der Luft abgebrochen. Der Pilot hatte bei sehr anspruchsvollen Startbedingungen einen Lockout. Sein Weaklink (Sollbruchstelle), den er sich gemacht hatte, war zu stark und riss nicht, weshalb er frontal auf dem Boden aufschlug. Er war sofort tot. Aufgrund dieses Unfalles begann am nächsten Tag eine hitzige Diskussion. Um Geld zu sparen, hatte der Veranstalter keine Ambulanz am Paddock und weigerte sich auch eine bereitzustellen. Erst nachdem viele Piloten drohten, nicht mehr zu starten bis Sanitäter am Schleppfeld waren, änderte sich das. Für ein Startgeld von 700 Dollar (ohne Schleppgebühren) gab es weder Ambulanz, noch Lunchpakete, T-Shirts oder Sollbruchstellen für die Piloten. Wohin ging das ganze Geld? In Zukunft sollten wir den Veranstaltern genauer auf die Finger schauen!

Am 4. WM-Tag gab es deutlich schlechtere thermische Bedingungen. Trotzdem sollten wir bei einer Arbeitshöhe von 1.400 - 1.500 m und auf dem letzten Schenkel mit Gegenwind von 30-40 km/h noch 145 km bis ins Ziel fliegen, was niemandem gelang. Brett Hazlett (Can), Mario Alonzi (F) und Antoine Boissellier (F) kamen am weitesten. Aber Oleg Bondarchuk, der bis 17 km vors Goal kam, konnte seine Verfolger wieder hinter sich lassen. Guido, Hans und Jörg kamen an diesem Tag am weitesten vom deutschen Team und erreichten in der Teamwertung Rang 4.

Der nächste Tag sollte das Feld wieder durcheinanderwirbeln und der Tag des deutschen Teams werden. Bei guten Bedingungen flogen wir alle sehr zügig über die Linie, Guido, Jörg und O11i waren unter den Top 10 des Tages. In der Teamwertung kamen wir bis auf 70 Punkte an die Franzo-

sen heran! Die Verlierer des Tages waren die Österreicher, die Franzosen und die LISA. Doch Gerolf Heinrichs (A) wollte nun erstreiten, was nicht zu erfliegen war, denn die Veranstalter hatten einen Fehler gemacht: Die Zeitnehmer im Ziel hatten die Ziellinie aus Sicherheitsgründen auf das nächstmögliche Feld 1,6 km auf Kurs vorverlegt. Das Paddock, das genau mit den Koordinaten übereinstimmte, war bei auffrischendem Bodenwind im Lee einer dichten Baumreihe. Es war abzusehen, dass es bei den knappen Endanflügen zu schweren Unfällen kommen würde. Ein Unfall bei dieser WM war aber mehr als genug. Deshalb legten die 'Goalies' die Ziellinie auf den nächstmöglichen Acker in Kursrichtung, an dem jeder Pilot der ins Ziel glitt, vorbeikommen musste.

Beim Eröffnungs-Briefing wurde zwar gesagt, dass das Ziel immer die Linie war und die Koordinaten unter Umständen nicht exakt stimmen könnten, allerdings stand es nirgendwo schwarz auf weiß— Leider!

Gerolf Heinrichs, Davis Straub und das französische Team reichten Protest ein. Um eine sportliche Lösung zu finden, zogen Davis und die Franzosen ihren Protest zurück, Gerolf leider nicht. Nun hatte eine Jury zu entscheiden. Die meisten Piloten zweifelten nicht an einer sportlich fairen Entscheidung, sie wurden aber enttäuscht. Bücher wurden gewälzt, viel und lange diskutiert und der Sport trat in den Hintergrund. Als erst zwei Tage später die Entscheidung fiel, waren (fast) alle Piloten entsetzt: Der Durchgang wurde gecancel! Guido fiel dadurch vom 2. auf den 6. Platz zurück und auch die restlichen deutschen Piloten verloren Plätze. Wir wurden für die Fehler anderer bestraft - schade für den Sport.

Auch am vorletzten Tag kamen Guido (6.) und Hans (9.) bei einer Strecke von 181 km schnell ins Ziel und auch Roland konnte gut fürs Team punkten. Noch immer blieben wir mit knappen

### Overall-Ergebnisse WM 2005

Platz	Name	Gerät	Nation	Punkte
1	Bondarchuk Oleg	Aeros	UKR	6.455
2	Reisinger Robert	Icaro Laminar	A	6.281
3	Heinrichs Gerolf	Moyes Litespeed	A	6.100
4	Coomber Kraig	Moyes Litespeed	AUS	6.060
5	Alonzi Mario	Aeros		6.057
6	Bertok Attila	Moyes Litespeed		6.997
7	Planer Alessandra	Icaro Laminar		6.934
8	Hazlett Brett	Moyes Litespeed	CAN	6.928
9	Gehrmann Guido	Aeros	D	6.920
10	Durand Jon	Moyes Utespeed	AUS	6.912
28	Kiefinger Hans	Moyes Utespeed	D	4.995
31	Barthelmes Oliver	Moyes Litespeed	D	4.846
32	Bader Lucas	Moyes Litespeed		4.798
40	Wähle Roland	Moyes Litespeed		4.468
47	Bajewski Jörg	Moyes Litespeed		4.047

### Teamwertung:

Platz	Nation	Punkte
1	Australien	18.694
2	Österreich	18.565
3	Frankreich	17.838
4	Italien	17.407
5	USA	17.044
6	Deutschland	16.903

## Hay? Was ist mit Manfred Ruhmer?

Während der Siegerehrung im letzten Sommer anlässlich der Europa-meisterschaft in Millau gab Manfred bekannt, dass er 2005 nicht an der Weltmeisterschaft in Hay/Australien teilnehmen werde. Sein Entschluss seinen Weltmeistertitel nicht zu verteidigen, war sicher ein Schock für viele, aber er hat definitiv gute Gründe dafür.

Der wichtigste Grund für die Absage war für Manfred Ruhmer die Entscheidung der Verantwortlichen, den Austragungsort der Drachen-WM an diesen Ort zu legen. 2003 fand die WM in Brasilien statt. Viele interessierte Zuschauer und Journalisten verfolgten mit Spannung die Wettkampfabläufe am Startplatz oder den Einflug ins Ziel. Das weltweite Medieninteresse war einfach herausragend und genau das braucht der Drachensport dringend. Manfred Ruhmer: »Wie in aller Welt konnte man so einen riesigen Schritt zurück machen und einen Ort für die WM 2005 aussuchen, der in der Mitte von Nirgendwo liegt«?

Punkterückstand auf dem 4. Platz in der Teamwertung bis zum letzten entscheidenden Durchgang.

Der schwarze Freitag der deutschen Mannschaft! Eigentlich war es ein Hammertag, der Beste der WM. Wir sollten aber nur 145 km fliegen, um pünktlich bei der Siegerehrung am Abend daheim zu sein. Bei diesen Bedingungen hieß es "heizen, heizen, heizen". Lukas Bader war schnell – zu schnell. Sein Endanflug war zu knapp berechnet und er musste 100 m vor der Ziellinie landen. 011i war gut unterwegs und kam ins Ziel. Doch er war zu früh gestar-

tet und kassierte deshalb Strafpunkte. Guido, Hans und Roland überflogen zwar auch die Ziellinie, waren aber zu langsam. Es war der Tag der Amerikaner, Österreicher und unserer italienischen Freunde.

Bei der anschließenden Siegerehrung waren wir aber doch geschockt, als wir hörten: Platz 6 - Germany. So schnell geht's. Nichts war es mit der Medaille. Allerdings brauchen wir den Kopf nicht in den Sand zu stecken, unsere Zeit kommt noch. Bis zum Schluss ist das deutsche Team supervorne mitgeflogen und eine Medaille war für das Team und auch für Guido zum Greifen nah. Unter tosendem Applaus wurde Oleg Bondarchuk aus der Ukraine verdient zum Weltmeister ernannt. Für Oleg war es ein Start - Ziel - Sieg. Er führte vom ersten Tag an und gab die Führung nicht einen Tag ab. Vizeweltmeister wurde Robert Reisinger aus Österreich, auch Robert ist seit Jahren einer der weltbesten Piloten und hat diesen Erfolg verdient, Ein besonderer Dank des deutschen Teams gilt Carol und Maureen, dem DHV und unseren Sponsoren Timezone, Degussa, Ansmann, Schwenkel und Warsteiner.

## Slice

turmlos ohne "Kohle"

DHV anerkannter Luftfahrtbetrieb  
Nachprüfungen aller Fabrikate

beutelt

Fluggeräte GmbH w ■ n.w.bautek.com +49 (0) 6502 3060





Heißer Endspurt am Strand von Ipanema



# Red Bull Giants of Rio - Beflügelt zu neuen Horizonten

Ein Beitrag von  
Corinna Schwiegershausen

Im September berichteten wir vom Ausscheidungswettbewerb am Tegernsee. Damals gewann Hans Kiefinger die Speedglide-Aufgabe und damit sein Ticket nach Brasilien zum Giants of Rio Wettbewerb. Außerdem wurden Guido Gehrman und Corinna Schwiegershausen eingeladen, im deutschen beziehungsweise internationalen Profiteam mitzufiegen, Rio de Janeiro, Sonntag 5. Dezember. Die ganze Stadt erfüllt ein ohrenbetäubendes Hupkonzert, der Verkehr staut sich an vielen Ecken. Es ist der Tag eines großen Experiments: Red Bull veranstaltet zum ersten Mal den Giants of Rio Wettbewerb. 80 Teams aus 40 Nationen kämpfen um den Titel des Giganten. Jeweils ein Schwimmer, ein Mountain Biker, ein Drachenflieger und ein Läufer pro Team.

Zum Startschuss sorgt Basejump-Legende Felix Baumgartner mit extrem später Fallschirmöffnung für Gänsehaut an der Copacabana. Von dort führt

der Kurs der Schwimmer 4,2 km durchs offene Meer, unterwegs müssen die Sportler auf einen Felsen klettern und aus 8 m Höhe wieder ins Wasser springen.

Nach der ersten Übergabe an die Mountain Biker führen die Australier, gefolgt vom besten brasilianischen Team und dem amerikanischen Profiteam. Die große Steigung rauf zur Christus-Statue auf dem Corcovado ist die erste Hürde für viele Mountainbiker. Am heißesten Tag der Woche bei hoher Luftfeuchtigkeit sind die 45 km quer durch Stadt und Berge eine große Herausforderung für die Kondition. Ganz am Ende geht es hinauf zum Start der Drachenflieger, eine Steigung von 27%.

Chaos bricht aus, ständig werden Nummern gerufen, die Piloten joggen mit geschultertem Drachen rauf zum Start. Das Problem ist, dass 80 Drachen aufgebaut werden müssen, aber nur Platz für 25 ist, also dürfen immer nur



Guido und Corinna beobachten gespannt das Geschehen



**Wertung**

- Australien  
Ky Hurst, Sid Taberley, Jonny Durand Jr, Courtney Atkinson  
4h26:41,1
- Brasilien  
Bruno Bonfim, Abraao Azevedo, Betinho Schmitz, Raimund() Nonato  
4h27:11,5
- Österreich  
Franz Höfer, Michi Weiss, Seppi Salvenmoser, Michi Buchleitner  
4h25:51,4



### Hot Spots — Hot Shots

Gleich am Ankunftstag machten sich ein paar Österreicher mit ihren Rädern zum Training in die Stadt auf. Als ihnen ein Warnschuss entgegenschlug, merkten sie, dass sie im Favela nicht willkommen waren. Zum Glück verletzten sie sich nicht bei ihrer panikartigen Flucht über Stock, Stein und Autos. Abends gab es daraufhin ein Athletenbriefing mit Survival Rules für Rio de Janeiro...

Auch ein Drachenflieger war noch mal davongekommen, als ein Favelabewohner auf ihn schoss (wir mussten im Gleitflug sehr knapp über oder direkt neben einem großen Favela vorbeifliegen). „Woher wusstest Du, dass er Dich meinte?“- „Ich war so tief, wir haben uns in die Augen geschaut!“

Dass unser Hotel das höchste Gebäude von Copacabana war, machte meinen kanadischen Freund glücklich. Nachts fanden wir den Zugang zum Dach. Nicht nur, um den Mondschein zu genießen... morgens um halb fünf segelte ein Schirm an meinem Fenster vorbei Richtung Strand.

**Einzelergebnisse**

*Schwimmen*

- Ky Hurst, Australien  
0h45:12,2

*Mountain Biking*

- Roland Stauder, Italien  
1h30:41,8

*Speedgliding*

- Guido Gehrmann  
0h07:34,8

*Laufen*

- Michi Buchleitner, Österreich  
1h22:39,7

die Piloten los, deren Radier etwa noch eine halbe Stunde bis zum Ziel brauchen. Erwartungsgemäß ist der Australier Jonny Durand der erste auf der Rampe. Auch Guido Gehrmann hat mit der vierten Position eine sehr gute Ausgangsbasis durch seinen Mountain Biker Lado Fumic bekommen. Deutsche Meister unter sich eben! in vielen Teams sind Olympiateilnehmer oder sogar Medaillisten, es ist ein Feld wie auf einer Weltmeisterschaft.

Die Aufgabe der Drachenflieger ist ein Speedglide von Sao Conrad° nach Ipanema, acht Kilometer mit Gleitwinkel 1:17! Rückenwind am Start macht diese Aufgabe nicht leichter. Schließlich fliegt Jonny los, gleitet in tiefsten Tiefen über einen der großen Slums von Rio und landet nach einem perfekten Bodeneffektglide auf dem Punkt. Szenenapplaus für den jungen Australier, dessen Läufer nun auf die 21km Tortur durch den Sand von Rios schönsten Stränden startet.

Guido gelingt es, sogar noch schneller als Jonny zu fliegen, er gewinnt damit die individuelle Zeitwertung. Im Gesamtklassement landet sein Team auf Platz 18, da Läufer Jürgen Zäck schwer mit der Hitze und dem Sand zu kämpfen hat. Hans Kiefingers Team rangiert am Ende auf Platz 57, Corinnas reines Frauenteam mit einer Russin und zwei Brasilianerinnen erreicht den 60. Platz. Freundschaftlich geht es im Ziel zu, jeder wird bejubelt von der großen, sportbegeisterten Masse der Zuschauer. Am Abend gibt es zur Belohnung für die Strapazen eine Riesenparty. Der Zuckerhut wurde komplett für den Event vereinnahmt, Lounge, Disko, kaltes Buffet und ein unvergleichlicher Blick über die Stadt sind ein würdiger Abschluß dieses gelungenen Experiments und bringen eine Frage auf — wann findet der nächste Giants of Rio statt?



# all inclusive...

... im Pauschalangebot für Gleitschirm-Ferien in Engelberg, dem Gleitschirm-Eldorado der Schweiz

- SHV DHV Fluglehrer-Betreuung
- Advance-Equipment
- Zimmer/Frühstück
- Bergbahnfahrten
- Aus- und Weiterbildung
- von Anfänger bis zum Profi
- variabel 5-14 Tage



**Preisbeispiel:**

**5 Tage alles dabei  
ab C 448.--**

- gemässigte Verhältnisse
- verschiedenste Fluggebiete
- bis 2600m Höhendifferenz
- Bahnen ganzjährig in Betrieb
- familienfreundlich

Buchen bei:

**Euroflugschule Engelberg  
CH-6390 Engelberg**

**Tel. +41 41 637 07 07  
[www.euroflugschule.ch](http://www.euroflugschule.ch)**

**engelberg**  
**ADVANCE PRO SHOP**

**Betreuung... Material... Hotel... Bergbahnabo...**

# 1. DHV-Groundhandling-Funcup

"Groundhandling für alle" - unter diesem Motto treffen sich alle Groundhandlingbegeisterten am 10. April auf der Wasserkuppe, wo der Fußstart schon vor 100 Jahren betrieben wurde. Als Tasksetter und Jury fungiert DHV-Testpilot und Groundhandlingexperte Mike Küng. "Wer behält den Schirm am längsten in der Luft? Wer umrundet ohne Bodenkontakt die Bojen und wer besteigt den Heuballen am schnellsten und bleibt am längsten oben?" -solche und ähnliche Aufgaben sind, abhängig von Wind, Windgeschwindigkeit und Windrichtung möglich", sagt Mike Küng, der für jeden Durchgang gleich mehrere Handicaps zum Punktesammeln einplant wird. "Sicherheit muss am Boden anfangen", postuliert der DHV-Sicherheitsbeauftragte Karl Slezak. Groundhandling ist viel mehr als nur Rückwärtsstarttraining. Auch das "Aktive Fliegen" fängt mit der sicheren Schirm-Beherrschung am Boden an. Auf Turbulenzen so reagieren zu können, dass der Schirm durch Nick- oder Rollbewegungen nicht einklappt, ist das optimale Training für anspruchsvollere Flugbedingungen oder für Piloten, die auf ein anderes Gerät umsteigen möchten. Das etwa 25 mal höhere Unfallrisiko während Flügen nach einem Umstieg zeigt, dass man sich am besten erstmal am Boden mit dem neuen Schirm vertraut macht. Und nicht zuletzt ist es auch der Spaßfaktor, der zu stundenlangem Training motiviert. So ist es schon fast ein eigener Sport, mit einem "Riesenkite" und echtem Gurtzeug über die Wiese zu rennen, mit viel Schwung abzuheben und eine möglichst lange Hangtime zu erreichen! Die Anmeldung zum 1. Groundhandling-Funcup ist im Internet unter [www.wasserkuppe.com](http://www.wasserkuppe.com) möglich. Die Teilnehmer am Funcup treffen sich am Sonntag zwischen 9 und 10 Uhr im Berghotel Flieger direkt auf der Wasserkuppe (950 m) zur Einschreibung. Nach dem Eröffnungsbriefing um 10:00 Uhr erfolgen die Wertungsdurchgänge in Gruppen zu je 10 Piloten. Die Siegerehrung findet im Anschluss um 16 Uhr direkt am Hang statt. 1. Preis: Teilnahme an einer Papillon-Adventure-Tour nach Italien oder Frankreich. 2. Preis: Zwei-Jahres-Check im Luftfahrttechnischen Betrieb Wasserkuppe. 3. Preis: Teilnahme an einem DHV- Groundhandlingseminar mit Mike Küng. 4.-10. Preis: diverse Kleidungsstücke verschiedener Hersteller Die Teilnahmegebühr beträgt 10,- EUR und kommt dem Rhöner Drachen- und Gleitschirmfliegerverein e.V. zugute. Bei angesagter Wetterkatastrophe (Dauerregen und/oder Sturm) wird die Veranstaltung abgesagt. Ein Ausweichtermin im Oktober/November würde dann bekanntgegeben.

RE

S  
D

(1)

M

ZIMM

## Herausgeber:

Deutscher Hängegleiterverband e.V., (DHV) im DAeC,  
Fachverband der Drachenflieger und Gleitsegler in der  
Bundesrepublik Deutschland  
Postfach 88, 83701 Gmund am Tegernsee

## DHV homepage:

<http://www.dhv.de>

## e-mail DHV:

[dhv@dhv.de](mailto:dhv@dhv.de)

## Telefon-Nummern

Zentrale: 08022/9675-0

Fax 08022/9675-99

## Mitgliederservice/Versicherung

08022/9675-0

e-mail: [mitgliederservice@dhv.de](mailto:mitgliederservice@dhv.de)

## Ausbildung

08022/9675.30

e-mail: [ausbildung@dhv.de](mailto:ausbildung@dhv.de)

## Sport

08022/9675-50

Info-fo: 08022/9675.55

e-mail: [sport@dhv.de](mailto:sport@dhv.de)

## Betrieb/Gelände

08022/9675.10

e-mail: [gelaende@dhv.de](mailto:gelaende@dhv.de)

## Technik

08022/9675-40

e-mail: [technik@dhv.de](mailto:technik@dhv.de)

## Öffentlichkeitsarbeit

08022/9675-62

e-mail: [pr@dhv.de](mailto:pr@dhv.de)

## Sicherheit

08022/9675-32

e-mail: [sicherheitediw.de](mailto:sicherheitediw.de)

## Redaktion:

Klaus Tänzler (verantwortlich)

Sepp Gschwendtner, Benedikt Liebermeister

## Gestaltung und Anzeigen

Renate Miller ([renate@budererhof.de](mailto: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: 31.000

**Titel: Andreas Busslinger**

[www.jenair.de](http://www.jenair.de)  
Saalbahnhofstraße 10  
07743 Jena  
Tel.: D-(0)3641-825900

Fly  
84  
Smile

Vereinsschulung vor Ort  
Fliegershop online  
Finanzierung ab 0%

**JE2A1R**  
**Paragliding**

## GLEITSCHIRM

Wettbewerb	Datum	Ort	Kontakt
<b>INTERNATIONALE WETTBEWERBE</b>			
9th World-Championship	11.03.-27.03.05	Brasil	<a href="http://events.falorgrparagliding/detaris.asp?rd=2290">http://events.falorgrparagliding/detaris.asp?rd=2290</a>
World-Cup Bulgarien	23.04.-30.04.05	Sopot	<a href="http://www.paraglidingwaddcup.org/">http://www.paraglidingwaddcup.org/</a>
4.int BGD-Open	04.05.-10.05.05	Berchtesgaden	
World-Cup Frankreich	04.06.-11.06.05	Bourg St. Maurice	<a href="http://www.paraglidingworldcup.org">http://www.paraglidingworldcup.org</a>
World-Cup Serbien	02.07.-09.07.05	Nis	<a href="http://www.paraglidingworldcup.org">http://www.paraglidingworldcup.org</a>
World-Cup Italien	16.07.-23.07.05	Cornizzolo	<a href="http://www.paraglidingworldcup.org">http://www.paraglidingworldcup.org</a>
2. int.Deutsche Meisterschaft	24.07.-31.07.05	Oberstdorf	SMast@dhv.de
World-Cup Portugal	06.08.-13.08.05	Serra da Estrela	<a href="http://www.paraglidingworldcup.org">http://www.paraglidingworldcup.org</a>
FAI-Wettbewerbskalender			<a href="http://events.fm.org/paragliding/calendar.asp">http://events.fm.org/paragliding/calendar.asp</a>

## DEUTSCHE MEISTERSCHAFT

Deutsche Meisterschaft	24.07.-31.07.05	Oberstdorf	SMast@dhv.de
------------------------	-----------------	------------	--------------

## GLEITSCHIRM LIGA

4.int BGD-Open	04.05.-10.05.05	Berchtesgaden	SMast@dhv.de
----------------	-----------------	---------------	--------------

## GERMAN CUP

German Cups	voraussichtlich ab Mitte Februar, Ort offen		sport@dhy.de
-------------	---	--	--------------

## SONSTIGE WETTBEWERBE

Staufen-Cup	21.05.-22.05.05	offen Andelsbuch	<a href="http://www.gsv-staufen.com/">http://www.gsv-staufen.com/</a>
-------------	-----------------	------------------	---

## JUNIOR- & LADIES CHALLENGE

Junior- & Ladies Challenge	22.08.-28.08.05	Greifenburg	sport@dhy.de
----------------------------	-----------------	-------------	--------------

## LANDESMEISTERSCHAFTEN

Bayern	04.05.-10.05.05	Berchtesgaden	sport@dhy.de
BaWü	13.05.-16.05.05	Oppenau	

## DRACHEN

Wettbewerb	Datum	Ort	Kontakt
------------	-------	-----	---------

## INTERNATIONALE WETTBEWERBE

FAI-Wettbewerbskalender			<a href="http://events.faloreggicvi-calendar.asp">http://events.faloreggicvi-calendar.asp</a>
UNationals/Pre-Worlds	15.04.-23.04.05	Orlando/Florida	<a href="http://flyeu.com/flyec_usn_05/index.htm">http://flyeu.com/flyec_usn_05/index.htm</a>
Alpen Open	14.05.26.05.05	Innsbruck/Gnadenwald	<a href="mailto:innsbruck@hanggliding.al">innsbruck@hanggliding.al</a>
Vor-EM 2005	19.06.-26.06.05	Eiuzet-Kroatien	<a href="http://www.homo-volans.hri">http://www.homo-volans.hri</a>
Ludesch Open	26.05.29.05.05	Bregenz Wald	<a href="http://www.haengegleiten.com">http://www.haengegleiten.com</a>
Slowenien Open	11.06.17.06.05	Maribor (SLO)	<a href="http://plizmajarstvo.etektris.net/">http://plizmajarstvo.etektris.net/</a>
Greifenburg-Cross Country	11.06.-18.06.05	Greifenburg (A)	<a href="http://www.oberdraulater-flugsportclub.at">http://www.oberdraulater-flugsportclub.at</a>
German Open 2005	27.06.03.07.05	Greifenburg (A)	<a href="http://www.dhy.de">http://www.dhy.de</a>
French Open	17.07.-24.07.05	Puy de Dome, Clermont	<a href="mailto:jacques.bott@free.fr">jacques.bott@free.fr</a>
Österreichische Staatsmeisterschaft	29.07.-31.07.05	Wildkogel/Bramberg	<a href="http://www.haengegleifen.00mi">http://www.haengegleifen.00mi</a>
Europa-Cup der Senioren	23.07.-29.07.05	Greifenburg (A)	<a href="mailto:hagen.brandenburger@t-online.de">hagen.brandenburger@t-online.de</a>

## DEUTSCHE MEISTERSCHAFT

German Open	27.06.-03.07.05	Greifenburg (A)	regna@dhy.de
-------------	-----------------	-----------------	--------------

## LIGA

Liga Nr. 1	22.04.-24.04.05	Ort noch offen	<a href="http://www.dhv.de/typo/Drachen_Liga.377.0.htm">http://www.dhv.de/typo/Drachen_Liga.377.0.htm</a>
Liga Nr. 2	14.05.16.05.05	Gnadenwald/Alpen Open	<a href="http://www.dhy.de/typo/Drachen_Liga.377.0.html">http://www.dhy.de/typo/Drachen_Liga.377.0.html</a>
Liga Nr. 3	03.06.-05.06.05	Ort noch offen	<a href="http://www.dhy.de/typo/erachen_Liga.377.0.html">http://www.dhy.de/typo/erachen_Liga.377.0.html</a>
Liga Nr. 4 - German Open	27.06.-03.07.05	Greifenburg	<a href="http://www.dhy.de/typo/Drachen_liga.377.0.html">http://www.dhy.de/typo/Drachen_liga.377.0.html</a>

## JUNIOR- & LADIES CHALLENGE

Junior- & Ladies Challenge	22.08.-28.08.05	Greifenburg	www.dhy.de
----------------------------	-----------------	-------------	------------

## LANDESMEISTERSCHAFTEN

Hessen	22.05.-28.05.05	Greifenburg	<a href="http://www.hlbstettfliegen.de/hessenmeisterschaft.htm">http://www.hlbstettfliegen.de/hessenmeisterschaft.htm</a>
Bayern	26.05.-29.05.05	Hochries	<a href="mailto:axthammer.kurt@t-oniine.de">axthammer.kurt@t-oniine.de</a>

# Das DHV-Versicherungsprogramm für Hängegleiter und Gleitsegel

(für UL im Internet [www.dhv.de](http://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. Gültig 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. Gültig auch in Österreich.

Umfang Halter-Haftpflicht: wie oben „Halter-Haftpflicht“ ohne Selbstbeteiligung.

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
560,- €

## ⊖ 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 Krankenhausstag. Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
33,20 €

## EM 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,- €

## Für alle Mitglieder kostenlos

## EM Bergungskosten

Deckungssumme: 2.500,- €

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

## • Schirmpacker-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Packer von Rettungsgeräten für Dritte. Fachkunde ist Voraussetzung.

## Startleiter-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Startleiter mit Luftfahrerschein sowie Beauftragte für Luftaufsicht.

## 95 ⊖ 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 Krankenhausstag. Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
16,50 €

## ⊖ Flug-Unfall Passagier

Deckungssumme: 2.500,- € bei

Tod. 5.000,- € bei Invalidität.

Umfang: Verzehnfachung möglich

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
13,30 €

Flug-Unfall Passagier  
nur in Österreich

Deckungssumme: 40.000,- € bei Tod und Invalidität.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
47,80

## Für alle Mitgliedsvereine kostenlos

### • Vereins-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Tätigkeit des Mitgliedsvereins, des Vorsitzenden, der Gruppenleiter, etc.

### IM Veranstalter-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Alle Hängegleiter- und Gleitsegelveranstaltungen des Mitgliedvereins im Versicherungsjahr.

### EB<sup>1</sup> 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

### (IM1) Gelände-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Halter von Hängegleiter- und Gleitsegelgeländen.

### Startwinden-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Halter und Bediener der Startwinden inkl. der Seilrückholfahrzeuge beim Schleppbetrieb und inkl. der Schleppautos ohne Verkehrszulassung.

Ohne Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

### Startwinden-Haftpflicht

Zusatzdeckung inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
33,20

Bei Versicherungsabschluß während des Jahres beträgt die Prämie bis zum Jahresende pro Monat 1/12 der Jahresprämie. Versicherungsanträge bei der DHV-Geschäftsstelle anfordern. Weitere Versicherungen auf Antrag: Fluglehrerhaftpflicht, Boden-Unfall für Mitgliedsvereine und Boden-Unfall für Veranstalter.

Deckung: EM weltweit

Europa B<sup>M</sup> Deutschland

Österreich



Not: David Dagault

# die Freeride-Zukunft »»



PHOTO CREDIT  
Marcus King

Dynamisch, sportlich, Top-Leistung  
1-2

PP1AS1 » 1v/ftinDH3 ab 1. Februar

Class Country.

eride  
Dynamik  
leistung  
o Limits



Farbkombinationen



A...de TEL: +49 (0) 80 34 - 10 34 INFOAEROSPORT.DE MANYV.AEROSPORT.DE  
H EIIRDWING TEL: +41(0) 33 971 4903 INP0e9IRDWING.CH VVVVV.E1IROVING.CH



OZONE  
FLY OZONE