

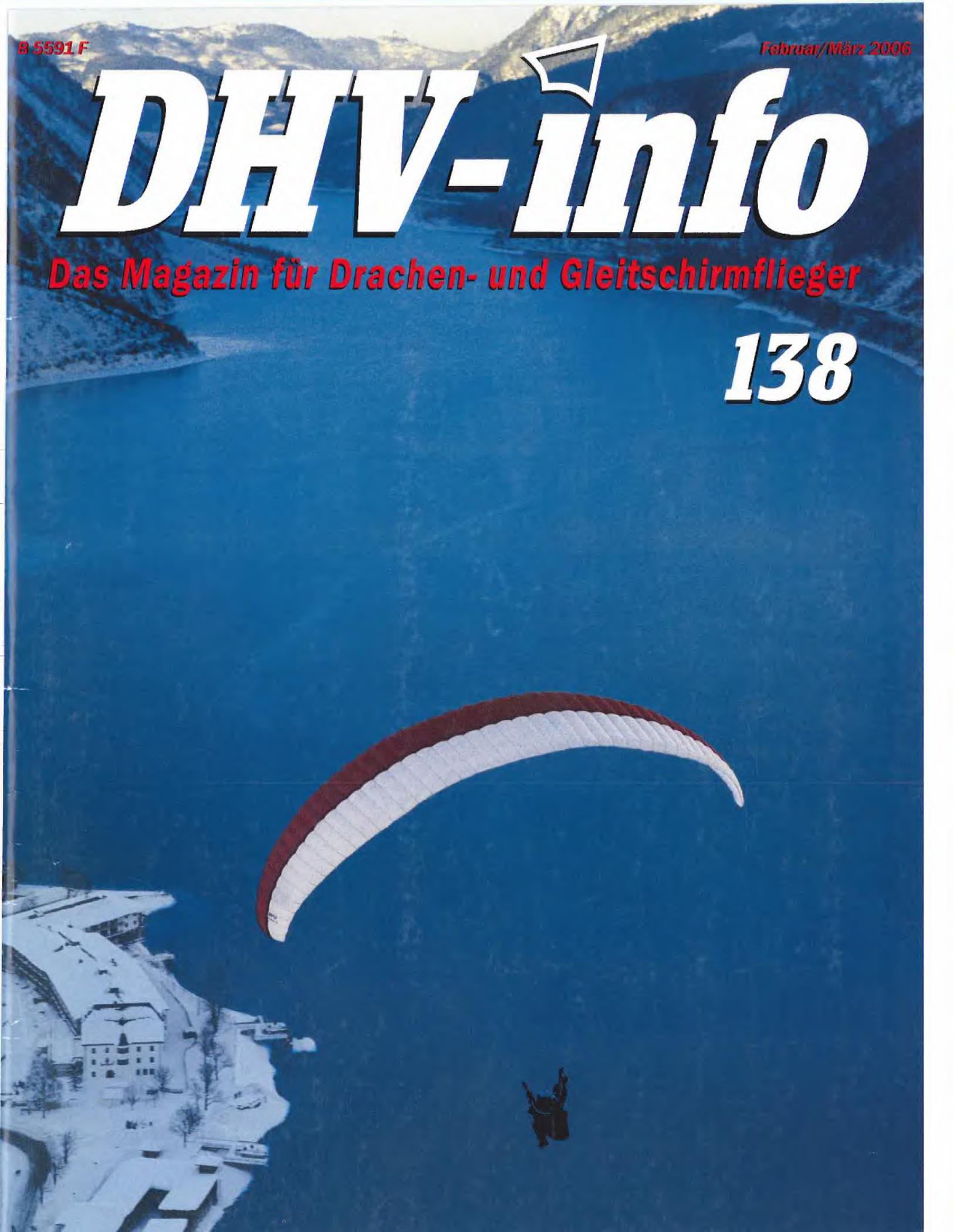
B 5591 F

Februar/März 2006

# **DHV-info**

**Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmflieger**

**138**





# DHV Performance Center

## Die Profi-Gleitschimmelugschulen

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

### Hessische Gleitschirmschule Frankfurt

Hot Sport Sportschulen GmbH  
Breslauerstraße 12  
35096 Niederweimar/ Marburg  
Tel: 06421/12345  
Fax: 06421/77455  
www.hotssport.de  
info@hotssportle

>KM SPOP":

Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt!

### Rhöner Drachen- und Gleitschirmflugschulen

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



### Harzer Gleitschirmschule

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

T>

### Flugschule Siegen

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

4Flugschule Siegen

### LufuLts iugens Flugschule

Luftsrindgeräte 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

### Seream Paragliding

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

ie-re.3illb

### Flugschule Chiemsee GmbH

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

FLUGSCHULE  
-CRUMSEE

### Paragliding Performance Center Chiemsee

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

ReeKeeEE

### Flugzentrum Ruhpolding

Holzner GmbH  
Gstatter Au 5  
83324 Ruhpolding  
rd: 08663/668  
Fax: 08663/776  
www.Flugzentrum-Ruhpolding.de  
office@fluizentrum-ruhpoling.de



### Adventure Sports Gleitschirm-Schule

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

„civiture-spoes

84e chreflugpc h

### Paragliding Tegemsee

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



### HABIS Flugspott

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  
MartinMergenthaler

### 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  
Foggensee  
Tel: 08362/37038  
Fax: 08362/38873  
www.gleitschirm-aktuell.de  
info@gleitschirm-aktuell.de



### Flugzentrum Bayerwald

Georg Höcherl  
Schwarzer Helm 71  
93086 Würth 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.skgonnection.at  
office@skyconnection.at  
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt



### Skit Club Austria Walter Schrempf

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

47\

### Flugschule Aufwind

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



### EuroRugschule 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

en9 ni ocou

### Papillen

Harald Huber  
rue de l'elise  
F-68470 Fellingering  
Tut: 0033/38982-7187  
Fax: 0033/38982-7187  
www.papillon-web.de  
hari@papillon-web.de

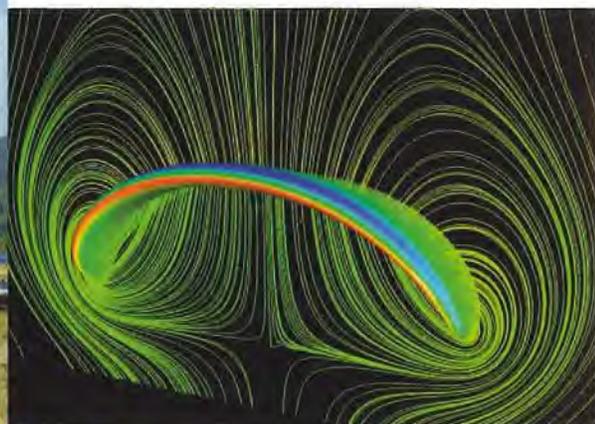




S. 68, Gelände am Hoheneuffen



S. 30 Frühling am Comersee



S. 50, Virtueller Windkanal

- 4 WICHTIG-NEU-KURZ**  
Neuigkeiten und Wissenswertes
- 10 NEU AUF DEM MARKT**  
Neues von den Anbietern
- 12 DIE KUNST DES AUGENBLICKS**  
Porträt über Geo Fotograf und Gleitschirmpilot Florian Wagner
- 20 DHV JAHRESTAGUNG 2005**  
Die Delegierten trafen sich in Oppenau  
**DHV SPORTLERTREFFEN**  
Viel Applaus bei Siegerehrungen und Vorträgen
- 26 STUBAI CUP 2006**  
Großer Andrang und viel Neues beim Saisonauftakt
- 30 FLIEGEN AM COMER SEE**  
Unterwegs zum Frühling
- 36 IM HERZEN DER PROVENCE**  
Spazierflüge zwischen Ubaye und Serre-Poncon
- 42 NFGH**  
Offizielle Nachrichten für Drachen- und Gleitschirmflieger
- 44 DIE RICHTIGESCHIRMWahl**  
Zu heiß um damit klarzukommen?
- 46 SICHERHEIT UND TECHNIK**  
Die richtige Flächenbelastung beim Gleitschirmfliegen
- 50 IM VIRTUELLEN WINDKANAL!**  
Neue Wege in der Gleitschirmentwicklung
- 54 SANFTE LANDUNG NACH DEM CRASH**  
Unfall- und Berufsunfähigkeitsversicherungen
- 58 DHV-JUGEND**  
Die Events 2006
- 59 K-PRÜFUNG**  
Das richtige Zusammenspiel zwischen Gurtzeug und Rettung
- 60 SINGULARITÄTEN**  
Der Wegweiser durchs Jahreswetter
- 64 NEUES VON MAX PUNKTE**  
Google Earth ermöglicht naturgetreue Darstellung
- 68 BURGRIEDE AM HOHENEUFFEN**  
In der schwäbischen Alb geht's aufwärts
- 76 DHV-JAHRESBERICHT 2005 UND PROTOKOLLE**  
Tätigkeitsbericht
- 83 VEREINSNACHRICHTEN**  
Nachrichten der Vereine
- 86 LESERBRIEFE**
- 87 SICHERHEITSTRaining EINMAL ANDERS**  
Übung mit der Feuerwehr
- 88 TEST**  
Ergebnisse der neuen Musterprüfungen
- 96 WETTBEWERBE**  
Nachrichten und Termine
- 8 DHV-Shop**
- 97 Impressum**
- 99 Versicherungsprogramm**



Titelfoto über dem Achensee: Florian Wagner, aus seiner Bilderserie in Geo-Saison Märzausgabe

## GPS Tracking Meeting

Fortschritte in der GPS Technologie machen heutzutage eine Echtzeit-Ortung - „das Online Tracking“ - von Piloten in der Luft und eine Beobachtung über das Internet möglich. Wettbewerbe wie die X-Alps haben bereits demonstriert, wie spannend eine solche Verfolgung ist. Die sofortige Ortung bietet außerdem einen riesigen Sicherheitsfortschritt. Peter Wild hat im Namen des DHV Fluginstrumente- und Software-Hersteller zu einem „Brainstorming Tag“ in Bad Tölz eingeladen, um den Austausch untereinander anzuregen und die Möglichkeiten für eine DHV-Tracking-Server-Dienstleistung zu erörtern. Ein reger und harmonischer Gedankenaustausch fand statt. Erstaunlich war, wie offen unter konkurrierenden Herstellern über Entwicklungsideen und Ziele gesprochen wurde. Schnelle Einigkeit wurde in Punkten wie der Übertragung per GSM Netz und die möglichen Formate eines Datenpakets erzielt. Ausführlich diskutiert wurden Alternativen

für die Koordinatenübermittlung mit dem besonderen Schwerpunkt auf eine Kostenoptimierung. Günstig sind in diesem Fall SIM / SMS Karten, vor allem im Zusammenhang mit möglicher Sponsorsuche unter den Providern. Gerätetechnisch wurde über Bedienbarkeit am Boden und in der Luft, Robustheit und Kompatibilität gesprochen. In der nächsten Fluginstrumentengeneration wird durchaus mit eingebautem Bluetooth oder sogar einem eigenen GSM Chip zu rechnen sein. Ein weiteres zentrales Thema war die Datensicherheit und die rechtlichen Aspekte eines Online Tracking Systems. Es gab Überlegungen zur Unterscheidung zwischen öffentlichen und privaten Tracks. Wichtig ist dabei auch, wer für den Fall einer Rettung ein Master-Password erhalten soll. Einige Software-Hersteller haben über die erfolgreiche Nutzung von Internet-Kartendiensten, Serverkapazitäten und Einwahlknoten berichtet.

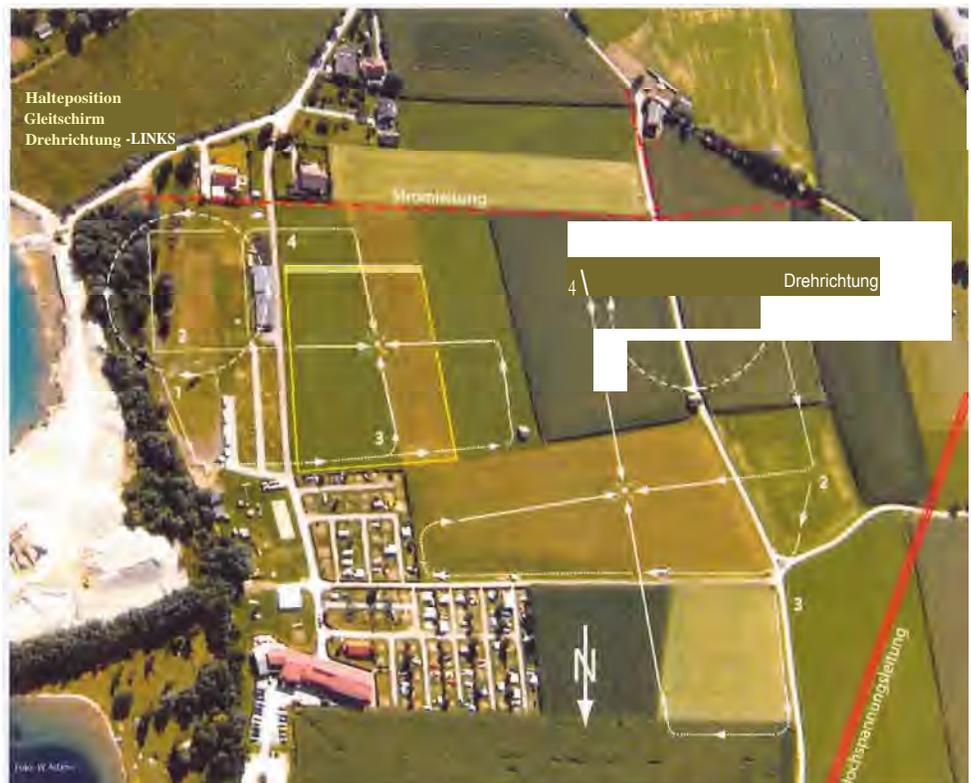
Aus den vielen guten Ansätzen wird ein Konzept und eine Machbarkeitsstudie erarbeitet, mit dem Ziel für die kommende Streckenflug-Saison einen Testbetrieb zu ermöglichen. Ein ausführlicher Artikel zum DHV Online GPS Tracking erscheint im Info 139.

Teilgenommen haben: Peter Wild (DHV System Administrator), Ernst Lehmann (GPSVar Software), Erich Lerch (Flytec), Herbert Leimkühler (Bräuninger), Harald Gergits (HGS Informationsmanagement), Helmut Pözl (Aircotec), Stefan Mast (DHV Sport), Dietrich Münchmeyer (MaxPunkte Software), Rudl Bürger (DHV Sport Vorstand), Hannes Weininger (DHV Referatsleiter Technik), Andreas Rieck (OLC Administrator), Uwe Renschler (Renschler Instruments) & Sepp Gschwendtner (OLC Pilotenvertreter)

**Wir sind sehr an Eurer Meinung zu diesem Thema interessiert. Schreibt uns eure Anregungen unter [trackingOdhv.de](http://trackingOdhv.de).**

## Getrennte Landeplätze für Drachen und Gleitschirme in Greifenburg

Nach langen Verhandlungen ist es Platzeigner Franz Mandl gelungen, eine weitere Landwiese anzupachten. Damit wird ein bedeutender Beitrag für die Flugsicherheit geleistet. Naturgemäß ergeben sich dadurch erhebliche Umstellungen für den Landeanflug als auch für die Landeinteilung. Die neue Gleitschirm-Landwiese befindet sich direkt im Anschluss an den Campingplatz Richtung Süden entlang der Straße bis zum Ende der Holzbaracke. Dahinter ist eine Sicherheitszone wegen der Stromleitung. Zum besseren Erkennen ist diese Leitung jetzt mit Warnbällen versehen worden. Nach Westen ist die Wiese ca. 100 m breit. Auf dem Foto ist das Luftbild mit der graphischen Darstellung der jeweiligen Landeinteilung. Die neue Landwiese der Gleitschirmflieger ist gelb umrandet.



# Die Welt des Fliegens www.dhv.de

Die weltweit größte Website für Gleitschirm- und Drachenflieger ist [www.dhv.de](http://www.dhv.de). 1.1 Millionen Hits und 35.000 Visits in der Woche sprechen für sich. Mehrmals täglich werden News, Wetter, Termine, Sicherheitsmitteilungen etc. aktualisiert.



Ein besonders „Schmankerl“ ist das DHV-Weblog – [www.dhv.de/weblog](http://www.dhv.de/weblog). Erst seit kurzer Zeit online erfuhren „Wolkengeflüster“ schon ein beachtliches Feedback. Fliegen ist ein mit nichts zu vergleichendes intensives

Erlebnis. Die Bandbreite ist enorm. Streckenfliegen, Soaren am Hausberg oder einfach sanftes Abgleiten in tief verschneiter Winterlandschaft. In unseren heimischen Gefilden oder am „Ende der Welt“. Doch besonders nachhaltig wird das Erlebnis, wenn ich andere daran teilhaben lasse. Deshalb: Schreibt, wenn Ihr was zu erzählen habt! Es zählen nicht Rekorde oder Kilometer, sondern nur die nette Geschichte.

Bis zu 6.000 Interessenten besuchen pro Woche den DHV Gebrauchtmarkt. Wer seine Ausrüstung verkaufen will oder eine Gebrauchte sucht, findet keine größere und aktuellere Plattform, 596 Gleitschirme und 106 Drachen werden zur Zeit angeboten. Schaut mal rein – es lohnt sich!

**ANGEBOTE**

Gleitschirm (597)	Drache (106)	Gleitschirm-Gleitschirm (199)

**SUCHANZEIGEN**

Gleitschirm (112)	Drache (38)	Gleitschirm-Gleitschirm (229)



**Ab in den Süden!** Wer träumt in den grauen kalten Wintertagen nicht davon! Travel und Training auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de) macht Eure Träume wahr. Eine Reise mit dem Gleitschirm einmal um den Globus. 144 Angebote in 21 Ländern warten auf Euch!

Artikel sind gut, Fotos noch besser, am besten ist aber ein Film. Auf DHV TV steht eine Fülle an erstklassigem Filmen, Fernsehbeiträgen und Videoclips über das Gleitschirm- und Drachenfliegen bereit. Aktueller Beitrag der Stubai Cup 2006. Interviews mit Herstellern, Promis und Besuchern, die neuesten Produkte und atemberaubende Flugshows.



## Kostenlose Handyortung

Es ist sehr sinnvoll die kostenlose Handyortung ins Handy einzuprogrammieren. Ursprünglich für das Autofahren gedacht, bietet der Notruf auch für die Fliegerei einen erheblichen Zusatznutzen, vorausgesetzt, man befindet sich nicht gerade in einem Funkloch. Zitat aus der Mitteilung im WDR: „Weil mittlerweile fast jeder ein Handy hat, werden bei Unfällen schnell die Rettungsdienste gerufen. Nur: Jeder dritte Anrufer weiß nicht genau, wo er sich befindet und wohin er Polizei, Krankenwagen oder Abschleppdienst schicken soll. Deshalb hat der Gesamtverband der Versicherungswirtschaft eine kostenlose Notrufnummer eingerichtet, die mit den Mobilfunkfirmen zusammenarbeitet. Dadurch können Handyanrufe geortet und mit Straßendaten verknüpft werden. Dadurch werden Helfer schneller und genauer zum Unglücksort geschickt. Dies ist die einzige Möglichkeit, Handynotrufe zu orten. Die kostenlose Notrufnummer nennt sich



„Notfon D“, die Ziffern zum Speichern im Handy: **0800 - 668 366 3**. Die Tasten 0800 NOTFON D ergeben auf dem Handy die Nummer **0800 - 668 366 3**. Diese Anrufe kommen - wie bei den Notrufsäulen an Autobahnen und Bundesstraßen - beim Notruf der Autoversicherer an. Von dort leiten Experten die erforderlichen Hilfsmaßnahmen ein und informieren sie umgehend über alle weiteren Schritte. Mehr dazu unter [www.gdv-dl.de/notruf/notruf.html](http://www.gdv-dl.de/notruf/notruf.html) und [www.gdv-dl.de/notruf/ortung.html](http://www.gdv-dl.de/notruf/ortung.html).

**DHV-WETTERNETZ**

Geländename	Geländehalter	Kontakt
07338 Tauschwitz	Osthüringer Drachen- und Gleitschirmfliegerverein Saalfeld e.V.	0170/7287230
27374 Lüdingen	Gleitsegelclub Weser e.V.	0160/91259530
32457 Porta Westalica	Delta-Club Wiehengebirge e.V.	0571/710227
35088 Eisenberg	DFC Ederbergland e.V.	06452/8585
36136 Wasserkuppe	Rhöner Drachen- und Gleitschirmfliegerverein e.V.	06654/696
38640 Rammelsberg	Harzer Drachen- und Gleitschirm-Verein Goslar e.V.	0170/6728487
52245 Sophienhöhe	Ostwindfreunde e.V.	02274/703649
55585 Duchroth	Pfäzter Gleitschirm-Club e.V.	wird repariert
57562 Sassenroth	Drachen- und Gleitschirmfreunde Helfertal e.V.	02744/930349
58849 Nordhelle	GSC Nordhelle + Flugsport Lennetal e.V.	02352/21265
64665 Melibokus	Erster Odenwälder Drachen-Flug-Club e.V.	06251/983612
69198 Ölberg	Bergsträßler Drachenflieger e.V.	0174/1861382
69117 Königstuhl	Kurpfälzer Gleitschirmflieger e.V.	0176/28677305
72258 Stöckerkopf	Drachen- und Gleitschirmverein Baiersbronn e.V.	07442/121425
72393 Schneithatde	DFC Starzeln e.V.	0170/4436907
73430 Ostalbskipiste Langen	DHC Aalen e.V.	0160-3282349
74343 Teufelsberg	Die "1. Hohenhaslachener Flieger e.V.	07147/922156
74544 Einkorn	HG-Club "Einkorn Schwäbisch Hall" e.V.	0791/4992360
74847 Finkenhof	Delta-Club Mosbach e.V.	06261/670638
75325 Sommerberg	Enztaflieger Bad Wildbad e.V.	07081/380212
76332 Althof	Die Althofdrachen e.V.	0170/9865064
76597 Teufelsmühle	Drachenflugclub Lotrenen e.V.	0174/6188071
76703 Krämer	Gleitschirmclub Kraichtal e.V.	07250/921228
76863 Fördenberg/Trifels	Südpfälzer Gleitschirmflieger Club e.V.	06346/308560
77709 Kirchberg-Spitzfels	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Elztal e.V.	07834/4594
77728 Oppenau	Oppenauer Gleitschirmflieger e.V.	0160/7129906
78148 Hintereck	Gleitsegelclub Lenticularis ev.	07723/5801
79102 Schauinsland	GSC Colibri e.V.	07602/1512
79183 Kandel	DFC Südschwarzwald e.V.	07681/22058
79215 Gschasi	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Elztal e.V.	0171/9004833
79410 Hochblauen	Hängegleiter Club Region Blauen e.V.	07632/82808
79736 Rickenbach	Delta-Club Condor e.V. www.wetlerwehr.de	07762/51582
83122 Hochries	Gleitschirmclub Hochries-Samerberg e.V.	08032/8805
83436 Predigtstuhl	GSC "Albatros" Bad Reichenhall e.V.	derzeit nicht aktiv
83661 Brauneck	Lenggrieser Gleitschirmflieger	0171/8169210
83700 Wallberg	DGC Tegenseer Tal e.V.	0160/9664389
87459 Breitenberg	Ostallgäuer und STRATOS -e.V.	0171/8120340
93339 Jachenhausen	1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub Riedenburg e.V.	0160/7841232
93453 Hoher Bogen	1. Gleitschirmverein Bayerwald e.V.	09947/2452
93462 Osser	1. Gleitschirmverein Bayerwald e.V.	0160.3523936
94541 Büchelstein	DGC Bayerwald e.V.	09908/891191
83346 Hochfelln	Hochfelln-Flieger Bergen e.V.	www.hochfellnflieger.bergende/

**Schleppauskünfte**

Auskunft zum Schlepp gibt der Schleppfachmann Horst Barthelmes im DHV- Informationsbüro für Schlepp regelmäßig Montag bis Freitag jeweils von 10:00 bis 12:00 Uhr, telefonisch unter 06654/353, per Fax unter 06654/7771, per e-mail: [dhyschleppbueroedhy.de](mailto:dhyschleppbueroedhy.de).

**Rechtsberatung**

Für die Rechtsberatung der DHV-Mitglieder steht der Rechtsanwalt und Gleitschirmflieger Dr. Eick 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.



**Neu im DHV-Shop  
Glücklicher Ikarus als DVD!**

Toni Benders erfolgreichen Fernsehfilm gibt es jetzt als DVD. Mit dem Gleitschirm über die Alpen. Toni Bender hat sich diesen Traum erfüllt und nimmt den Zuschauer mit auf eine Reise in völliger Harmonie mit der Natur. Nicht nur Piloten werden von diesem Film begeistert sein!  
Siehe DHV-Shop Seite 8.



**Free Flight 2006**

Vom 07. -09. April wandelt sich der Luftkurort Garmisch-Partenkirchen zum Luftsportort. Die 8. Free Flight, anerkanntermaßen die weltweit größte Ausstellung des Gleitschirm-, Drachen und UL-Fliegens, erwartet 12.000 Besucher und über 90 internationale Aussteller an drei Tagen. Der DHV ist natürlich auch mit einem Stand vor Ort.

**DHV Film Award 2006**

Letzte Gelegenheit! Der DHV- **MILIMCELIZWIT** FILM AWARD  
Film Award läuft noch bis zum 7. März.

**Nie**

**2006**

An alle Hobbyfilmer, Filmprofis und Videofreaks! Zeigt uns Eure Ideen zum Thema „Faszination Drachen- und Gleitschirmfliegen“. Eine unabhängige Jury wird die besten Videos küren und auf der Free Flight 2006 in Garmisch vorstellen. Die Preise sind mit insgesamt EUR 3.000.- gut dotiert.

**Fußball WM**

Entgegen anders lautenden Nachrichten gibt es nach Aussage des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zum heutigen Tag (31.01.2006) keine feststehende Planung für Luftraum beschränkungen an Spielorten während der WM 2006.

Vielmehr wird eine individuelle Sicherheitsbewertung der Landespolizeibehörden für jedes Spiel vorgenommen. Gegebenenfalls wird diese dann einen Antrag beim BMVBS stellen, das dann über die Einrichtung entscheidet. Tatsächlich ist die 3ONM Schutzzone nach Aussage des BMVBS das aus polizeitaktischer Sicht notwendige Mittel

Der Breitensportwettbewerb German-Cup wird in einer neuen Form für alle Piloten mit Gütesiegelgeräten max. DHV 2-3, sofern sie nicht in der Liga mitfliegen (Ligapiloten werden nur für die Landesmeisterschaft gewertet), ausgetragen. Im Rahmen der vier Landesmeisterschaften wird der German Cup Sieger ermittelt. Sachpreise im Wert von 6.000 Euro haben Firmen für den neuen German Cup zugesagt. Die German Cup Piloten können wahlweise an einzelnen Tagen oder über die volle Distanz an einer oder mehreren Landesmeisterschaften teilnehmen. Gewertet werden die 4 besten Durchgänge. Der beste Teilnehmer mit einem Fluggerät der Klassifizierung 2 und der beste Teilnehmer mit einem

**GERMAN CUP  
2006DHI**



**SVN WALK.**

**NOVA**



Fluggerät der Klassifizierung 1-2 erhält jeweils einen Sonderpreis.

Mit etwas Wetterglück läßt sich schon bei der Bayerischen Meisterschaft, die vom 29. April bis 07. Mai am Tegernsee stattfindet, in „bekanntem Gebiet“ ordentlich punkten. Auch wenn heuer kein Trainingsleiter mehr für den German Cup vorgesehen ist, werdet ihr jede Menge dazulernen. 011y Rössel wird als amtierender Bayerischer Meister alles daran setzen seinen Titel am Wallberg zu verteidigen und sicher ein paar geniale Routen erschließen.

Aber auch bei den Hessen in Greifenburg und auf der BaWü im Schwarzwald trifft ihr sicher ein paar „alte Bekannte“ und kommt bei der einen oder anderen Party auf eure

Kosten. „Last but not least“ haben wir mit den German Flatlands auch endlich einen Schlepp- Wettbewerb im Flachland hinzugewinnen können. Die Anmeldung und Bezahlung erfolgt direkt beim Ausrichter der jeweiligen Landesmeisterschaft. Die Ausrichter haben sich bereit erklärt das Startgeld entsprechend der teilgenommenen Tage anzupassen. Sobald die Anmeldeformulare verfügbar sind, werden sie an die Ausschreibung des German Cups angehängt.

Die technischen Voraussetzungen sind: Gleitschirm mit einer in Deutschland gültigen Musterprüfbescheinigung und gültiger Stückprüfbescheinigung bis max. DHV 2-3, Gurtzeug und Rettungsgerät mit gültiger Musterzulassung, bzw.

Breitenerprobungsfreigabe.

Ligaqualifikation:

Die besten 10 Piloten der Gesamtwertung German Cup qualifizieren sich für die Liga im Folgejahr, sofern mindestens 3 gültige Durchgänge durchgeführt wurden. Sollten qualifizierte Piloten nicht teilnehmen wollen, so kann bis einschließlich Rang 15, nachgerückt werden. Zudem qualifizieren sich die zwei bestplatzierten Damen für die Liga.

Termine

LM Bayern	30.04. – 07.05.06
LM Hessen	21.05. – 27.05.06
LM BaWü	02.06. – 05.06.06
LM German Flatlands	24.07. – 28.07.06

**Info Fluggelände Hammelburg**



Aus aktuellem Anlaß wird darauf hingewiesen, dass in dem Fluggelände Hammelburg Ofentalerberg am Wochenende und Feiertagen nur Vereinspiloten starten dürfen und dass das Fluggelände unter der Woche nicht mit dem PKW befahren werden darf. Die Vorstandschaft des GSFV Saaletal möchte deswegen alle Piloten, die das Fluggelände unter der Woche besuchen, bitten, im Wohngebiet Rod zu parken. Außerdem appelliert der GSFV Saaletal an alle Piloten, sich an die aufgestellten Regelungen für das Fluggelände Hammelburg zu halten. In allen anderen Geländen des GSFV Saaletal sind alle Piloten ohne diese Einschränkungen herzlich Willkommen.

Mehr Infos unter [www.gsfvsaaleatal.de](http://www.gsfvsaaleatal.de) oder [www.saaaleflieger.de](http://www.saaaleflieger.de).

**Neuer Verein**

**Wir begrüßen herzlich**

Lufthansa Sportverein München e.V.  
Südallee 15  
85325 München-Flughafen

**DHV-anerkanntes Sicherheitstraining**

Das DHV-Lehrteam empfiehlt jedem Gleitschirmpiloten mit A- oder 6-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.

"m111110P"

Flugschule Chiemsee GmbH  
Thomas Beyhl  
Dreilindenweg 7  
83229 Aschau  
Tel: 08052/9494  
Fax: 08052/9495  
www.flugschule-chiemsee.de  
flugschule.chiemsee

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

**defip**  
HABIS Flugsport  
Marienplatz 20  
87509 Immenstadt  
Tel: 08323/8590  
Fax: 08323/51390  
minKklewenalp.de  
mail@klewenalp.de



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

Sky Club Austria Walter Sch rem pf  
Moosheim 113  
A-8962 Gröbming  
Tel: 0043/3685/22  
Fax: 0043/3685/23610  
www.skyclub-austria.com  
office@skyclub-austria.com

# Bücher / Lehrpläne / Videos / CI

Zu bestellen über: Tel.: 08022/9675-0 Fax: 08022/9675-99



## Glücklicher

MIT DEM GLEITSCHIRM ÜBER NE ALP. Ikarus  
Riding the wind

Jetzt als DVD

### GLÜCKLICHER IKARUS

mildem Gleitschirm über die Alpen. Quer über die Alpen zu fliegen von NM nach Süd. Toni Sender hat sich diesen Traum erfüllt und nimmt den Zuschauer Inn auf eine Reise mit dem Wind in völliger Harmonie milder Natur. Nicht nur Piloten werden von diesem Film begeistert sein! Eine DVD in deutscher und englischer Sprache.

le%, 37,95



DHV-shirts



Ausgabe 2006

### Kalender vom Gleitschirmfliegen

Format 54 x 42 cm, 13 Blätter Hochglanz. Versand erfolgt Ober den Thernikverlag: 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: 20,800



Ausgabe 2001

### Flugführer Berner Oberland Jura

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



Ausgabe 1996

### Flugführer Zentralschweiz

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



Ausgabe 2005

### Die schönsten Fluggebiete der Alpen

4. Auflage des Outdoor-Führers von Oliver Guenay mit vielen neuen Infos zu ausgewählten Fluggebieten der sechs Alpenländer Deutschland, Frankreich, Italien, Slowenien, Schweiz, und Österreich. Mit vielen Fotos, 256 Seiten Preis 39,50 €



Motiv GS

### T-Shirts für Drachen- und Gleitschirmflieger.

Basic-Shirt der Qualitätsmarke Switcher 170 gr./m2 in den Farben rot und beige, mit "Drachen" oder "Gleitschirm"- Motiv- siehe Abb. Größe S Länge: ca. 62 cm Größe M Länge: ca. 67 uni Größe L Länge: ca. 73 cm Größe XL Länge: ca. 76 cm Preis: 15,90 Euro zzgl. Versandkosten

nie T-Shirts fallen groß aus!



### 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 Metallstreifer, der sowohl als Schiene für Arme und Beine ein auch als Halskrause verwendet werden kann), Verbandsmaterial Rettungsdecke, Trillerpfeife, Maße: 20\*14\*5 um Preis: 35,80 €, incl. 5AM-Splint 18,90 €, ohne SAM-Splint (sonst gleicher Inhalt)

### DHV-Lehrplan Windschlepp



Ausgabe 2003

### Schlepp-Lehrplan

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



Ausgabe 2005

### AND THE WORLD COULD FLY

Anlässlich ihres 100-jährigen Bestehens hat die FAI ein englischsprachiges Buch über die Geschichte des Drachen- und Gleitschirmfliegens herausgegeben. Ein besonderer Leckerbissen sind die zahlreichen historischen Aufnahmen von den Ursprüngen des Drachen- und Gleitschirmfliegens. 103 Seiten, (Ausgabe 2005), Preis 22,00 €

### Fluggebiete der Alpen

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

Ausgabe 2003



Ausgabe 2003

### Fluggebietsführer Italien

Gesamtübersicht der italienischen Fluggebiete. Maßstab 1:900000 In Italienisch Preis: 7,00 €



Ausgabe 2003

### Deutsche Fluggebietskarte

450 Fluggebietskarten 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

### Prüfungsfragen

FeSA-Schein	Preisti	12,00 €
HG A-schein	Preis:	12,30 €
HG, GS6-Schein	Preis:	10,30 €
Flugfunk		3,60
GS Passagier	Preis:	7,00 €

### Info Sammelordner

Preis: 0,20 €

### Flugbuch für Drachen- und Gleitschirmflieger

Rubriken: Flug Nr., Gerätefoto, Datum, Ort, ehendifferenz, Flugdauer, Wetter, Wind, Bemerkungen und Vorkommnisse. Fluglehrerbestätigung, Erste-Hilfe-Anweisungen. Preis: 9,10

### Rettungsschnur-Set

Bestehend aus 30m Nylon-Hechtschnur und 10g Bleigewicht Preis: 9,10

## / Karten / Sicherheit / Unterhaltung

e-mail: shop@dhv.de www.dhv.de Alle Preise verstehen sich zuzüglich Portokosten



### WOLKEN, WIND und THERMIK

Eine Lehr- und Informations-DVD für Drachen- und Gleitschirm. Piegler des DHV. Anschaulich hat Charlie löst'n Zusammenarbeit mit dem DHV-Lehrteam, insbesondere dem Meteorologen Hannes Schmalz, die Themen Windsysteme, Thermik, Zirkulation, Frontensysteme und Wettergefahren dargestellt. Für die Ausbildung zum Drachen- und Gleitschirmnoten beschreibt dieser Film die wichtigsten Inhalte im Fach Wetterkunde. Jetzt auch als VHS erhältlich. Filmdauer 53 Min.

Preis: 19,00 €



### AUGENBLICKE OBEN

Eine Dokumentation über aufregende Flüge, spektakuläre Abenteuer und ungewöhnliche Piloten wie Oliver Guenay - Abenteuer in Mittelasien, Ostafrika, Südamerika, den Alpen und Hochkarpaten, Will Gadd - Langstreckenweltrekord und Querung der USA, Angelo deArrigo - Fliegen mit Adlern; Red Bull X-Alps - dem spektakulären Gleitschirmwettrennen; Bob Drury - Abenteuer vor den Eisriesen des Himalaya; und Mad Mike Küng - dem Meister der Flugakrobatik und seinem Sprung aus 10.100 Metern. Buch von Oliver Guenay 264 Seiten.

Preis: 39,00 €

Ausgabe 2006



### Die schönsten Fluggebiete rund um das Mittelmeer

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

Preis: 39,50 €

Ausgabe 2004



### Überarbeitete Fassung

#### Lehrplan -Passagierfliegen

Dieser Lehrplan dient als Grundlage für die Ausbildung zur Passagierberechtigung für Gleitschirmfliegen. Aber auch für die vielen Piloten, die eine Tandemberechtigung bereits besitzen, ist er eine Informationsquelle über den aktuellen Stand des Luftrechtes, Haftungs- und Versicherungsfragen, die optimale Ausrüstung und die aktuelle Flugtechnik. Der Lehrplan ist so aufgebaut, dass die einzelnen Abschnitte in sich geschlossen sind und eine möglichst umfassende Information über diese Themen geben.

Preis: 19,90 €

Ausgabe 2005



### Gleitschirmfliegen für Meister

Das Lehrbuch für den Streckenflieger wurde jetzt grundlegend überarbeitet, erweitert und aktualisiert. Neu hinzugekommen ist der Beitrag von Claus Vischer. Der Gleitschirmfliegerlehrer 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 Gleitschirmfliegers 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 2003



### 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 2002



### Drachenfliegen

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

Preis: 24,50 €

Ausgabe 1998



### Drachenfliegen für Meister

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

Preis: 24,50 €

Ausgabe 1991



### Starten, Steuern, Landen mit dem Gleitschirm

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



### Starten, Steuern, Landen mit dem Drachen

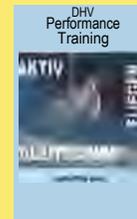
DHV-Lehrfilm für Drachenfliegen. Darstellung der richtigen Flugtechnik für den Start, den Flug und die Landung. Hersteüting: Ralf Heuber zusammen mit dem DHV-Lehrteam. Filmdauer: 15 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video. Preis: 15,30



### FREE FLIGHT Film Award

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

8D70F 10Xik & 2001



### 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 Pilotin, dem interessierten Piloten am heimischen Fernseher Lust auf Training und Weiterbitdung machen.

Herstellung: Charlie löse zusammen mit dem CHVLehrteam. Filmdauer: 42 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video. Preis: 20,45 C



### Am Seil nach oben

Windschlepp für Drachen- und Gleitschirmflieger. Der neue Lehr- und Informationsfilm des Deutschen Hängegleitersverbandes zeigt alles Wissenswerte zum Thema Windschlepp, Gleitschirm- und Drachenschlepp werden getrennt vorgestellt, aber beide Filme werden gemeinsam auf einer einzigen Kassette (60 Min.) ausgeliefert. Das Video ist nicht nur für die Schleppausbildung interessant, sondern bietet auch den erfahreneren Windedie.

gern einige neue Tipps und Tricks zum Thema Schlepp. Preis: 20,45K



### Heiter bis wolkig

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

## Handschuhe speziell für Flieger

### Haglöfs Helix

Der Haglöfs Helix bietet für den Flugsport optimale Voraussetzungen, mit einem Materialmix, der Wärme mit Haltbarkeit und Griffigkeit verbindet. Außerdem ist

der Handschuh wasserresistent, winddicht und im Inneren mit Primaloft isoliert.

Gewicht 160 Gramm (Große/Large), Größen S, M, L, XL, XXL, Bezug bei [www.charly-produkte.de](http://www.charly-produkte.de), bzw. bei

**'mal** ausgewählten Flugschulen, Verkaufspreis 80 Euro — DHV Mitglieder erhalten Sonderkonditionen.

Infos unter [www.charly-produkte.de](http://www.charly-produkte.de) und [info@charly-produkte.de](mailto:info@charly-produkte.de).

Tel: 089/81165280.

### Basic und Frozen

Durch die Verwendung von hochwertigen Materialien wie Sympatex, Thinsulate, Spandex, Neopren so wie eine Hydrotex-Membrane ist der neue Fliegerhandschuh von Flight-Tools atmungsaktiv, winddurchlässig und wasserfest. Das Thinsulate-Innenfutter sorgt für maximale Wärme.

Den Handschuh gibt es in den Versionen Basic und Frozen. Basic bis 0°C, Frozen bis -10°C. Infos bei [www.flight-tools.de](http://www.flight-tools.de) oder [infoflight-tools.de](http://infoflight-tools.de).

Tel: 07146/288669.



### Beheizbar

Eigentlich von Zanier zum Skifahren entwickelt, aber auch gut zum Fliegen in der kalten Jahreszeit geeignet. Drei Heizstufen, Akkudauer bis zu acht Stunden. Das Besondere: Die Heizdrähte verlaufen bis zu den Fingerspitzen, der microprozessor-gesteuerte Akku kann mit den Handschuhen bedient werden. Die Akkukapazität reicht auf Stufe 2 ca. 4 Stunden. Das reicht zwar für die ganz langen Frühjahrsflüge nicht aus, ist aber schon ganz ordentlich. Preis 199,- Euro incl. Akkus und Ladegerät. Weitere Infos bei Flugschulen oder [www.zanier.com](http://www.zanier.com). Tel: 0201/408011.



### Junior Race Team bei Skywalk

Andy Frötscher, mehrmaliger X-Alps Teilnehmer und erfahrener Wettkampfpilot, wird sich verstärkt um den Aufbau und die Betreuung eines Skywalk Junior Race Teams kümmern. Dabei werden 8 junge, talentierte Piloten aus Deutschland, Österreich, Italien und der Schweiz, von Skywalk entsprechend unterstützt und gefördert.

Bewerbungen interessierter Piloten bitte [rein.hardeskvwald.org](http://rein.hardeskvwald.org) richten.

Neu bei Skywalk ist der Taco, ein Hybrid, der sowohl als Snowkite oder Gleitschirm Groundtrainer genutzt werden kann. Die Mutation vom Kite zum GS-Trainer und umgekehrt dauert dank patentrechtlich geschützter Aufhängung nur ein paar Minuten. Selbstverständlich gibt es den Taco auch als reinen Groundhandlingstrainer ohne Kite Zubehör. Mehr Infos unter [www.skywalk.info](http://www.skywalk.info) oder Tel: 08641/694840.

### Airtime

Der Bildband ist eine atemberaubende Sammlung der fotografischen Arbeit des Hängegleiterpiloten und Gleitschirmfliegers Felix Wölk. Nach einem Abstecher in den Wettkampfsport verschrieb er sich als Fotograf besonderen Abenteuern in den Lüften: Mit tollen Stuntaufnahmen von Klippenstarts mit dem Hängegleiter und Biwakflugabenteuern auf der Marolada feierte Felix den erfolgreichen fotojournalistischen Einstieg in die internationale Magazinszene. Seine



Fotos, die besonders die Pilotensicht widerspiegeln, schoss er bei unzähligen Reisen in der ganzen Welt. „Airtime“ erzählt auch von diesen Reisen, die Felix in den Himalaya, nach Südamerika, Afrika, in die Dolomiten, nach Portugal, Island und in viele weniger bekannte Fluggebiete führten. ISBN 3-9501825-2-7, 39,50 Euro, erhältlich bei GLEITSCHIRM, [www.gleitschirm-magazin.com](http://www.gleitschirm-magazin.com)



### Alexander "Xandi" Meschuh, neu bei ICARO Paragliders

Ab sofort wird Alexander bei Icaro die Bereiche Entwicklung, Wettkampfsport und Promotion betreuen. Als professioneller Gleitschirm-Acropilot, Testpilot und Fluglehrerassistent hat er den idealen Hintergrund. Auf Events und Veranstaltungen steht er mit seinem Wissen interessierten Piloten zur Verfügung. Kontakt unter [www.icaro-wings.de](http://www.icaro-wings.de). Tel: 08034/909700.

www

**paragliding365** .com



**Your online siteGUIDE -  
worldwide**

... die größte **Fluggebiets- und Flugschulendatenbank**  
im Internet mit mehr als 5.000 Fluggebieten  
und 1.200 Flugschulen weltweit

**hier findest Du ...**

detaillierte Beschreibungen zu 10.000 Start-  
und Landeplätzen, 7.000 Bilder und 13.000 Bewertungen  
von Gleichgesinnten unserer Online-Community

**und täglich werden es mehr!**

**Kontakt:**

**.paragliding** .com

torsten@paragliding365.com birgit@paragliding365.com



Besucht uns auf der

**FREE**  
FLIGHT 2006

April 2006  
sch-Partenkirchen  
14 im Eingangsbereich  
e-flight.de

# Das wahnsinnige Auge

4`retZIP

Fr rf 11-f fit ktrie-d  
und GE affncrimIpifof:er-P-Ffeefen  
:r rrF Forrifer<sub>t</sub> Friffir.-; FinriFin

gner

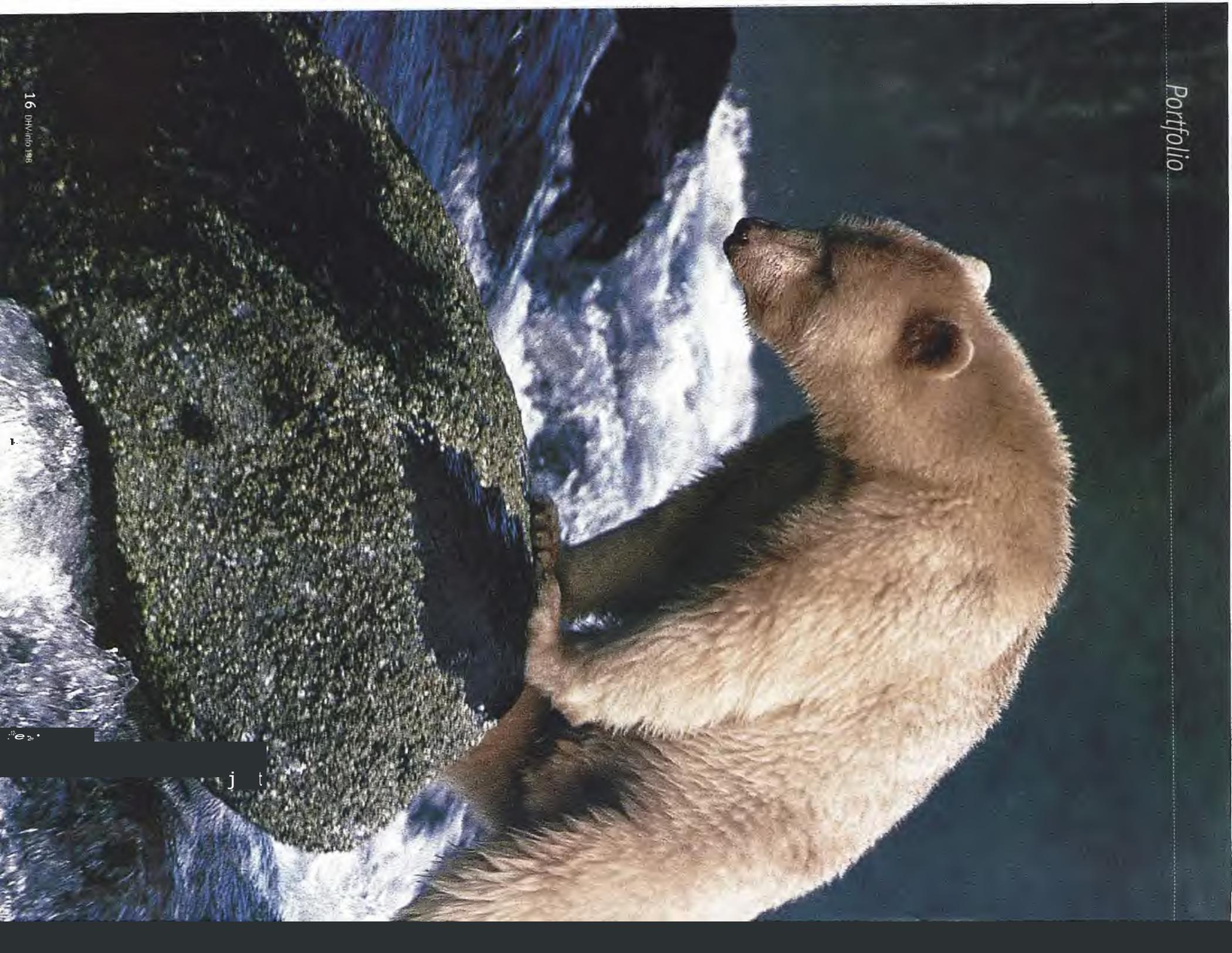




**f** Die Romantik der Jagd nach wilden Mustangs hat sich geändert. Heute geht das mit Pitch, Stick und zwei Pedalen. Die allerdings muss der Heti-Pilot genauso gut beherrschen wie der Cowboy einst sein Pferd. Keine Ranch ist wie die andere. Doch hier auf der "Wyoming Honour Farm" herrschen die Gesetze des Strafvollzugs. Wer hier arbeitet, denkt nicht an die heile Welt von "Bonanza" oder "Rio Grande", sondern daran, wann er wieder in Freiheit kommt. Die Insignien der Zunft sind immer noch Gurt und Gürtelschnalle. Colts tragen Cowboys heute nur noch selten, und wenn es sich dabei um Strafgefangene handelt, kann man sagen: nie.









Für die Indianer ist er ein Botschafter Gottes, für den Fotografen ein wahrhaft seltenes Motiv: Der "Spirit Bear" ist kein Eisbär, sondern ein Schwarzbär mit Gendefekt. Wer seine Spur findet, weiß, was auf ihn wartet: große, Gefahr und ein großes Abenteuer. In der Weite von British Columbia herrschen noch die Gesetze der Natur. Doch langsam frisst sich die Zivilisation vor ins ich des weißen Bären.





as Klicken eines Leica-Verschlusses misst etwa drei Dezibel. Das entspricht dem Lärm eines tropfenden Wasserhahnes. In den sensiblen Ohren des riesigen weißen Schwarzbären aber donnert dieses Klicken in der Stille des arktischen Waldes wie der Knall einer Bombe. Der „Spirit Bear“, wegen seiner außergewöhnlichen Farbe für die Indianer der kanadischen Provinz British Columbia ein Geschöpf, in dem Gott wiederkehrt, schaut sehr ärgerlich auf die Leica; durch den Sucher der Leica schaut sehr vorsichtig der Fotograf Florian Wagner. Sekunden, endlose Sekunden stehen sie sich auf dem umgestürzten Baumstamm gegenüber, unter ihnen der eisige Fluss. Dann zieht sich der Bär zurück. An die drei Zentner Lebendgewicht verschwinden im Wald. Florian Wagner braucht noch etwas Zeit, um zu verstehen: Ich hab's geschafft. Ich hab den Bären. Und ich habe es überlebt.

Ein paar Wochen später zierte der weiße Bär, der eigentlich ein Schwarzbär ist, eine Doppelseite des „Playboy“. Für viele Fotografen der Ritterschlag im harten Geschäft der Lichtbildner. Für Florian Wagner fast schon Routine. Eine angenehme Routine.

Vor fünfzehn Jahren hätte es sich der damalige Gleitschirmlehrer Florian Wagner nicht träumen lassen, dass er, anstatt auf dem Bucherhang beim Tegernsee Fetzenflieger-Eleven „Laufen, laufen, laufen!“ hinterherzubrüllen, um die Welt düst, um in den entlegensten Gegenden Bären, Motorradfahrer, Biker, Snowboarder, Adler oder einfach nur die Gegend zu fotografieren. Vor fünfzehn Jahren wusste Florian Wagner nur eines: Fliegen ist Freiheit. Und diese Freiheit wird mein Leben bestimmen. Sie tut es bis heute.

Natürlich ist auch Gleitschirmeister Florian Wagner ein paar Mal vom Himmel gefallen, und zwar nicht so, wie geplant. Schließlich war er in den achtziger Jahren bei den Pionieren dieses Sports mit dabei; seine Freundschaft zur Gleitschirmlegende Uli Wiesmeier (der ja später auch die Fotografie zur Profession gemacht hat) hat sicherlich dazu beigetragen, dass aus der Lust am Fliegen fast eine Sucht wurde. Und wenn man heutzutage mit Florian Wagner in Oberammergau beispielsweise im El Puente sitzt, kommen die Verrückten von damals gerne mit an den Tisch und erzählen, wie das war, damals, mit Schirmen, die

aussahen wie aufgeblähte Matratzen. Es sind wilde Geschichten.

Der Hausberg Florian Wagners war natürlich der Laber, knapp 1.700 Meter hoch, mit einem so steilen Startplatz, dass selbst bei null Wind zwei Schritte genügen. Von hier aus fliegt Wagner, wenn es trägt, am liebsten rüber zum Kloster Ettal. Und das nicht nur wegen der prächtigen Sicht auf den grandiosen Barockbau. „Es ist ein besonderes Gefühl der Freiheit, wenn du über eine Schule fliegen kannst, die dich mal rausgeworfen hat.“

Es war die Zeit, in der Flori, wie ihn seine Freunde nennen, halt ein rechter Lausbub war, mit wenig mehr als Flausen im Kopf. Nachdem die Patres des ehrwürdigen Benediktinerklosters Ettal beschlossen hatten, ihr pädagogisches Heil ohne ihn zu suchen, fand er im Internat der Schäftlarnen Benediktiner Unterschlupf und im dortigen Gymnasialdirektor Pater Anselm einen würdigen Gegner. Als Flori sich eines Tages weigerte, im Klassenzimmer auf seinem Stuhl Platz zu nehmen, fragte ihn Pater Anselm, ob er noch alle Tassen im Schrank habe. Flori Wagner meinte, er habe sie dort sehr wohl, könne aber nicht sitzen, weil er nach

seinem ersten Flug beim Landen im Stacheldraht gelandet sei. Er durfte stehen bleiben.

Es gäbe aus jener Zeit Flug- und Schulgeschichten ohne Ende zu erzählen, Geschichten, die sicherlich auch zum Verständnis des heutigen Lebens- und Arbeitsverständnis von Florian Wagner beitragen. Aber vielleicht genügt es, sich einen Freund Floris vorzustellen, der ihn nach vielen Jahren bei einem Flugevent am Tegernsee wieder getroffen und daraufhin spontan beschlossen hat, bei ihm die Kunst des Fliegens zu erlernen.

Was war aus dem einstigen Hallodri und Lehrerschreck geworden? Ein gerade zu pingeliger, alle Gefahren bedenkender, in sich ruhender Gleitschirmpädagoge, dessen Flugkünste sein Schulchef mit dem lapidaren Satz beschrieb: „Ein Pfundspilot.“

Schon damals aber experimentierte Florian Wagner mit der Kamera. Er wollte die Faszination dieses Sports auf eigene Art dokumentieren. Also bastelte er kühne Konstruktionen mit im Schirm hängenden und am Fuß oder Ski fixierten Kameras und brachte die Ergebnisse in die Redaktionen einschlägiger Fachmagazine. Und bald stand bei den Bildunterschriften manch prächtigen Farbfotos der Quellhinweis: Florian Wagner.

Kein Kontinent fehlt auf der imaginären Weltkarte, auf der Fähnchen dokumentieren könnten, wo Florian Wagner schon gearbeitet hat. Harte Motorradtrails durch die

heißesten Wüsten Australiens, Helicopter-Cowboys in Down Under und nahe Las Vegas, die besten Skifahrer und Snowboarder im kanadischen British Columbia, wilde Tripps durch Feuerland und den brasilianischen Dschungel, eine sechswöchige Expedition auf mehr als sechstausend Meter bei der Besteigung des K2, des zweithöchsten Berges der Welt, auf dem Araberhengst durch die Wüste Jordaniens, im Cockpit von Amerikas kühnstem Kunstflieger und – möglicherweise die bisherige Krönung im Leben des Fotoreporters Wagners – die Reise zu den Adlerjägern in der Mongolei. Keine Frage, wen der „stern“ anruft, wenn in Frankreich eine viele Menschen vernichtende Lawine abgeht. Und die im gleichen Magazin abgedruckte Bildstrecke über die Passionsspiele seiner Heimatstadt Oberammergau gehören zu den intimsten und innigsten Fotoreportagen dieses renommierten Blattes.

Auch heute noch schüttelt Flori Wagner staunend den Kopf, wenn er über seinen Weg vom gerade nicht mehr dilettierenden Gleitschirmpiloten zum Hochglanzprofi sinniert. Es ist ja eine Sache, gute Bilder zu machen, eine ganz andere ist es, sie an den Redakteur oder die Redakteurin zu bringen. Vielleicht liegt es an Flori Wagners Art, solche Schwierigkeiten einfach nicht wahrzunehmen. Denn es ist weniger übersteigertes Selbstbewusstsein (in der Branche der Fotografie ein durchaus bekanntes Phänomen) als diese Wagner-typische Übertölpelungstaktik, bestehend aus grundehrlicher

Freundlichkeit, gewachsenen Burschikosentums und Oberammergau-typischer Durchsetzungskraft, die ihm die Türen der Redaktionen und auch die Herzen der schreibenden Kollegenschaft öffnet.

Dazu kommt eine für Autodidakten typische Fähigkeit: Unverbildet von Schulen, Anschauungen und Vorurteilen haben sie sich ihre Kunst durch Wal & error erarbeitet. Sie wissen, was sie tun, weil sie wissen, wie es funktioniert. Findet sich dann noch eine außerordentliche Begabung dafür, was Henri Cartier-Bresson einst „Die Kunst des Augenblicks“ nannte, dann kann es eben Karrieren geben wie die des einstigen Gleitschirmlehrers Florian Wagner. Eine Karriere, deren Weg noch nicht zu Ende gezeichnet ist, auch wenn längst Playboy, Stern, National Geographit und die Süddeutsche Zeitung zu den Kunden zählen. Deren Gipfel hat Florian Wagner erst erreicht, „wenn ich bei der Fotografie eine ähnliche Freiheit verspürte wie in jenem Moment, als ich zum ersten Mal über das Kloster Ettal geflogen bin.“

Beim Blick durch den Sucher der Leica auf den „Spirit Bear“ in Kanada hatte Florian Wagner ein Hauch dieser Freiheit gestreift. Ein Gefühl, das süchtig macht.

Für die März-Ausgabe von „Geo Saison“ hat Florian Wagner eine Reportage übers Gleitschirmfliegen fotografiert.

**LEISTUNG MIT LEIDENSCHAFT**

Neu ab Saison 2005

Meir Infos unter...

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

**www.skywalk.info**

**skywalk**

Mehr Freude am Fliegen

**TACO\***  
groundhandling & crew services

**MESCAL**  
groundhandling & crew services

**TEQUILA**  
groundhandling & crew services

**CHILI\***  
groundhandling & crew services

**C-AVENNEM\***  
JET FLAP sportster - DHV 2

**POISON**  
JET FLAP sportster - DHV 2.3

**JOIN'T**  
JET FLAP sportster - DHV 2.3

**SCOTCH\***  
JET FLAP sportster - DHV 2

JET FL/717

H chieistunep pac t in einem DHV 2 Sportster  
mit ausreichend en Sicherheitsreserven,  
kombiniert mit einem wirklich geilen Handli g.

Der Sportster CAYENNE-2 bringt es  
auf den Punkt!

# DHV-Jahrestagung 2005 in Oppenau

Text und Fotos Benedikt Liebermeister



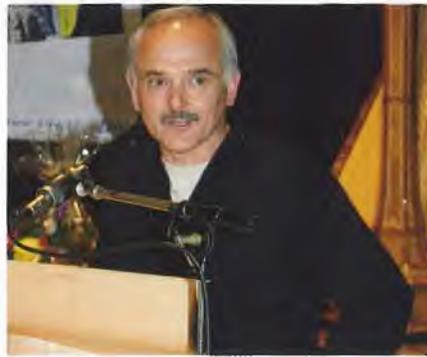
Neugewählter Zweiter Vorsitzender Frank Herr (li.) und wiedergewählter Technikvorstand Jürgen Rüdinger



Breite Zustimmung bei den Delegierten



Vorsitzender Charlie Jöst (re) mit Bürgermeister Grieser



Werner Gaiser von den Oppenauer Gleitschirmfliegern begrüßt die Delegierten

it strahlendem Sonnenschein empfing Oppenau die Delegierten der DHV-Jahrestagung. Malerisch liegt das kleine Städtchen im Tal unterhalb der Schwarzwahlhochstraße. Oppenau hat sich als Austragungsort der Baden-Württembergischen Meisterschaften im Gleitschirmfliegen einen guten Namen gemacht. Hier spielt Gleitschirmfliegen auch in der Tourismusbranche eine große Rolle. Deshalb werden die Oppenauer Gleitschirmflieger von einer breiten Schicht in der Bevölkerung unterstützt. Als Fan geoutet hat sich auch Bürgermeister Thomas Grieser. Zusammen mit dem Vereinsvorsitzenden Werner Gaiser



**Harfen-Virtuosin Silke Aichhorn**

begrüßt er die Teilnehmer der Tagung. Schweren Herzens wird der Ein oder Andere die top-moderne Günter-Bimmerle-Halle betreten haben. Hingen doch mehrere bunte Schirme überm Startplatz Rossbühl.

Doch die Arbeit rief. Der DHV-Vorsitzende Charlie löst eröffnete die Versammlung mit der Sportlerehrung. 2004 gewann sie die Juniorchallenge, 2005 die Gesamtwertung der World Cups in der Damenwertung. Ewa Wisnierska, Shootingstar der Deutschen Nationalmannschaft. Gern überreichte Charlie löst der sympathischen Fluglehrerin die höchste sportliche Auszeichnung des DHV, die filigrane Lilienthal-Trophy. Gewürdigt wurde Ewas herausragende sportliche Leistung auch durch ein ungewöhnliches Siegerständchen. Silke Aichhorn, mehrfache Preisträgerin internationaler Musikwettbewerbe, verzauberte das Publikum mit sanften Harfenklängen. Musiker dieser Preisklasse liegen normalerweise außerhalb des Budgets für eine Jahrestagung. Doch der DHV pflegt quasi verwandtschaftliche Beziehungen zur talentierten Harfinistin. Technikreferatsleiter Hannes Weininger ist mit ihr verheiratet,

Vizeweltmeister wurde die Deutsche Gleitschirm-Nationalmannschaft in Brasilien als Team, Ewa holte sich auch in der Damenwertung die Silbermedaille. Der Verband ist stolz auf seine Sportler, Silke Aichhorn entführte abermals in wunderschöne Klangwelten ([www.silkeaichhorn.de](http://www.silkeaichhorn.de)).

Keine Freude ohne Leid. Ergriffen gedach-



**Finanzvorstand Lothar Schweizer und Geschäftsführer Klaus Tänzler blicken auf ein erfolgreiches Jahr zurück.**



**Vorsitzender Charlie Jöst überreicht der World-Cup-Siegerin Ewa Wisnierska die Lilienthal-Trophy**



**Das Vizeweltmeisterteam im Gleitschirmfliegen**



Tobias Schreiner übergibt das Jugendmanagement an seinen Nachfolger Matthias von Necker (rechts). Tobias ist jetzt Jugend-Beirat der DHV-Kommission



Die Steuerberaterin **Bettina Stang** hält den **Kassenprüfbericht**

te die Versammlung Norman Lausch. Das Nationalmannschafts-Mitglied war im Sommer bei seinem Job als Werks-Testpilot ums Leben gekommen.

Der offizielle Teil begann mit der Feststellung der Regularien. Einstimmigkeit bei der Wahl der Protokollführerin Petra Aichele und der Stimmenzähler. Die Versammlung war beschlussfähig, die Tagesordnung wurde angenommen und das Protokoll 2004 genehmigt. Da die Delegierten im Vorfeld schriftliche Tätigkeitsberichte erhalten hatten, gaben die Vorstände nur kurz Auskunft. Charlie löst berichtete, dass die Geschäftsstelle noch nie so viel Zuspruch erfuhr wie bei der Neuregelung der Checkflugbestimmung. Anstelle eines Checkflugs können auch 10 Flüge in den letzten drei Jahren selbst im Flugbuch bestätigt werden.

PR genießt einen hohen Stellenwert beim DHV. Ein Schwerpunkt ist das Internet. Die Website des DHV ist beim Begriff „Gleitschirmfliegen“ Nummer Eins bei Google. Deshalb ist es wichtig, dass interessierte „Fußgänger“ auf dhv.de möglichst schnell mit Informationen versorgt werden. Geschäftsführer Klaus Tänzler führt durch die speziell auf die Bedürfnisse der Nichtflieger zugeschnittenen Einsteigerseiten.

Zufrieden mit dem Jahresergebnis der DHV-Technik zeigte sich Vorstand Jürgen Rüdinger. Die Erhöhung der Flugsicherheit sichert die Zukunft des Flugsports. Sicherheitsvorstand Uli Schmottermeyer gab einen Blick in die Zukunft. Online GPS Tracking dokumentiert einen Streckenflug in

Echtzeit. Es sendet die Koordinaten übers Handy ins Internet, wo der Flug dann bei Eingabe eines Passworts verfolgt werden kann. DHV-System-Administrator Peter Wild zeigte, welche technischen Hürden noch zu überwinden sind.

Positiv das Ergebnis der Ausbildung. Vorstand Waldemar Oberfell verwies auf die Zahlen im Geschäftsbericht.

Matthias von Necker übernimmt Tobias Schreiners erfolgreiche Jugendarbeit. Als Beirat für Jugend in der DHV Kommission wird Tobias dem DHV erhalten bleiben.

Gesund sind die Finanzen des DHV. Lothar Schweizer erläuterte die Zahlen und Fakten. Die uneingeschränkte Entlastung des Vorstands empfahl Kassenprüferin Bettina Stang. Einstimmig leisteten die Delegierten Folge.

Ebenso einstimmig bestätigten sie Tech-

nikvorstand Jürgen Rüdinger im Amt. Benno Osowski, Frank Herr, und Martin Lohse bewarben sich um den zweiten Vorstand. Die absolute Mehrheit bekam Frank Herr und nahm die Wahl an. Kristina Roedel und Sascha Schlösser prüfen 2006 die Kassen beim DHV. Ohne Gegenstimme verabschiedeten die Delegierten den Wirtschaftsplan 2006.

Folgender Antrag wurde angenommen: „Der DHV setzt sich für Sondertarife bei Bergbahnen für fliegende Skifahrer, Hängegleiter und Gleitschirmflieger ein.“

Großen Anklang fand die Präsentation der IFG 2000. Deshalb findet die Jahrestagung 2006 in Fürth bei Nürnberg statt.

Zeit zum Feiern! "Dance for Fun" heizte mit einem Can Can die Stimmung kräftig an.

**Siehe auch Jahresbericht und Protokoll ab S. 76.**





Der Saal platzte aus allen Nähten

# Sportlertreffen 2005 - ein großer Erfolg!

Text und Fotos Benedikt Liebermeister



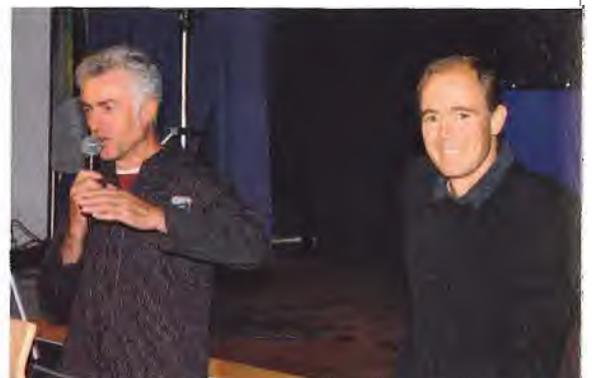
Sportvorstand Rudl Bürger berichtet über Neues 2006 im OLC



Volker Schwanitz erläutert die Zuverlässigkeit von Singularitäten



MaxPunkte Mastermind Dietrich Münchmeyer



Torsten Hahne und Sepp Gschwendtner zeigen wo es in Bassano geht

**S**chneechaos und ein weiter Anfahrtsweg schrecken doch keinen XC-Fan!

Mit Staunen registrierte Organisator Sepp Gschwendtner wie sich die Günter-Bimmerle-Halle bis auf den letzten Platz füllte, immer mehr Leute nachdrängten und sich schließlich am Rand aufstellten. Das erstklassige Programm und das Erfolgskonzept des OLC hatten allen Widrigkeiten getrotzt und eine Menge Sportler herbeige-

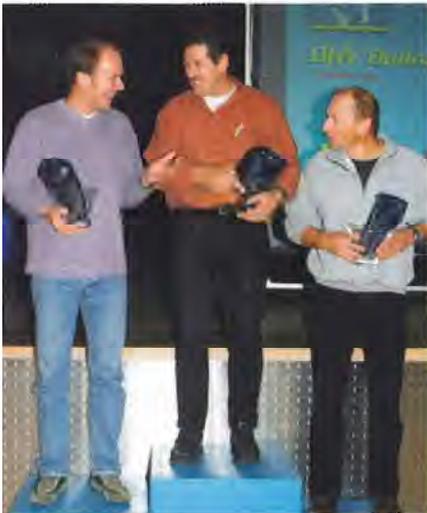
Das technische Herz des OLC Andreas Rieck

Wie man mit dem Drachen ein 301 km flaches Dreieck fliegt, zeigte Bernd Otterpohl (rechts)





Deutscher Streckenflugmeister offene Klasse GS  
Stefan Traut



Reinhard Pöppel Deutscher Streckenflugmeister  
Starrflügler, 2. Jochen Zeyer, 3. Herbert Leimkühler



Deutscher Streckenflugmeister GS Sportklasse  
Torsten Hahne, 2. Tobias Schreiner (links)



Bernd Otterpohl Deutscher Streckenflugmeister  
bei den flexiblen Drachen, 2. Peter Waldmann,  
3. Michael Schmidt



Charlie löst und Teamchefin Regina Glas gratulieren den Sie-  
gern der Drachen-Liga (Flex), Heiko Tanderer (2.), Christian  
Zehetmair (1.), Dominik Rothmeier (3.)



Sieger der Drachenliga in der Starrflüglerklasse: 1. Tim Gra-  
bowski, 2. Andreas Becker, 3. Dieter Kamm



Team-Chefin der Drachennationalmann-  
schaft Herren, Regina Glas

lockt - und die kamen voll auf ihre Kosten.

"Der nächste Frühling kommt bestimmt" war das Motto des Bild-Vortrages von Torsten Hahne und Sepp Gschwendter. Das Publikum hing förmlich an ihren Lippen, als sie anhand von anschaulichen Fotos die klassischen Frühjahrsrouten in Bassano "nachflogen". Wenn's nur nicht so kalt wär' im Februar! Doch alle Infos waren umfassend, auch in dieser Beziehung hatte der Sepp so manchen Geheimtipp.

Laute Fanfarenstöße begrüßten die Deutschen Meister im Streckenfliegen zu ihrer Ehrung. Mit einem 207 FAI-Dreieck in Fiesch legte Stefan Traut den Grundstein zu seinem erneuten Sieg in der offenen Gleitschirm Klasse. Auf Platz Zwei und Drei folgten Michael Hartmann und Karl Bauer. Seriensieger Torsten Hahne holte sich mit drei FAIs vom Hochfelln den Titel in der Sportklasse. 176 km war sein größtes Dreieck.

Tobias Schreiner ist Vizemeister, der Sieger 2004 Burkhart Martens kam immerhin auf den dritten Rang.

Ein flaches Dreieck über 301 km von der Schmittenhöhe war der beste Flug Bernd Otterpohls, der ihm zum Sieg bei den Drachen verhalf, gefolgt von Peter Waldmann und Michael Schmidt. Bei den Starren hatte wie seit Jahren Reinhard Pöppel die Nase vorn. Wie üblich startete er alle Flüge mit UL-Schlepp von Forst, der weiteste über 368 km bis nach Bitburg. Jochen Zeyer kam auf den Zweiten, Herbert Leimkühler auf den dritten Platz.

Deutsche Meisterin bei den Gleitschirmen ist Monika Mack mit einem Hunderter FAI vom Nebelhorn, Vize ist Hildrun Kleiner, Babsi Lacrouts wurde Dritte. Weltmeisterin Corinna Schwiengershausen sicherte sich bei Drachen den Titel und führt auch international die Wertung an. Ebenso internatio-

nal führend und damit auch Deutsche Meisterin bei den Starren ist Andrea Hetzet. Bester Junior bei den Gleitschirmen ist Tobi Schreiner, bei den Drachen Tim Grabowski,

Ein 132 km flaches Dreieck flog Robert Staudacher mit seiner Passagierin und errang damit den erstmals vergebenen Deutschen Meistertitel in der Tandemwertung. Eine super Leistung zeigte der Gleitschirmclub Inntal, Sieger vor den Ostrachtaler Gleitschirmfliegern und dem Drachen- und Gleitschirmclub Tegernseer Tal, mit dem Gewinn der internationalen Wertung. Bester Club bei den Drachen ist Bavaria Ruhpolding vor dem Ultraleicht- und Drachenfliegerclub Forst Sengenthal und dem Drachenfliegerclub Südschwarzwald.

Immer beliebter wird die Bundesliga. GS: erster Platz für den Gleitschirm- und Hängegleiter e.V. Drei-Kaiser-Berge Waldstetten, Punktgleich auf Zwei der Drachen- und



Deutsche Streckenflugmeisterin GS Damen Monika Mack. (re), 2. Hildrun Kleiner



Deutsche Streckenflugmeisterin Corinna Schwiegerhausen, links und Andrea Hetzet



Das gab es alles zu gewinnen!



Bundesliga HG: 1. Drachenfliegerclub Hochries-Samerberg, 2. Delta-Club Bavaria Ruhpolding (auch bester Verein HG), 3. Erster Odenwälder Drachen- und Gleitschirmfliegerclub. Sehr imposant ist der von Stefan Lichtmannegger geschaffene Wanderpokal ([www.living-objekte.com](http://www.living-objekte.com))



Bundesliga GS: Sepp Gschwendtner vom Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Tegernseer Tal gratuliert Andreas Rieck von den punktgleichen Bodenlosen (beide Platz 2), Platz 1 Gleitschirm- und Hängegleiter e.V. Drei-Kaiser-Berge Waldstetten



OLC-Sieg in der GS-Vereinswertung für Gleitschirmclub Inntal

Gleitschirmclub Tegernseer Tal mit den Bodenlosen. HG: 1. Drachenfliegerclub Hochries-Samerberg, 2. Delta-Club Bavaria Ruhpolding, 3. Erster Odenwälder Drachen- und Gleitschirmflieger Club. Zur Ehrung der Sieger der Drachenliga: Hier zeigten die Jungen den Alten wo's langgeht! In der flexiblen Klasse gewann Christian Zehetmair, gefolgt von Heiko Tandeter und Dominik Rothmeier. Starr flog Tim Grabowski am besten, auf Rang Zwei und Drei Andreas Becker und Dieter Kamml. Begeisterter Applaus für die erfolgreichen Sportler. Ausführliche Ergebnislisten unter DHV Online Contest und unter Sport.

300 Kilometer auf Dreieckskurs mit einem Drachen sind beachtlich. Detailliert und anschaulich erläuterte Bernd Otterpohl anhand von See You seinen Mega-Flug. Faszinierend wie sich die Strecke am PC in der Animation auch mit mehreren Piloten gleichzeitig nachvollziehen lässt. Was der Schwarzwald an XC-Möglichkeiten hergibt, demonstrierte Björn Klaassen. Den Som-



Deutscher Streckenflugmeister Tandem GS Robert Staudacher, 2. Rüdiger Goltermann, 3. Wolfgang Lindner, jeweils mit Passagierin

merurlaub nach den – statistisch gesehen – Wetterzeiträumen für gute Flugtage (Singularitäten) zu planen, wär doch der Hit! Volker Schwanitz erklärte, wie hoch die Wahrscheinlichkeit ist, dass der Plan aufgeht. Fazit: Trefferquote mittelmäßig, statistisch ist die zweite Sommerhälfte (Mitte Juli bis Mitte August) zuverlässiger. Nachteil: die Thermik ist dann nur noch im Hochgebirge gut. Deshalb flexibel sein!

MaxPunkte wird vom DHV kostenlos zur OLC Flugauswertung zur Verfügung gestellt. Das Tool ist komplex und eröffnet eine Fülle von Möglichkeiten. Nur wissen das Viele

nicht. MaxPunkte Mastermind Dietrich Münchmeyer schaffte Abhilfe und ging auf den Einsatz von Karten, Satellitenbildern, Höhenmodellen, Luftraumdaten und GoogleEarth ein. „Mr. OLC“ Andreas Rieck beleuchtete in seinem Vortrag „OLC Internats“ mit Daten und Fakten den technischen Background. Zur Seite steht ihm in Zukunft Marcin Kostur. Jetzt geben die Beiden Vollgas. Im Zukunft gibt es eine Datenbank mit allen erdenklichen und schon lang ersehnten Abfragen. Vorgesehen sind z.B. weiteste Flüge von Startplatz "X" - beste Flüge von Berg "Y" im Oktober- Flüge im exotischen Geländen (Brasilien, Indien) - Flüge die z.B. den Pass Thurn überqueren etc.

Super war die Animation aller Flüge des Jahres 2003-2005 im Alpenraum. Auf die News im OLC 2006 ging Sportvorstand Rudi Bürger ein. Die Zukunft des OLC ist gesichert, das Interesse immens. Richtig Lust gemacht haben die Vorträge auf die Saison 2006. Ungeduldig warten die Sportler auf das Frühjahr!



Boomerang Sport von Gin

Addict von Ozone

Tycoon von Nova

Rookie von Nova

# Stubai-Cup 2006

Ein Beitrag von Benedikt Liebermeister

Ein tragischer Verkehrsunfall überschattete im Vorfeld den Stubai Cup. Hauptorganisator Hans-Peter Eller von der Flugschule Parafly war tödlich verunglückt. Vor 18 Jahren hatte er den Stubai Cup ins Leben gerufen, war voller Vorfreude auf den 17. Event. Monika Eller und ihr Team entschieden sich die Veranstaltung in seinem Sinne fortzuführen und stellten einen perfekt organisierten Flugevent auf die Beine.

Während der Rest der Welt in Schnee und Nebel versank, empfing das Tal seine Besucher mit strahlendem Sonnenschein. Viele hatten auf das legendäre Mikroklima ver-

traut und wurden mit zwei Flugtagen und einer hochinteressanten Produktshow belohnt. So groß war der Andrang noch nie. Fast alle Hersteller waren mit einem Stand vertreten. Von früh bis spät präsentierten ihre Promotionsteams im Formationsflug die aktuellsten Geräte. Wer wollte, hat sich den gewünschten Flügel gleich ausgeliehen und probeflogen. Bis zu 150 Mal gaben manche Firmen ihre Schirme aus.

Bisschen eng wurde es zuweilen am Landeplatz. Freiflieger und Profis sollten in Zukunft getrennte Areale bekommen. Ernste Zwischenfälle blieben aus.

Mike Küng, Markus Gründhammer und Co. demonstrierten ihr außergewöhnliches Können. Ungläubiges Staunen rief Raoul Rodri-

gues mit seinem perfekten Looping hervor. Doch muss ausdrücklich vor einer Nachahmung gewarnt werden. Die Gefahr dabei in die Gleitschirmkappe zu fallen ist sehr groß. Neues stellten die Renegades vor. Bei der Halfpipe hängen die Piloten an den Füßen zusammen und bilden einen Stern. Ihre gekonnte Show findet immer mehr Anhänger.

Die Zeitungen schreiben es, die Gleitschirmszene beweist es. Das „Tal der Tränen“ ist durchquert, es geht wirtschaftlich wieder aufwärts. Die Firmen haben den Winter genutzt und eine Fülle neuer Geräte auf den Markt gebracht.

Überraschende Neuigkeiten bei Aero-sport. Hans und Frigga Bausenwein haben





Trotz grimmiger Temperaturen war viel Publikum gekommen

sich aus dem Tagesgeschäft zurückgezogen und stehen der Firma in Zukunft als Berater zur Seite. Kurt Vorraber hat mit Michaela Veith die Geschäftsanteile übernommen und führt die Firma weiter. Mit Spannung erwartet wurde der Boomerang Sport von Gin. In Kürze soll er das Gütesiegel 2-3 erhalten. Ozone bringt den Addict (2), im Hochleistersegment den Mantra (2-3) und als Doppelsitzer den Magnum. Auch Nova engagiert sich wieder im High End Bereich mit dem Tycoon (2-3), der Rookie ist der Nachfolger des Syntax. UP hat dem Summit ein Update verpasst, jetzt Summit 3 (2), ebenso dem Kantega 2 (1-2). Advance bietet die bewährte Palette und arbeitet mit Hochdruck am Omega 7, im Juni soll er fer-





Ice 2 XC von Icaro



Magic 4 von Airwave



Sport 3 von Airwave



Muse 2 Mac Para



Airforce von U-Turn



Das DHV-Fernsehteam im Einsatz



Swing Chef Günther Wörl im Interview



Der neue Chef von Aerosport Kurt Vorraber

tig sein. Bright 3 heißt der neue 1er von Gradient, Aspen 2 der 2er. 306 Kilometer weit ist Alfredo Studer mit dem neuen Mistral 4 (1-2) von Swing in Südafrika geflogen. Wem das nicht reicht, der muss zum Stratus 6, dem neuen Wettkampfschirm, greifen,

Skywalk rüstet mit dem Cayenne 2 in der Sportklasse auf, natürlich mit Jet Flaps. Der Freerider Chili soll bald einen 1-2er bekommen. Ein neues Klappensystem (SRV) bei den Schirmen von Wings of Change wirkt sich positiv auf den Strömungsabriss aus. Eingebaut bei Isis (1) Nemesis (1-2), und Twister Xi (2). Auch beim Drachengleiten tut sich was. Icaro hat den neuen Orbiter 14 (2-3) zugelassen. Der Ice 2 XC ist Icaros Schirm in der 2-3er Klasse. Ein neues Leinenkonzept für den Magic 4 hat Airwave entwickelt. Der Sport 3 bedient den 1-2er Markt. Skyline hat das Comp/XC- Drachengurtzeug Zero Drag aerodynamisch optimiert und

eine komplett neue Palette Gleitschirmgurtzeuge aufgelegt. Muse 2 (1) und Eden 3 (1-2) von Mac Para runden das Angebot des Chiemgauer Händlers ab.

U-Turn steigt im World Cup ein. Acrostar Felix Rodriguez und der ehemalige PWC-Gesamtsieger Richard Gallon gehen mit dem Airforce an den Start. P44 ist der neue 1-2er und PBi5 der neue Tandem (1-2) von Paratech. Peter Schiffler hat Firebird übernommen und bringt den Eagle auf den 2er Markt. Einen neuen Einser hat Freex mit dem Dingo. Acpo tanzt Lambada (2) in der Sportklasse und Salsa bei den 1-2ern. Firmenchef Anatoly Cohn war persönlich aus Israel angereist. Sol Paragliders aus Brasilien haben am Design gearbeitet und der neue Einser, Prymus 2, hat bereits das Gütesiegel. Der tschechische Hersteller Sky hat eine lenkbare Reserve konstruiert. Ebenfalls aus Tschechien kommt Axis, für ihre Schirm-

palette wollen sie in Zukunft Gütesiegel machen. Ey Market arbeitet mit Independence an neuen Wettbewerbsgurtzeugen. Alexandre Paux ist in Zukunft hauptverantwortlich für Entwicklung bei Pro Design, der Thema (2) sein Einstand. Ein auffälliges Design hat Skyward dem Score (1) verpasst.

Das ist nur ein kurzer Abriss, schade für den, der den Stubai Cup verpasst hat. Nächste Gelegenheit sich umfassend über den Markt 2006 zu informieren bietet die Free Flight in Garmisch (7-9.4.2006).



Eagle von Firebird



P44 von Paratech



Dingo von FreeX



Soi mit neuem Design



Venus von Axis



Score von Skyward



Voller Testflugbetrieb. Bis zu 150 Mal gaben die Firmen ihre Schirme aus



Die Renegades mit neuer Figur



Nova-Chef Wolfgang Lechner (links)



Unterwegs zum Frühling

# Fliegen am Comersee

Ein Beitrag von Carsten Friedrichs

Der Monte Cornizzolo am Comer See war Austragungsort der PWC Serie der italienischen Meisterschaft. Hochdotierte OLC Flüge starten von dort. Ein thermikträchtiger Berg, der sowohl für den Anfänger und Gelegenheitspiloten als auch für den streckenhungrigen Vielflieger einiges zu bieten hat. Zwischen den beiden Schenkeln des Comer Sees etwa auf halber Strecke zwischen Lecco und Como gelegen erinnert vor allem das sich nach Süden anschließende Flachland ein wenig an die deutschen Voralpen. Mit dem Unterschied, dass das Klima wärmer und weniger regnerisch ist. Mit diesen Voraussetzungen steht weder dem Gleitschirm- und Drachenfliegen noch anderen sportlichen Aktivitäten in der Region um Como und Lecco etwas im Wege. Neben den Bergen, die abgesehen vom

Fliegen vor allem zum Wandern, Mountainbiken oder Klettern einladen, eröffnen die insgesamt sechs umliegenden Seen Möglichkeiten zum Wind- oder Kitesurfen, Kanufahren, Bootstouren oder einfach nur Baden.

Am Flugberg Cornizzolo kann man, abgesehen von Nordwind (Föhn), starkem Westwind oder einfach schlechtem Wetter, das ganze Jahr über fliegen. Die Navetta fährt vor dem Restaurant Cielo e Terra nahe des Landeplatzes im Frühjahr und Sommer mehrmals täglich ab. Dies macht das Fluggebiet vor allem während der Seilbahnrevisionszeiten in Deutschland und Österreich interessant. Im Herbst und Winter fährt der Shuttle nur einmal, nach Bedarf aber auch öfter.

Durch die Lage zwischen Comer See und





den Seen Lago di Pusiano und Lago di Annone herrscht in dieser Region im Winter für gewöhnlich ein mildes Klima, ähnlich wie in Laveno am Lago Maggiore. Die beste Zeit ist das Frühjahr von Anfang März bis Ende Juni.

Es gibt zwei Startplätze: Il Risparmio und Il Centrale. Um letzteren zu erreichen müssen 30 Minuten zu Fuß von der Straße aus zurückgelegt werden. Dies bekommen oft die ohnehin schon gestressten Wettkampfpiloten zu spüren, denn er ist für gewöhnlich der Startplatz bei Wettbewerben. Nur von Gras bewachsen und auf einem Bergausläufer liegend, bietet er Platz für bis zu 200 Piloten und die Möglichkeit von Südost über Süd bis Südwest einfach abzuheben. Wer seine Ruhe haben will, ist hier genau richtig, wenn nicht gerade ein Wettbewerb stattfindet. Der Il Risparmio hingegen

Fotos: Consten Friedrichs



erspart, wie der Name schon sagt, den beschwerlichen Fußmarsch. Der Shuttlebus hält direkt am Startplatz, welcher sich unterhalb der Straße befindet. Auch dieser ist einfach und bietet je nach Wind und Thermik Startmöglichkeiten in alle südlichen Richtungen. Da der gemeine Pilot generell mehr zur Trägheit neigt, ist Il Risparmio an Wochenenden gut besucht. Und so nehmen einige wadenschmalzige Flieger eine kleine Wanderung von 10 bis 20 Minuten auf sich, um sich einen ruhigeren Startplatz oberhalb der Straße in Richtung Gipfelkreuz zu suchen. Vor allem Drachenflieger starten oft von weiter oben, da hier die Hangneigung größer ist, als unterhalb der Straße.

An allen beiden Startplätzen ist für Gleitschirmflieger auch Toplanding quer zum Hang möglich.

Der Landeplatz ist groß und bietet genug Platz für Gleitschirme und Drachen. Richtung Restaurant steigt das Terrain leicht an und hat leider bis zu einen Meter hohe Stufen. Vor allem Drachenflieger sollten deshalb am besten möglichst weit unten in der

Nähe des Parkplatzes bei den Wohnhäusern landen.

Mit wenig Flugerfahrung oder als Gelegenheitsflieger hält man sich am besten südlich der Bergkette des Monte Cornizzolo auf, wo an einem normalen Tag vom späten Vormittag bis fast zum Sonnenuntergang warme Luft aufsteigt. Der überregionale Wind, und damit auch der Wind am Landeplatz, weht für gewöhnlich aus Südwest. Wer das Risiko einer Außenlandung scheut, sollte sich Richtung Westen nicht weiter als bis zum Lago del Segrino und Richtung Osten bis zum Corno Birone unweit des Monte Rai wagen. Immerhin ist das schon ein kleiner Streckenflug von 11 Kilometern. Und mit einer Startüberhöhung von nur 300 Metern wird man schon mit einer wunderschönen Aussicht auf den Comer See und die dahinterliegenden Berge belohnt.

Der Flug zum Corno Birone führt über das Valle dell'Oro, in welcher sich die Basilika San Pietro al Monte aus dem 12. Jahrhundert befindet.

Der ambitionierte Genussflieger schafft es vom Corno Birone leicht noch ein Stück-

chen weiter Richtung Osten bis zum Monte Barro - ein Klassiker für die einheimischen Piloten. Mit Wind und Sonne im Rücken geht es mit mindestens 1.500 Metern, die vor dem Gipfelkreuz des Corno Birone ausgedreht werden, zum Barro. Die sehr verlässliche Thermik am Barro wird man oberhalb des Steinbruchs und nahe eines großen weißen Gebäudes leicht finden. Und so kommt man mit etwa 1.500 Metern wieder zurück zum Landeplatz. Sollte das erwartete Steigen doch einmal ausbleiben, gibt es am Fuße des Barro in Civate nahe des Steinbruchs einen Notlandeplatz. Der wird auch Landeplatz der Wohnmobile genannt, da er ein Abstellplatz für Wohnwagen ist. Für große Strecken dagegen ist das Frühjahr von Anfang April bis Ende Juni die beste Jahreszeit. Im Juli und August ist es aufgrund der vielen Seen meist diesig und dunstig, die Basis liegt in diesem Zeitraum bei ca. 1.300 bis 1.500 m. Im September und Oktober ist es an klaren Tagen wieder einfacher Strecken zu fliegen.

Eine beliebte Aufgabe bei Wettbewerben verläuft in Richtung Bergamo. Recht einfach



## ALLGEMEINE INFORMATIONEN

### Bei Flügen in Italien immer die IPPI-Card mitnehmen!

**Anreise:** Über den San Bernardino Tunnel bis zur Ausfahrt Como. Durch die Stadt in Richtung Erba/Lecco. In Suello Richtung SS36 (Milano) fahren. Nach einer Straßengabelung (rechts halten) erste Einfahrt rechts (Windsack und Wegweiser Scuola di Volo). Über den Brenner auf die A4 nach Mailand. Bei Mailand von der A4 (Ausfahrt Sesto San Giovanni) auf die SS36 Richtung Lecco. Ausfahrt Como, Erba, Civate, danach zweite Einfahrt links (Windsack und Wegweiser Scuola di Volo).

### Startplatz: Monte Cornizzolo

- a) Il Risparmio, SO bis SW, 1.060 m NN (einfach)
  - b) Il Centrale, SO bis SW, 1.000 m NN (einfach) ca. 30 Minuten zu Fuß. Für GS Toplandung möglich.
- GPS-Koordinaten: a) N 45°49'59 E 009°18'07  
b) N 45°50'04 E 009°17'40

### Landeplatz:

Suello (Località Boschetto), W bis SW, 260 m NN  
GPS-Koordinaten: N 45°49'02 E 009°19'07

**Wetterinfo:** Wettertelefon auf dem M. Cornizzolo; +39/333/1132037, [www.meteoschweiz.ch](http://www.meteoschweiz.ch), [www.arpalombardia.it/meteo/index.htm](http://www.arpalombardia.it/meteo/index.htm), [www.nimbusit](http://www.nimbusit)

**Schwierigkeiten/Gefahren:** Nicht bei Nordwind (Föhn) oder starkem Westwind fliegen! Gewitter entwickeln sich hier sehr schnell!

**Ansprechpartner:** Enrico Fdgerio (spricht englisch), Tel: +39/031/658428, Mobil: +39/335/ 491142

**Flugschule:** Parapendio Lecco - Scuola di Volo, [www.cornizzolo.com](http://www.cornizzolo.com), Enrico Frigerio, Tel: +39/031/655576

**Flugclub:** Parapendio Club Scurbatt, [www.scurbatt.it](http://www.scurbatt.it), Renate Botta, Mobil: +39/335/6375384

**Shuttlebus:** Die Navetta hält vor dem Restaurant Cielo e Terra am Wochenende ab 9:30 Uhr bis Sonnenuntergang, unter der Woche im Frühjahr/Sommer uni 13.00, 15.00 und 18.00 Uhr, im Winter und Herbst uni 13.00 Uhr.

**Bemerkungen:** Keine Start- und Landegebühen!  
**Fluggebiete in der Umgebung:** Laveno; Monte Farne; Valcava, südöstlich von Lecco oberhalb von Calozioicorte; Valsassina (Startplätze werden auch von Flugschule genutzt); Alpe Giumello mit Landeplatz in Taceno; Pian delle Betulle (Auffahrt mit Seilbahn von Margno aus); im Sommer, wenn es am Cornizzolo schwül und dunstig ist, ist die Sicht dort besser, weil die Luft sauberer ist, XC von Taceno bis nach Piane di Bobbio; Montememo, Winterstartplatz im Norden des Comer Sees, Landung in Gera Lario, wunderschöne Aussicht auf den See; Val Tellina: Heliparagliding vom Monte Scermendone im Februar. Der Heli startet in Ardeno, Landung in Berbeuno.

**Shop und Infos:** Aire Cornizzolo, [www.airecorniholo.com](http://www.airecorniholo.com)

**Gurtzeughersteller:** CR fly systems, Reparaturen und Checks von Drachen und Gleitschirmen, [www.cr-flysystems.it](http://www.cr-flysystems.it)

**Kartenmaterial:** Die Generalkarte: Italien Extra 2 Lombardei 1:200.000 oder RV Euro-Reiseatlas:



Alpen, Norditalien 1:300.000; Kompasskarte Nr. 91: Lego di Como, Lago di Lugano und Wanderkarten des Istituto Geografico Centrale 1:50.000

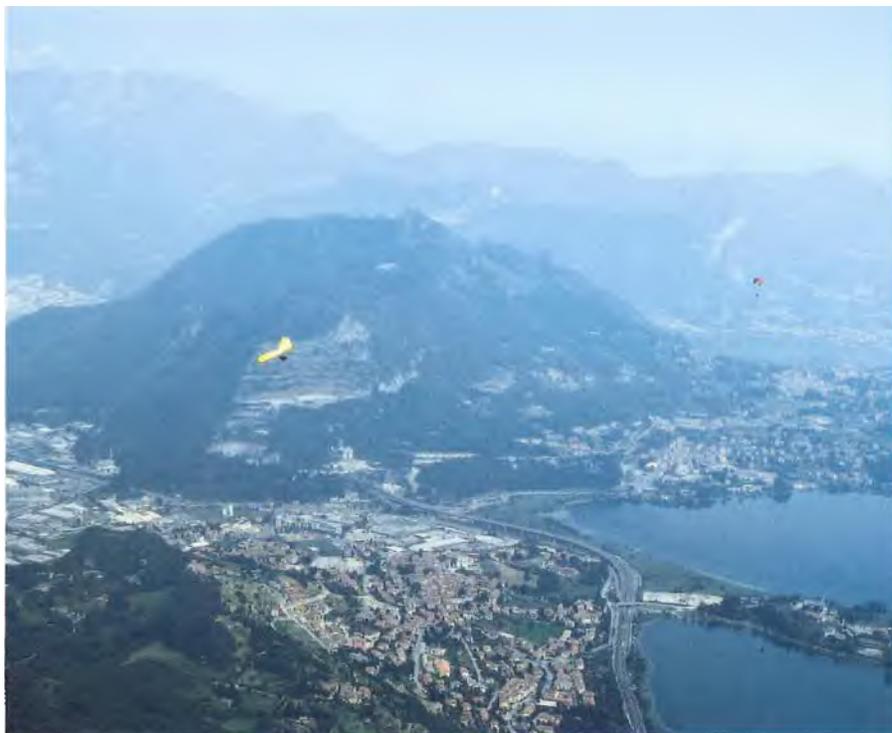
**Unterkünfte:** Tourismusbüro Lecco, [www.aptlecco.com](http://www.aptlecco.com), Tel: +39/0341/362360  
Tourismusbüro Como, [www.lakecomo.com](http://www.lakecomo.com), Tel: +39/031/269712. Pension und Hotel Parini in Bosisio Padri, Tel: +39/031/865008. Bed & Breakfast Leon d'Oro in Pusiano, Tel. +39/031/658865, [www.leondoro-pusiano.it](http://www.leondoro-pusiano.it). Hotel Castello in Monguzzo, Tel: +39/031/650183. Hotel Centrale in Erba, Tel: +39/031/641052. Camping Mexico und Due Laghi in Civate. Camping am Lago di Annone in Ca del Lago (in der Nähe befindet sich ein Schwimmbad) Camping in Rivabella frazione di Lecco

**Weitere Aktivitäten:** Es gibt unzählige Wander- und Klettermöglichkeiten in der Umgebung. Westlich von Lecco, am Piani d'Erna und oberhalb von Valmadrera gibt es zwei Ferrata. Mountainbikestrecken aller Schwierigkeitsgrade sind im gesamten Gebiet zwischen Lecco und Como ausreichend vorhanden. Kite- und Windsurfing auf dem Lago di Como in Malgrate nahe Lecco und Gera Lario an der Nordspitze des Sees. Kanufahren auf dem See Lago di Pusiano von Bosisio Paiini aus. Einfach nur baden kann man an den Stränden des Lego di Como, Lego di Pusiana und Lego di Annone.

**Städtebesichtigungen:** Milano (ca. eine Stunde Fahrzeit), Lecco, Como, Bellagio, von den letzten drei sind auch Bootsfahrten auf dem Comer See möglich.

und beeindruckend ist die Talquerung und Seeüberfliegung vom M. Barro über den Lago di Garlate zum Monte MagnMeno südöstlich von Lecco. Dieser Berg geht immer sehr gut. Zunehmend schwieriger wird es für denjenigen, der danach über den Pertus und den Monte Tesoro bis nach Valcava südöstlich von Calozioicorte weiterfliegen möchte. Hier gibt es nicht sehr viele Außenlandeplätze und die Thermik ist bis zum Monte Tesoro nicht immer verlässlich. Da sich in Valcava ein Fluggebiet des Deltaclubs Bergamo befindet, gibt es in Palazzago einen Landeplatz, auf dem man bei schwachen Bedingungen sicher landen kann. Reicht die Thermik hingegen aus, ist beim Rückweg zum Landeplatz in Suello der Südwestwind zu beachten, der einem ab dem Monte Magnbdeno entgegenbläst. Wer es wieder nach Suello zurück schafft, der hat 40 Kilometer hinter sich.

Um wieder zu Kräften zu kommen bietet sich eine Stärkung im Restaurant Cielo e Terra direkt am Landeplatz an. Das Essen ist gut und zumindest unter der Woche sind auch die Preise auf einem normalen



Niveau. Das Desert kann man hier gerne auslassen und stattdessen in der Gelateria Escalibur in Cesana Brianza vorbeifahren - vorn Landeplatz aus auf der Landstraße in Richtung Erba auf der rechten Seite. Hier gibt es das beste Eis in der Region. Ein sehr gutes und dazu preiswertes Restaurant, das Belvedere, befindet sich in Proserpio. Bei hervorragender Pasta und vollmundigem Wein kann man den Flug noch einmal Revue passieren lassen. Besonders nach einer Außenlandung ist man so schnell wieder bei guter Laune.

Abgesehen von gutem Wetter braucht eben diese gute Laune, wer sich vom Cornizzolo in Richtung Westen begibt. Zuerst geht es über die nach Westen abfallende Kante zum 5 Kilometer entfernten Monte Barzaghino. Sollte die Basis nur auf etwa 1.300 bis 1.400 Meter liegen, führt der Flug über das nördliche Ufer des Lago del Segri-

no weiter in das Tal bei Castelmarte hinein. Die südlichen Flanken des M. Barzaghino werden vom Talwind angeströmt und nach dem Aufsoaren steht dem verlässlichen Thermikanschluss nichts mehr im Wege. Den Aufwind sollte man unbedingt maximal auskurbeln, bevor es zum Monte Croce weiter geht. Um nicht in das Tal zwischen den beiden gespült zu werden, empfiehlt es sich, einen leichten südlichen Bogen zu fliegen und den Monte Croce südöstlich anzusteuern. Ab diesem folgt man der Kammlinie über den Monte Bolettone bis nach Brunate. Es geht zwar gegen den Talwind, doch trotzdem recht einfach am Grat entlang. Man sollte jedoch nicht zu tief kommen, weil man hier weit entfernt von möglichen Landeplätzen ist. Die Berg Rücken haben Richtung Süden ein geringes Gefälle und noch dazu steht man im Notfall gegen den Südwestwind an. Also am bes-

ten immer circa 200 bis 300 Meter über Kammhöhe bleiben. Die Rückkehr vom Monte Bolettone zum Landeplatz führt über die Nordufer des Lago di Alserio, wo warme Luft für ausreichend Höhe zur Überquerung des Lago di Pusiano sorgt.

In südliche Richtungen ist Streckenfliegen eher begrenzt möglich. Die Hügelkette C61-le di Briänza mit maximal 832 Metern über dem Meeresspiegel bietet nicht immer berauschende Thermik. An Tagen mit klarer Luft, die gewöhnlich im Frühjahr oder nach ein bis zwei Tagen Föhn anzutreffen sind, kann sie durchaus Wendepunkt für eine kleine Strecke im Flachland südlich des Fluggebietes sein. Oft hilft sie den Piloten, die sich für die direkte Route von Valcava zum Landeplatz entschieden haben, mit ein wenig Thermik bis nach Hause.

Eine Herausforderung ist es in Richtung Nordosten bis nach Sondrio ins Valtellina zu fliegen - das sind hin und zurück 120 Kilometer. Und richtig gute Piloten können sich auch an dem Dreieck Sondrio, Valcava und zurückversuchen - etwa 130 Kilometer.

Hat man sich am Monte Cornizzolo fliegerisch ausgetobt, kann man noch die anderen Fluggebiete in der Nähe in Angriff nehmen. Vor allem im Valsassina, östlich des Comer Sees, findet man an der Alpe Giu-mello einen sehr schönen Startplatz, der oft auch von der Flugschule genutzt wird. Im Sommer, wenn es am Cornizzolo schwül und dunstig ist, ist die Sicht dort besser, weil die Luft sauberer und trockener ist. Und damit ist auch für verlässlichere Thermik und eine höhere Basis gesorgt. Der Landeplatz befindet sich in Taceno.

Normalerweise kommt es bei Vollblutpiloten nicht vor, aber wenn man mal wirklich keine Lust mehr zum Fliegen haben sollte, sorgen unzählige Wandertouren, Klettersteige und Mountainbikestrecken verschiedenster Schwierigkeitsgrade für Abwechslung.

reg-regelberg

Haldenweg 4 87672 Roßhaupten  
Tel: 08367 - 598 / Mobil: 0172 9476240

Gleitschirm- u. Drachenflugausbildung

Tandemflüge --- Schnupperkurse --- Reisen  
Probefliegen --- einfach Infomaterial anfordern 14"

flugschule.tegelberg@t-online.de / www.abschweb.net

f Flugschule Siegen  
Claus Vischer

Probefliegen und Verkauf fast aller aktuellen 55! 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)



**FREE**

**10 GLEITSCHIRM  
DRACHEN  
gei ULTRA-LIGHT**

8. INTERNATIONALE AUSSTELLUNG UND FLUGSHOW FÜR GLEITSCHIRM-/ DRACHENFLIEGENI ULTRA-LIGHTS

**7.-9. APRIL 2006**  
GARMISCH-PARTENKIRCHEW OLYMPIA EISSPORT ZENTRUM

11111G 171  
PARTENIURCHEN  
communrc.re.  
Official Partner Fete Flightigh

**WWW.FREE-FLIGHT.DE**  
**INFO: MCN COMMUNICATE + 49 (0) 8821 18853**

Auf der Sonnenseite – zwischen Ubaye und Serre-Poncon

# Spazierflüge im Herzen der Haute Provence

Ein Beitrag von Oliver Guenay



**D**as Tal des Ubaye liegt etwas abseits der touristischen Haupttrouten. Dennoch verbinden fünf Passstraßen seinen Knotenpunkt Barcelonnette mit der Umgebung.

Die Berge hier reichen an die Dreitausendmetermarke, aber es fehlen ihnen, dank der kräftigen Sonne, bereits die Gletscher.

Der Fluss Ubaye braust durch das Tal und beschleunigt gurgelnd durch eine wilde Schlucht, am Ende hinaus in den großen Stausee von Serre-Poncon und eine andere Landschaft.

Wir befinden uns an der Schnittstelle zu Italien, getrennt durch die Landschaften Ubaye und Queyras, am Übergang zu den Seealpen und der tiefen Provence.

Es kontrastieren die Farben der vorherrschenden Gesteine Braun, Rot, Hellgrau und Schwarz mit den Matten der steilen Flanken. Überhaupt ist das Vertikale hier allgegenwärtig, es gibt mehr geneigtes als Flaches, die Dörfer kleben an den Steilhängen, Straßen winden sich in unzähligen, schwindelerregenden Kurven hinauf zu den Übergängen und weiter an ihnen vorbei. Skigebiete warten an den Pässen auf den Schnee, von dem sie leben, verbleiben als halbe Ghost Towns den Rest des Jahres.

Somit sorgen die engen, sich verästelnden Talfurchen, die steilen Übergänge, die starken Akzente in Höhe und Temperatur für ebenso starke Zyklen der Winde im Sommer. Zyklen, denen sich der freie Flieger anpassen muss, will er hier genießen

und teilhaben! Deshalb empfehlen sich die Erfahrungen eines Ortskundigen.

Eine Landschaft mit dem Gleitschirm erfahren dürfen ist ein faszinierender Teil des lebendigen Austausches Mensch – Mutter Erde. Manche Landschaften erschließen sich dem Auge, ja der Seele erst als dreidimensional erlebter Raum. So ganz besonders hier. Die Tiefe und die Höhe zugleich, sie werden begreifbare Umgebung, verlieren ihre Geheimnisse und Fremdheit, werden vertrauter.

Matthieu de Quillaq hat sich dieser Landschaft angepasst, verschrieben. Er dirigiert seit über 10 Jahren die Flugschule Ubaye Parapente, etwas außerhalb von Barcelonnette gelegen, ist der gute „Pere Matthieu“ seiner Flugschüler, Gäste und Tandempas-





Le Soleil Boeuf, Aufstieg zum Startplatz



Immer hilfsbereit, Matthieu de Quillaq

sagiere, kennt die Winde und Verhältnisse hier wie seine Westentasche.

Er hat sich seinen Traum verwirklicht und einen alten Bauernhof liebevoll restauriert. Auf sechzehnhundert Meter hoch über dem Tal am Hang gelegen bietet dieser nicht nur Aussicht, sondern als besonderen Kick des Meisters nebenan gleich einen eigenen Startplatz (Point de Vue) für alle Gelegenheiten. So kann es vorkommen, dass dieser sich „von oben“ auf seine Schüler und Besucher zum Büro herablässt, am Morgen mit dem Gleitschirm einschwebend!

Die letzte Errungenschaft Matthieus ist ein Ultraleicht-Helikopter, mit welchem er sich gelegentlich zu Spazierflügen davonmacht, ins Nachbargebiet St. Vincent oder gar nach St.Hilaire auf den Coup Icare.

Doch wollen wir als normale Besucher die Gelegenheit nutzen, die Fluggebiete kennenzulernen und dazu sei es angeraten, zeitig morgens an der Flugschule aufzutauchen und zu schauen, ob es im Shuttlebus

Platz hat. Sodann, vorbei am Landeplatz geht es hinauf nach Betoul, einem Osthang über der Station von Praloup. Diese Flüge sind Übungen für die Schüler und bieten aber dem unerfahrenen Gebietsneuling die Möglichkeit, die fliegerischen Aspekte des Ubaye kennenzulernen, auf der sicheren Seite sozusagen!

Nach elf Uhr vormittags wird dann am Landeplatz La Chaup zum Rückzug geblasen und Derjenige, welcher nicht bereit ist, sich mit den Frühjahrs- und Sommerwinden hier einzulassen, hat Gelegenheit zu gemächlicheren Alternativen. Ich empfehle Motoristen wie Mountainbikern diese Zeit für einen Besuch der Pässe zu nutzen und so die landschaftlichen Besonderheiten der Region kennenzulernen.

Für den harten Kern der Thermikfreaks, von allen Winden bestrichen, eignet sich der Startplatz Dome de l'Alpe über der Station von le Sauze auf Nordwest, aber man sollte Matthieu vorher um Rat fragen.



Über Barcelonnette, schön zu jeder Tageszeit

Denn die Winde können hier im Sommer auch den Hartgesottenern das Fürchten lehren, vor allem, wenn die Wetterlagen noch mit beeinflussen.

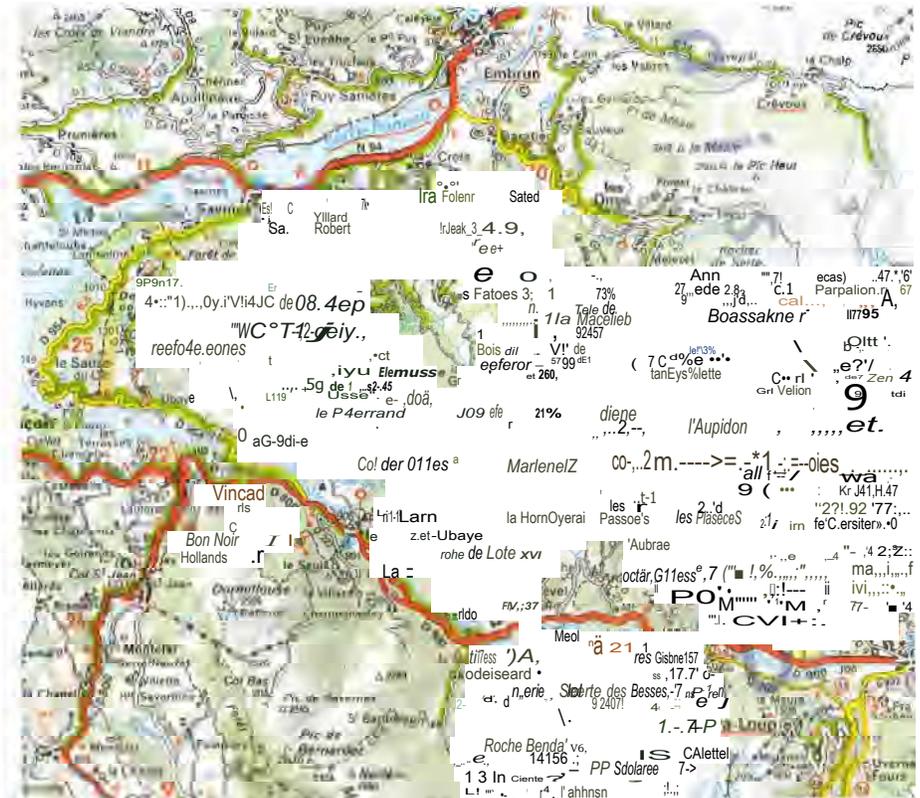
Auf der anderen Seite lassen sich XC-Ausflüge bereits im März und April an ruhigen Tagen und mit guter Planung ohne größeres Risiko durchführen. Zumeist geht es nach Süden Richtung St. Andre oder nach Westen Richtung Serre Poncon,

Ein historischer, hoch gelegener, Platz ist übrigens der Col de Larche, wo die ersten Gleitschirme in der Region starteten.

Um 17 Uhr herrscht wieder Hochbetrieb vor dem Office von Matthieu. Dann nämlich sammeln sich die Flugbegeisterten für den gemütlichen Teil des Tages, den herrlichen Abendflug vom Soleil Boeuf, der riesigen Südflanke über Barcelonnette.

Mit Shuttlebussen geht es bergwärts, zuletzt warten 20 Minuten Fußanstieg, gerade richtig um die Pilotenknochen vorzuheizen. Auf 2.200 Meter kann man von





## ALLGEMEINE INFORMATIONEN

### Anreise:

Zürich - Bern oder Basel - Bern — Genf - Annecy - Chambéry - Grenoble. In Grenoble durch den Stadtring Richtung Gap N 85 folgen, vor Gap abzweigen Richtung Tallard und auf der D 900 über Espinasse weiter am Südufer des Sees von Serre Ponton Richtung Barcelonnette oder St. Vincent.

### Beste Jahreszeit:

Schön bereits ab Anfang April bis Juni und bis in den September/Oktober. Im Hochsommer extreme Talwinde tagsüber!

### Kontakte:

**Ubaye:** Matthieu de Quillacq, Ubaye Parapente, [www.ubayeparapente.com](http://www.ubayeparapente.com), Tel: +33/492813493. In der Saison Transfer zu den Startplätzen ab 8 h morgens, Gastpiloten vorher anmelden und Treffpunkt an der Flugschule. Die Flugschule kann Unterkünfte besorgen, ansonsten: [www.barcelonnette.net](http://www.barcelonnette.net)

**Serre-Ponton:** Flugzentrum Volantis. Hier gibt es sowohl Zimmer für Piloten als auch die Möglichkeit, ins Internet zu gelangen, [www.volantis.fr](http://www.volantis.fr), Tel: +33/492855439, Len und Cees sprechen deutsch. Camping in St. Jean Montclar, Tel: +33/492350708 (ganzjährig) Sonstige Infos: [mw.serreponcon.fr](http://mw.serreponcon.fr). Die Flugschule Inferno, von Roland Terharpe, im Sommer in Volantis stationiert, kann Anfänger/Gelegenheitsflieger mitbetreuen und bietet Shuttle zu den Gebieten Pontis und Dormillouse, e-mail: [info@paraglicingschool.n1](mailto:info@paraglicingschool.n1)

### Fluggebiete:

#### Le Suleille Bffluf 2.214 m

Startrichtung: SE-NE, SW-NW Anfahrt: nur per Flugschulbus (Allradpiste) von Ubaye Parapente +15 Min. zu Fuß. Gelandet wird in La Chaup, 1.150 m, in einem riesigen Wiesenfeld gleich östlich von Barcelonnette. Einweisung durch die Flugschule wird dringend empfohlen!

#### Betoul (Praloup) 2.050 m

Start: E,S,N idealer Morgenflug oder im Winter bei Ostlagen. Anfahrt: Von Barcelonnette nach Praloup, man startet an den Hängen unweit der Skilifte, oberhalb der Skistation, am besten mit der Flugschule rauffahren. Im Winter kann man die Lifte benutzen.

#### Dôme de (l'Alpe Super-Sauze), 2.200 m,

Start: NW,W. Östlich über der Station von Super Sauze (im Winter Skilifte zur Montagne de (l'Alpe), man kann von Supper Sauze zu Fuß gehen oder, falls die Flugschule hochfährt, sich dort einklinken.

#### St. Vincent, L320 m

Start: W, direkt beim Flugzentrum Volantis im Dorf Landeplätze: Top (eingerrichteter Toplandekorridor!) oder am südlichen Seeufer Serre-Ponton

#### Pontis 1.240 m

Start: ein Übungshang und ein Startplatz unterhalb des Col de Pontis. Liegen genau gegenüber von St. Vincent auf der Südseite. Von der Abzweigung nach Le Lauzet und Barcelonnette nimmt man die D 954 Richtung Embrun bis zur Abzweigung Col de Pontis. Kurz vor dem Col an der linken Hangkante etwa 100 Meter von der Straße (Fuß). Den Übungshang bitte nur mit der Flug-

schule besuchen (vorherige Anfrage).

Landeplatz: am Fuß des Übungshangs über dem Seeufer oder am Seeufer. Ebenso toplanden möglich

#### Mont Colombis 1.733 m

Start: W, der Mont Colombis begrenzt die Landschaft des Ponconnais im Westen und liegt hoch über Espinasse bzw. Remollon. Besonders im Frühling an ruhigen Tagen bietet er schöne Abendflüge. Bei Mistral lebensgefährlich, da der Anflug vollständig im Mistralrotor stattfindet! Anfahrt: Straße von Espinasse nach Theus und zum Gipfel.

#### Chorges - Les Drayes 1.642 m

Start: SO,S, ideal am Morgen und Abend in der Saison Landeplatz: aktuellen Landeplatz erfragen (ändert sich regelmäßig) Kontakt: z.B. JennifAir Parapente Embrun Tel: +33/492433780

#### Col d'Allos 2.247 m

Startrichtungen: fast alle Richtungen. Das grösste Skigebiet der Provence liegt rund um diesen Pass und die Station La Foux d'Allos. Geflogen wird hier das ganze Jahr über, im Winter mit Liften bis von Foux 2.600 m. Jedoch gibt es außer einigen Tandempiloten kaum andere Flieger. Man ist auf seinen eigenen Instinkt angewiesen. Im Sommer können die Passwinde sehr stark werden. Und man muss entweder an der Passstraße starten (verschiedene Möglichkeiten) oder zu Fuß aufsteigen. Im Sommer nicht bei Mistral zu fliegen versuchen. Evtl. Info bei Aerogliss in St. Andre, Tel: +33/0492891130 oder beim Office du Tourisme, Foux d'Allos, Tel: +33/492838305

einem vorgelagerten Sporn nach Westen und Osten starten. Oft kommt es vor, dass ab Mai bis August hier bis weit nach Sonnenuntergang geflogen werden kann. Im Anflug auf Barcelonnette verbinden sich an der Talkeuzung vor dem Ort zwei Winde und sanft geht es auf 3.000 Meter hinauf – manchmal noch um 21 Uhr.

Matthieu startet als Erster vor den neugierigen Blicken seiner Schützlinge am Tandem und steigt sofort himmelwärts, kreuzt im Kessel auf und ab um sich wieder in die Nähe des Startplatzes hinabzuschrauben und zu rufen „Alles bestens, ihr könnt starten!“ Sodann entschwindet er mit einem laut jodelnden Passagier Richtung Tal, Beim Landeanflug auf die riesige Wiese östlich von Barcelonnette gewahrt man später eine Gestalt mit Funkgerät – natürlich Matthieu beim Einweisen seiner Schüler.

Eine ganz andere Landschaft passiert man kurz vor Erreichen des Ubayetales. Hier haben der Zusammenfluss von Durance und Ubaye das Becken des Stausees von Serre Ponton aufgefüllt, einem riesigen Hufeisen gleich und im Sommer ein Spot erster Güte für alle Wind- und Wassersportler. In der Tageshitze, wenn die Luft zum Fliegen zu heftig wird, sorgen seine Strände für die nötige Abwechslung. Mit etwas Entdeckerlust und einem mitgeführten Schlauchboot, kann man sich sogar von der Masse entfernen.

Knapp 30 Kilometer von Barcelonnette liegt oberhalb der Abzweigung nach Seyne kurz vor dem Sattel St. Jean Montclar wie ein Adlernest das Dörfchen St. Vincent.

Meist sieht man schon früh im Jahr, besonders an Wochenenden, zahlreiche Schirme an der Felsklippe hoch über dem See umherkreuzen.

Das Dorf liegt malerisch und ist bestens auf die Flieger vorbereitet. Ein großer Startplatz mit Toplandebereich, ein Flugzentrum namens Volantis daneben, wo man sowohl gut essen kann als auch den aktuellen Wetterbericht erfährt und eine Übernachtungsmöglichkeit sowie einen Treffpunkt hat. Wen es zum See zieht, der findet unweit seines Ufers, wo auch gelandet wird, einige Campingplätze. Der Charme der Landschaft und die Mistralsicherheit machen es zu einem bedeutenden Anlaufpunkt. Die Winde sind hier – dank dem Mikroklima dieses Winkels – weniger heftig als im Ubayetal.

Roland Terharpe von der Flugschule Inferno arbeitet eng mit dem Flugzentrum



**St.Vincent, Startplatz aus der Luft gesehen**

zusammen und bietet auch deutschen Scheininhabern Übungsstunden und die Mitnahme zu den morgendlichen und nachmittäglichen Startplätzen rund um den See, wie etwa Pontis oder Dormillouse. Er kennt das Gebiet hier seit vielen Jahren und spricht deutsch.

Wer sich sicher fühlt, nutzt die Möglichkeiten dieser Westseite, wenn die Sonne ihre volle Kraft darauf entfaltet.

Denn an den Nachmittagen herrscht dann auch genügend Aufwind, um bis zum Gipfel der nahegelegenen Dormillouse auf 2.600 Meter aufzudrehen und dann den See nach Norden zu überqueren zum Cirque de Morgon. Alle Spazierflüge um den See herum sind relativ sicher solange man nicht in enge Seitentäler gerät. Viele der Profis der Region findet man vor und nach dem Fliegen an der Bar im Volantis zu einem

Schwätzchen. Lade sie auf einen Kaffee oder ein Bierchen ein und entlocke ihnen ihre Fluggeheimnisse.

#### **Tipp:**

Bei Tallard liegt ein Aerodrom mit vielen flugsportlichen Aktivitäten, es lohnt einen Besuch, siehe [www.gap-tallard.com](http://www.gap-tallard.com) - nämlich: Tandemflüge vom Ultraleicht, Gleitschirmkurse und Tandemflüge, Ballonfahren, Fallschirmsprünge, Hubschrauber- und Segelflugezugrunden über der Provence. Eric Michel, Tandempilot und in der Saison in St.Vincent zu treffen, hat hier außerdem eine Werkstatt, wo er Gleitschirme repariert. Es gibt eine Gleitschirmschule, ein Restaurant und auch Unterkünfte (Mehrbett-schlafräume und Studios) – Residenziel, Tel: +33/492540505.

290/138

### Sicherheitsmitteilung

#### **Gleitsegel Gradient Bi-Golden 42 DHV GS-01-1262-04, Turnpoint Fastline GmbH / Gradient**

Bei zwei Bi-Golden ist es zu Leinenrissen (Stammleinen) im Flug gekommen. Bei beiden Schirmen handelte es sich um stark gebrauchte Schirme, mit welchen häufig Acro-Figuren geflogen wurden. Es kam bei beiden Vorfällen erfreulicherweise zu keinen weiteren Schäden

Der Bi-Golden ist nicht als Acro-Schirm konzipiert.

GRADIENT hat sich dennoch entschlossen, im Einverständnis mit dem DHV, die Stammleinen zu verstärken.

Alle Bi-Golden sollten beim nächsten Zweijahres-Check mit diesen verstärkten Stammleinen ausgerüstet werden. Turnpoint baut bei Bedarf die verstärkten Stammleinen auch vor dem nächsten Zweijahres-Check ein. Von versierten Piloten können die neuen Stammleinen anhand des beiliegenden Leinenplanes auch selber eingebaut werden.

Der Austausch der Stammleinen ist kostenfrei.

Bei Bedarf sollen sich die Piloten bitte an Turnpoint Fastline GmbH, Internet: [www.turnpoint.de](http://www.turnpoint.de) Tel: +49 (0)8036 9088261 wenden.

291/138

### Sicherheitsmitteilung

#### **Gurtzeug für Gleitsegel, Pin Lock Karabiner von Finsterwalder GmbH**

Am einem Kugelsperbolzen eines Pin Lock Karabiners wurde nach kurzer Gebrauchsdauer ein Versagen des Verriegelungsmechanismus bemerkt. Die Untersuchung ergab, dass sich der Druckknopf der im Inneren des Sperrbolzens befindlichen Achse infolge eines Produktionsfehlers gelöst hatte.

Durch zusätzliche Kontrollen bei der Fertigung der Kugelsperbolzen wird dieser Fehler zukünftig ausgeschlossen. Der Fehler ist nur bei sehr wenigen der seit 21.06.2005 hergestellten Kugelsperbolzen möglicherweise vorhanden. Mit letzter Sicherheit kann der von außen nicht erkennbare Fehler jedoch nur durch Überprüfung des Sperrbolzens im Werk erkannt werden. Diese Überprüfung führt die Finsterwalder GmbH bei Bedarf kostenlos durch wenn der Pin Lock oder Kugelsperbolzen eingeschickt wird.



Ein Versagen der Pin Lock Karabiner während des Betriebs ist auf jeden Fall ausgeschlossen wenn die dem Karabiner beigegefügte Bedienungsanleitung beachtet wird: Prüfen Sie den ordnungsgemäßen Sitz des Kugelsperbolzens am Pin Lock durch Zugprobe am Griff ohne hierbei den Entriegelungsknopf zu drücken. Dieser Handgriff ist vor jedem Flug durchzuführen.

Dipl. Ing. Thomas Finsterwalder,  
Finsterwalder GmbH,  
Pagodenburgstr. 8,  
81247 München

292/138

### Sicherheitsmitteilung

#### **Schleppklinke SK1 DHV 06-0029-00, Schleppklinke SK2 DHV 06-0034-05**

Bei einer Blockade des Auslösesplintes aufgrund eines zweckentfremdeten Gebrauches einer SKI. wurde festgestellt, daß die Verpressung des Stahlseiles im Griff nicht ordnungsgemäß ausgeführt wurde und sich vom Auslösegriff löste.

In einer Testreihe wurde festgestellt, daß die Festigkeit dieser Verpressung der in 2005 ausgelieferten Klinken variieren kann, jedoch bei sachgemäßem Gebrauch ausreichend ist.

Um jegliche Gefährdung der Piloten auszuschließen hat der Hersteller Fly market GmbH & Co. KG, Pröbstener Str. 15, D-87637 Eisenberg, Tel: 08364-98330, Fax: 08364-983333, Email: [info@in-](mailto:info@in-)

Ihr neues Trainingssystem

mit dem **Fitness-Coach**

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



In nur wenigen Minuten

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

**DEUTSCHER  
SPORTBUND**

dependence-world.com in Übereinstimmung mit dem DHV vorsorglich folgende **Sicherheitsmaßnahme** getroffen:

Bei allen Schleppklinken der Muster „SK1“ und „SK2“ des Baujahres 2005 muß vor der nächsten Benutzung eine Überprüfung der Verpressung im Griff vorgenommen werden. Frühere Baujahre sind nicht betroffen!

Die Überprüfung kann gern. der nachstehenden Anweisung selbst und ohne Spezialwerkzeug vorgenommen werden oder der Firma Fly market GmbH & Co. KG zur kostenlosen Überprüfung zugesandt werden.



Für die Überprüfung muß der Verschlußstopfen im roten Auslösegriff entfernt und das gelbe Stahlkabel mit der Verpressung herausgeschoben werden.

Ist eine runde Pressklemme vorhanden, so ist die Klinke in Ordnung.

Ist eine flache Pressklemme eingebaut, so darf diese Klinke bis zum Austausch des Auslösekabels bzw. der Pressklemme nicht mehr verwendet werden.

Eisenberg, 16.01.2006

Stefan Kurrle,

Geschäftsführer Fly market GmbH & Co. KG

Präbstener Str. 15

D 87637 Eisenberg,

Tel: 08364-98330, Fax: 08364-983333

Email: info@independence-world.com

## 293/138

### Neue Musterzulassungen

#### Drachen

MusterprüfNr	Muster Klasse	Inhaber der Musterprüfung Flu.gewicht min. - max.
D00 01-0412-05	Orbiter 14	Fly & more GmbH, KARO
	2.3	80 kg - 121 kg
0HV 01 0413-05	Cornbal L 13	Ikarus/Tomas Pellicci
		105 kg • 134 kg

#### Gleitsegel

MusterprüfNr	Muster Klasse	Inhaber der Musterprüfung Fluggewicht - max.
DHV G5-01-1435-05	Mac Para Muse 2.30	Skyline Flight Gear GmbH
	1 GH	100 kg - 130 kg
DHV 6S-014440-05	Engle S	Firebird International AG
	2GH	kg kg
DHV G5-01.1441-05	Firebird Eagle M	Firebird International AG
	2GH	80 kg • 100 kg
DHV GS 01.	Firebird Eagle L	International AG
	2GH	95 kg • 120 kg
DHV 05 01-1443 05	Apco Lambada S	Apco Aviation Ltd.
	2GH	75 kg - 95 kg
DHV G5-014444-05	Apco Lambada M	Apco Aviation Ltd.
	2GH	kg•110 kg
DHV G5.011445-05	Ozone Addict M	OZONE Gliders Ltd.
	2GH	80 kg 100 kg
DHV GS*01.1446-05	FreeX Dingo S	FreeX GmbH
	1 GH	60 kg • 85 kg
NV05*01-1447-05	FreeX Dingo M	FreeX GmbH
	1 GH	80 kg -105 kg
DHV GS-01-144805	FreeX DingoF	FreeX GmbH
	1 GH	100 kg 130 kg
DHV GS-01.1449-05	Icaro Ice 2 XC S	Fly & more GmbH, ICARO
	2-3 GH	65 kg-85 kg
DHV GS*01-1450-05		NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.
	2-3 GH	90 kg-110 kg
DHV G5-01-1451-06	Pro-Design Thema 60	PRO-DESIGN Graf, Hotbauer Ges.m.b.H.
	2GH	60 kg - 80 kg
DHV GS-01.1452-06	Skyward Score M	Flugsportservice Skyward
	1 GH	82 kg 145 kg
DHV GS 01-1453.06	Aimave Sport 3 05	Airwave Villingen Ges.m.b.H.
	1-2 GH	55 kg - 70 kg
00GS-01-1454.06	Airwave Sport 3 XL	Airwave Villingen Ges.m.b.H.
	1-2 GH	110 kg-140 kg

#### Gleitsegelgurtzeuge

MusterprüfNr	Muster Anhängelast max.	Inhaber der Musterprüfung
DI-10 G5.03-0324-05	CharlySuperlight	Finsterwalder GmbH
	100 kg	

#### DHV/OeAeC-anerkannte Betriebe für Luftsportgerät

Name	Adresse	Telefon
	Fax	eMail
	Anerkennung für	
Rotbelt Holger	DE 87642 Halblech-Buchinh Bachstraße 1	

# Zu heiß, um damit klarzukommen?

**Bruce gibt sein Insiderwissen als Designer und Wettbewerbsteilnehmer weiter. Was braucht es, um ein „heißes Eisen“ unter Kontrolle zu halten?**  
Übersetzt aus Cross Country Magazin 102 ,

Vor nicht allzu langer Zeit hielt sich bei mir im Süden von Frankreich ein sehr erfahrener britischer Pilot auf, der über 1.000 Flugstunden in einem Zeitraum von 10 Jahren gesammelt hatte. Mit seiner großen Erfahrung flog er, verständlicherweise, einen Wettbewerbsschirm. Er war in dem Jahr, bevor er den Schirm kaufte, ungefähr 200 Stunden geflogen und davon ausgegangen, auf diesem Level weiterzufliegen. Leider traf die „Maul und Klauenuche“ das United Kingdom schwer, was dazu führte, dass die meisten Fluggebiete gesperrt wurden und die meisten UK Piloten, inklusive meinem Gast, gezwungen waren, für fast das gesamte Jahr aufs Fliegen zu verzichten. Im nächsten Frühjahr, nachdem er es gerade mal geschafft hatte im Vorjahr 10 Stunden zu fliegen, entschied sich mein Gast nach Südfrankreich zu kommen um seine Flugzeiten in thermischer Luft aufzuholen.

Bruce ist derzeitiger **Vize-Europameister im Gleitschirmfliegen** und mehrfacher britischer Meister im Drachen- und Gleitschirmfliegen. Er arbeitet als Designer für Airwave und schreibt seit über 10 Jahren für das Cross Country Magazin.

Am ersten Flugtag hatte er eine harte Landung weil er in drei Metern Höhe staltte, wobei er seinen Rücken verletzte. Pech, eingerostete Reaktionen... wer weiß? Am zweiten Tag flog er nicht, um seinem gequetschten Rücken eine Ruhepause zu gönnen.

Tag drei begann mit einer Vorhersage von guter Thermik und leichtem Wind. Er startete früh, drehte über dem Startplatz auf und soarte die Felswand hinauf, als ihn unerwartet eine thermische Böe traf. Dies verursachte einen starken Einklapper, er schaffte es nicht den Schirm wieder rechtzeitig

aufzumachen und schlug 50 Meter weiter unten auf, was einen komplizieren Armbruch verursachte.

Sein Wettbewerbsschirm war gut, ohne irgendwelche bekannten Sicherheitsprobleme, und die Bedingungen, obwohl stark, waren nicht übertrieben rau. Unter normalen Umständen würde ich sagen, dass ein Pilot mit seiner Erfahrung gut mit einem Wettbewerbsschirm zurecht kommen würde. Jedoch, die lange Ruhepause im Vorjahr und der folgende englische Winter hatten meinen Gast einrosten lassen, ohne Praxis und unangepasst für die feinen und genauen Bewegungen und Steuerungen, die ein Gleitschirm mit Wettbewerbsniveau braucht, um sicher geflogen zu werden.

## **Große Streckung = hohe Anforderung**

Die Hauptursache, dass Wettbewerbsschirme anspruchsvoller zu fliegen sind, ist ihre große Flügelstreckung. Große Flügelstreckung ist einer der Faktoren, die diesen Schirmen ihr hohes Leistungsniveau geben, es bedeutet aber auch, dass man signifikant mehr Spannweite unter Kontrolle zu halten hat. Wettbewerbsschirme sind nicht auf Sicherheit, sondern auf Leistung getrimmt; weniger Widerstand, mehr Geschwindigkeit bewirkt besseres Gleiten, macht sie jedoch auch wesentlich empfind-

licher gegenüber Pilotenfehlern. Die höhere Flügelbelastung, die ein Gleitschirm bei einem etwas größeren Einklapper erfährt, bedeutet, dass manchmal auch nur geringfügiges Gegenlenken den verbliebenen Teil des Schirmes stallen kann. Mit einem nicht zugelassenen Wettbewerbsschirm kann die nachfolgende Kettenreaktion katastrophal und nicht mehr beherrschbar sein. Dies bedeutet jedoch nicht notwendigerweise, dass ein Wettbewerbsschirm immer weniger sicher ist als ein Gleitschirm mit geringerer Performance.

Es kann Zeiten geben, da ist es sicherer einen Wettkampfschirm als einen zugelassenen Schirm zu fliegen, aber nur wenn der Pilot die Fähigkeit besitzt, ihn sicher zu fliegen. Wenn man zum Beispiel Geschwindigkeit braucht, um einer Situation im starken Wind zu entkommen, oder wenn man Gleitleistung braucht, um eine Gegend zu que-

ren, in der es keine Landemöglichkeiten gibt. Aber, wenn man mit einem Wettbewerbschirm sicher unterwegs sein möchte, braucht der Pilot sowohl die notwendigen Pilotenfähigkeiten als auch Praxis, um sich in Form und auf dem laufenden mit den geforderten Charakteristika eines Schirmes zu halten. Hat ein Pilot weder die Fähigkeit noch die Praxis einen Wettbewerbschirm zu fliegen, fühlt er sich unter ihm so lange sicher, bis ein Problem auftritt. Wobei es dann schnell zu spät sein kann.

### Certification

Die meisten Wettbewerbschirme sind nicht zugelassen; sie werden nur einem Belastungstest unterzogen, um zu zeigen, dass ihr Design und ihre Leinenformation hohen G-Kräften gewachsen ist. Keine unabhängige Testorganisation wie der DHV oder SHV haben die Flugcharakteristika oder den Flügel getestet. Dies mag verrückt klingen, aber es hat seine Vor- und Nachteile. Der Vorteil ist, dass die Designer all ihre neuesten Innovationen einbringen können ohne teure und zeitraubende Zulassungsverfahren durchlaufen zu müssen. Der klare Nachteil ist, dass ein gefährlicher Flügel möglicherweise auf dem offenen Markt erscheint. In der Praxis kommt dies kaum vor, weil Piloten, die solche Schirme kaufen, normalerweise ihre Hausaufgaben gemacht haben, bevor sie ihr Geld ausgeben und irgendein unsicherer

Wettbewerbschirm hat schnell eine schlechte Reputation und wird unverkäuflich.

Warum braucht man also soviel Übung, um einen Wettbewerbsflügel zu fliegen?

Ich habe seit langem versucht dies zu analysieren und in Worte zu fassen. Ich glaube, der Schlüssel liegt in der Fähigkeit des Piloten, den Anstellwinkel der Kappe andauernd zu kontrollieren. Weil der Flügel so ein langes, dünnes Ding am Ende langer Leinen ist, das schnell getrimmt ist und beinahe sicher ziemlich aggressiv im pitch ist, braucht es enorm mehr Können als den Anstellwinkel eines gemäßigten Schirmes zu kontrollieren.

Man muss den Anstellwinkel des Luftstromes über die gesamte Spannweite aufrecht erhalten und zwar muss der Winkel bei ungefähr 0 bis 15 Grad bleiben. Falls der Anstellwinkel aufgrund eines Abwindes oder einer Flügelbewegung durch die Luft negativ wird, wird man normalerweise einen Einklapper erleben. Falls der Anstellwinkel größer als 15% wird, muss man mit damit rechnen zu stollen.

Ist dein Schirm, ein flexibler Flügel, neun Meter über deinem Kopf, mit einer Spannweite von circa 12 Metern, ist es kaum überraschend, dass es manchmal etwas schwierig sein kann, den Anstellwinkel so zu halten, wie er sein sollte. Sehr aufmerksames, instinktives und präzises aktives Steuern ist der einzige Weg zum Gelingen und nur Pilo-

ten mit Geschicklichkeit, Erfahrung und viel aktueller Praxis werden es schaffen.

### Angemessenes Pilotenprofil

Idealerweise solltest du 200 – 300 Stunden jährlich in unterschiedlichen Bedingungen fliegen. Wenn du kein absolutes Minimum von 100 Stunden im Jahr fliegst, dann ver-giss es einfach, erwäge nicht einmal einen solchen Schirm zu fliegen. Wenn du in den letzten zwei bis drei Wochen nicht in thermischer Luft geflogen bist, dann bist du außer Übung und solltest vorsichtig sein.

Ich empfehle den Piloten, die erwägen sich einen Wettbewerbschirm zu kaufen, sich selbst vor dem Kauf folgende Fragen zu beantworten:

- X Habe ich ein Minimum von insgesamt 500 Flugstunden in unterschiedlichen Bedingungen?**
- X Steigere ich mich von einem DHV 2/3 oder mindestens von einem 2er?**
- X Mache ich Streckenflüge von 50 Kilometern oder mehr?**
- X Kommen jährlich mindestens 100 Flugstunden hinzu?**

Wenn du eine der obigen Fragen verneinst, empfehle ich wärmstens ein Überdenken der Entscheidung und einen Blick auf die vielen brillanten zertifizierten Gleitschirme, die heute auf dem Markt sind.

**Täglich Schulung**  
Service Shop



**Flugschule Hochries**  
Hochriesstr. 80; 83122 Samerberg  
08032/8971; Mail: [info@flugschule-hochries.de](mailto:info@flugschule-hochries.de)

DRACHEN- UND GLEITSCHIRM  
**WINE2.** ///



Auto-Kirchner                      Telefon: (036948) 83 00  
Meininger Straße 19              Telefax: (036948) 83 02  
D-98631 Römhild                  E-Mail: [autokirchner@grnx.de](mailto:autokirchner@grnx.de)

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

# Mehr Gewicht - besser fliegen?

**Wie sich die Zeiten ändern! Anfang der 90-er Jahre konnten die Gleitschirmflächen gar nicht groß genug sein. Das Edel-Team flog damals gigantische, sonnenverdunkelnde Flächen von über 40 qm um die Wettbewerbe im Maximalzeitfliegen zu gewinnen. Mit Erfolg und 0,8 m/s Sinken. Heutige Top-Acro-Piloten begnügen sich mit gut einem Drittel dieser Flächengröße. 14, 15 qm groß sind ihre Schirme.**

## **Kleinere Fläche, höhere Geschwindigkeit**

Die Gleitschirmentwicklung der letzten 10 Jahre hat zu insgesamt kleineren Flächen geführt. Heutige Schirme sind ca. 10% kleiner als vergleichbare Geräte von Mitte der 90-er Jahre. Bei Geräten der M-Größen, Klasse 1-2, verkleinerten sich die Flächen von ca. 26,5 qm auf ca. 24 qm. Die Rede ist hier

stets von der aerodynamisch verfügbaren projizierten Fläche.

Damit hat sich auch die Flächenbelastung im zugelassenen Gewichtsbereich erhöht. Lag diese von 10 Jahren (wieder bei den M-Größen, Klasse 1-2) bei ca. 3,1-4,1 kg/qm, ist sie heute mit ca. 3,5-4,4 kg/qm um ca. 10% höher.

Die kleinere Fläche mit der höheren Flä-

chenbelastung muss schneller fliegen um den entsprechenden Auftrieb zu erzeugen. Auch deshalb, neben den insgesamt verbesserten aerodynamischen Eigenschaften, haben wir bei heutigen Standardschirmen eine Trimmgeschwindigkeit um die 36-38 km/h, vor 10 Jahren lag sie bei 32-34 km/h.

Soviel zum geschichtlichen Vergleich. Aber jetzt geht es um die Frage welche Vor- und

Nachteile das Fliegen an Unter- bzw. Obergrenze des zugelassenen Gewichtsbereichs beinhaltet.

### Die Flugleistungen

Theoretisch ist die Flugleistung (Gleitzahl = Verhältnis von Auftrieb zu Widerstand) eines Gleitschirms unabhängig von der Flächenbelastung. Wird am unteren Gewichtsbereich geflogen, ist die Geschwindigkeit über die gesamte Polare jedoch messbar niedriger als im oberen Gewichtsbereich. Das kann ungefähr so aussehen:

Unterer Gewichtsbereich (niedrige Flächenbelastung):

Minimales Sinken von 1,11 m/s bei 31 km/h = Gleitzahl 7,6

Bestes Gleiten bei 36 km/h und 1,25 m/s = Gleitzahl 8

Oberer Gewichtsbereich (hohe Flächenbelastung):

Minimales Sinken von 1,21 m/s bei 34 km/h = Gleitzahl 7,6

Bestes Gleiten bei 39 km/h und 1,35 m/s = Gleitzahl 8

In der Praxis gibt es jedoch Abweichungen. Geringer belastete Flächen haben im niedrigen Geschwindigkeitsbereich (geringstes Sinken) insgesamt ein etwas günstigeres Verhältnis von Sinkgeschwindigkeit zu Fluggeschwindigkeit, die Flugleistung ist etwas besser. Das kehrt sich bei höheren Geschwindigkeiten (bestes Gleiten, beschleunigtes Fliegen) ins Gegenteil, hier schneidet die höher belastete Fläche etwas besser ab.

Ein zweiter Punkt: Grundsätzlich sind die größeren Gleitschirme, bei gleicher Flächenbelastung, etwas leistungsstärker als proportional verkleinerte Flächen. Das liegt daran, dass der Gesamtwiderstand größerer Flächen (insbesondere der induzierte Widerstand und der des Piloten) im Vergleich zur kleineren Fläche etwas geringer ausfällt. Zudem ist die aerodynamische Güte der kleineren Kappen oft schlechter. Denn um das Flugverhalten z.B. für eine bestimmte Gütesiegeleinstufung zu erhalten, müssen die dynamischeren kleinen Flächen oft etwas stärker leistungsmindernd getrimmt werden.

Hinsichtlich der Flugleistungen kann zusammenfassend gesagt werden: Die Leistungsunterschiede zwischen hoch und niedrig belasteter Fläche sind relativ gering. Der niedrig belastete Schirm wird, wegen der geringeren Sinkgeschwindigkeit, in schwachen Aufwindbedingungen spürbare Vorteile bieten, er steigt besser. Auch die niedrigere Fluggeschwindigkeit bei Minimum Sinken und das geringere Kur-

vensinken machen das Obenbleiben einfacher.

Bei starker Thermik spielt aber die geringere Sinkgeschwindigkeit keine große Rolle. Wenn es darum geht, zwischen den Bärten rasch und gut auch noch gegen den Wind zu gleiten, ist ein höher belasteter Schirm von Vorteil.

### Sicherheit

Eine hoch belastete Fläche wird bei Störungen wie z.B. Einklappern, in Beschleunigungsbewegungen, wie z.B. in Steilschleifen oder beim Vorschießen der Kappe, immer schneller und dynamischer reagieren. In diesen Situationen wird sich ein gering belasteter Schirm grundsätzlich gutmütiger verhalten, bei Einklappern weniger weit und mit weniger Höhenverlust wegdrehen, bei Steilschleifen gedämpfter beschleunigen etc. Meist finden sich diese Unterschiede im Flugverhalten in den DHV-Testflugprotokollen gut beschrieben. In der Regel weisen die Gleitschirme bei den Testflügen mit maximalem Fluggewicht das anspruchsvollere Verhalten (z.B. beim seitlichen und frontalen Einklappen, bei der Steilschleife) auf. Nicht selten erhält ein Gerät wegen eines Manövers an der obersten Gewichtsgrenze eine höhere Einstufung. Oft ist erkennbar, dass sich ein Schirm bei den genannten Manövern an der Gewichtsgrenze innerhalb der Klassifizierung sehr gutmütig verhält, an der Gewichtsgrenze aber gerade noch klassengerecht reagiert. Selten einmal ist es umgekehrt, gelegentlich weisen die Geräte an der Gewichtsgrenze verzögertes Verhalten bei der Rückkehr in den Normalflug z.B. bei B-Stall oder Ohrenanlagen auf.

Es ist kein Einzelfall, dass Hersteller bei den Gütesiegeltests das maximale Fluggewicht eines Schirmes um etliche Kilo nach unten korrigieren müssen, um die angestrebte Klassifizierung zu erreichen. In einem Fall war ein 5 kg höheres Maximalgewicht der Unterschied zwischen der Klassifizierung 1-2 und 2-3 beim Testmanöver seitliches Einklappen.

Wie sehr Gerätesicherheit auch von der Flächenbelastung abhängt, zeigt sich, wenn man die empfohlenen Gewichtsbereiche von Gleitschirmen der verschiedenen Klassifizierungen vergleicht. Die Schirme der Klasse 1 haben einen Gewichtsbereich, der zu einer insgesamt eher niedri-

gen Flächenbelastung (W 3,6 kg/qm) führt. Leistungsintermediates (Klasse 2, W 4,2 kg/qm) und Hochleister (Klasse 2-3, W 4,4 kg/qm) werden mit viel höheren Flächenbelastungen geflogen. Bei mehreren Herstellern entspricht das maximale Fluggewicht des Klasse 1-Schirmes einer niedrigeren Flächenbelastung als das des minimalen Fluggewichts beim Hochleister.

Auch die Unterschiede innerhalb einer Modellreihe sind teilweise markant. So werden die kleinen Größen einer Baureihe (5 und XS) mit einer viel niedrigeren Flächenbelastung angegeben (teilweise deutlich unter 3,0 kg/qm) als die großen Flächen. Das unterstreicht noch einmal den Zusammenhang zwischen niedriger Flächenbelastung und gutmütigerem Extremflugverhalten.

Sicherheitsmäßig punkten können Schirme mit hoher Flächenbelastung bei der Fluggeschwindigkeit. Die durchschnittlich 3 km/h höhere Geschwindigkeit macht sich beim Fliegen im besten Gleiten gegen stärkeren Wind deutlich bemerkbar. Ist die Luft zudem unruhig, „penetriert“ die hoch belastete Fläche besser, Luftbewegungen führen nicht so stark zu Aufstellbewegungen der Kappe. Ob man mit 10 m/s (36 km/h) oder mit knapp 11 m/s (39 km/h) im Trimmgeschwindigkeit unterwegs ist, kann ein großer Unterschied sein, wenn es gilt einen entfernten Landeplatz gegen den Wind zu erreichen oder unlandbares Gelände zu überfliegen.

In solchen Bedingungen ist der Pilot, der seinen Schirm mit niedriger Belastung fliegt, gezwungen zu beschleunigen, was die Kappe instabiler macht und zu erhöhtem Sinken führt.

Gefährlich kann es bei Überschreiten des zugelassenen Gewichtsbereiches nach oben werden. Leider ist das Fliegen mit überladenen Schirm in die Mode gekommen. Dabei wird wenig differenziert, welchen Ansprüchen der Schirm Genüge tun muss. Piloten, die in erster Linie am Fliegen von Acro-Manövern interessiert sind, ist die hoch belastete Fläche ein Muss. Allen anderen aber bietet das Überschreiten der obersten Gewichtsgrenze keinerlei Vorteile und wird mit gravierenden Sicherheitsnachteilen erkaufte. Deutlich anspruchsvolleres, in der Regel weit über die eigentliche Klassifizierung des Schirmes hinausgehendes, Extremflugverhalten. Ein Minimum-Sinken, das seinen Namen nicht mehr ver-

dient, verbunden mit einer Fluggeschwindigkeit, die zu hoch ist um schwache Aufwinde effektiv zu nutzen. Schlechte Steigeigenschaften, hohes Kurvensinken, schnelles Auf-die-Nase-gehen beim Kurvenflug. Höhere Stallgeschwindigkeit, dadurch kürzere Steuerwege und hohe Landegeschwindigkeit. Und – verboten ist es auch. Die Überschreitung der Betriebsgrenzen (dazu zählen die Gewichtsgrenzen) ist gemäß LuftBO verboten und kann zum Verlust des Versicherungsschutzes (Halterhaftpflicht) führen.

Nicht außer Acht gelassen werden darf zudem der Aspekt der strukturellen Festigkeit des Gleitschirms. Diese muss bei den DHV-Festigkeitstests mindestens das Achtfache des maximal zulässigen Startgewichts betragen. Wird dieses überschritten, bleibt eine geringere Festigkeitsreserve. Das kann bei Manövern mit hohen G-Belastung, insbesondere in Verbindung mit alterungsbedingter Festigkeitsminderung der Struktur der Kappe, kritisch werden. Nicht umsonst werden Acro-Gleitschirme von ihren Konstrukteuren festigkeitsmäßig viel höher dimensioniert als herkömmliche Geräte. Neben der möglichen Überlastung durch hohe G-Kräfte können partielle Lastspitzen (schlagartiges Öffnen eines Klappers, Belastung einzelner Leinen nach Entlastern etc.) bei überladem Schirm die Festigkeit ebenfalls an ihre Grenze bringen.

### Stabilität und Handling

Eine höhere Flächenbelastung bewirkt größere Stabilität der Gleitschirmfläche gegen Einklapper. Das liegt unter Anderem daran, dass die höhere Geschwindigkeit den Staudruck in der Kappe vergrößert. Dies erfolgt nicht linear sondern quadra-

tisch. Ein um 10% schnellerer Schirm hat also 40% mehr Staudruck im Kappeninneren. Ein Einklapper wird immer durch eine zu starke Verkleinerung des Anstellwinkels verursacht. Ist eine Turbulenz gerade dabei, genau dies zu tun, bewirkt ein hoher Staudruck in der Kappe einen höheren Widerstand (Stabilität) gegen die drohende Anstellwinkelverkleinerung. Bei niedrig belasteten Schirmen macht sich dies meist besonders im Bereich der Außenflügel bemerkbar. Hier ist der Staudruck ohnehin gering und aufgrund der Schränkung des Gleitschirms ist der Anstellwinkel kleiner als in der Kappenmitte. Typisch für das Fliegen an der Gewichtsuntergenze sind deshalb vermehrt kleinere, nicht sicherheitsrelevante Einklapper des Außenflügels, nicht jedoch eine wirklich markante Tendenz verstärkt großflächig einzuklappen. Nach meiner Erfahrung ist die Klappanfälligkeit eines Schirmes viel mehr durch seine Gesamtkonstruktion (eher hart und bretartig oder weich und schwammig) beeinflusst als durch die Flächenbelastung.

Unbestreitbarer Vorteil hoch belasteter, kleinerer Flächen ist die größere Wendigkeit, also das rasche Umsetzen von Steuerinput des Piloten durch den Schirm. Durch die geringere Dämpfung um Längs- und Querachse und die generell höhere Geschwindigkeit sind die Verzögerungszeiten hier gering. Das ermöglicht sehr präzises Fliegen, enge Kurvenradien mit geringer Trudeltendenz, rasche Einleitung der Steilspirale, dynamisches Wingovern, schnelle Richtungskorrekturen. Verlangt vom Piloten aber auch einen geübten Umgang mit der Dynamik und eine fortgeschrittene Kurventechnik, um die Schräglage zu kontrollieren und nicht ständig mit hohem Kurvensinken

zu drehen. Die gering belastete Fläche ist weniger wendig, verzögert stärker, dreht flacher mit geringerem Sinken und verlangt mehr Gewichtseinsatz vom Piloten, wenn der Schirm einmal rasch um's Eck soll.

### Zusammenfassung

Piloten, die besonderen Wert auf möglichst gutmütiges Geräteverhalten in der jeweiligen Klasse legen, viel in schwachwindigen und schwach thermischen Bedingungen fliegen und besonderen Wert auf gutes Minimum Sinken legen, bewusst auf die Vorteile besseren Gleitens gegen stärkeren Wind verzichten, keinen Anspruch auf besonders wendiges und dynamisches Handling legen, in erster Linie hochkommen und oben bleiben wollen, sollten sich bei der Wahl ihrer Schirmgröße von der Mitte des zugelassenen Gewichtsbereichs nach unten orientieren.

Piloten, die auch mit klassentypisch etwas anspruchsvollerem Geräteverhalten gut zurecht kommen, viel in starker Thermik oder bei stärkerem Wind unterwegs sind, besonderen Wert auf eine hohe Gleitleistung bei höheren Geschwindigkeiten legen, ein wendiges und dynamisches Handling schätzen, bewusst auf die Vorteile eines geringeren Minimum Sinkens verzichten, sollten sich bei der Wahl ihrer Schirmgröße von der Mitte des zugelassenen Gewichtsbereichs nach oben orientieren. Wer keine der hier genannten ausgeprägten Vorlieben hat, sollte als guten Kompromiss, die Mitte des Gewichtsbereiches wählen. Auf keinen Fall sollte der DHV-geprüfte Gewichtsbereich des Gleitschirms verlassen werden, weder nach oben, noch nach unten.

take off  
Festival der Himmelsstürmer

Der neue Take Off DVD Sampler über das freie Fliegen

(für nur 19,90 EUR)

Erhältlich im Handel und unter [www.takeoff-twdc](http://www.takeoff-twdc)

VERSAND OCR AN  
DEN URLAUBSORT!

# VERLEIH PER VERSAND VERTRIEB VON BOOTEN UND ZELTEN

GLEITSCHIRME BOOTE ZELTE



**VERLEIH!**



Fotos: www.Nova-Wings.com



Foto: www.fliegen-hst.de

**THERMIKAUSRÜSTUNGEN**  
**EI** NOVA Syntax  
Charly Light 3000, Charly SC  
Rucksack, Versicherung\*  
**EI** 219 e\*\* 1. Leihwoche  
**EI 166E" pro Woche**  
bei 3 Wochen Leihdauer

© Tourentaugliche Badeboote  
**E** Expeditionstaugliche Fait- & Luftboote  
**In** Ultraleicht- und Familienzelte  
**E** Umfangreiche Verkaufsausstellung  
**EI** Unsere Erfahrung ist dein Vorteil:  
Beratung durch Bodo Genz, u.a.  
Deutscher Meister 2000

**TANDEMAUSRÜSTUNGEN**  
**EI** NOVA Phor2  
**O** 2 Charly Gurtzeuge, Charly Duo  
200, Rucksack, Versicherungen\*  
**EI** 349 e\*\* 1. Leihwoche  
**EI 293E" pro Woche**  
bei 3 Wochen Leihdauer

\* Details auf Anfrage.  
\*\* Gilt bei Abholung. Versandpreise s. Internet.

**NOVA** -oduki,  
SZ

**www.fliegfix.com**

Genz Sportgeräte GmbH, Krumm' 10, 8911 Admont, Österreich  
Telefon +43.36 13.21 181 oder +43.664.44 63 62 3



www.fliegfix.com



# Neue Wege in der Gleitschirmentwicklung

Ein Bericht von Malte Janduda

**E**ine Optimierung der Entwicklungen bedarf genauester Kenntnisse über Aerodynamik des Gleitschirms und Verformungen des Segels, die während des Fluges auftreten. Für solche Optimierungen waren bisher viele Prototypen von Nöten, um in aufwändigen Testflügen die erforderlichen Erkenntnisse zu gewinnen. Prototypen sind nicht nur teuer, sie halten auch aufgrund langer Fertigungs- und Erprobungszeiten den Entwicklungsprozess auf. Hier leistet neueste Computertechnologie Abhilfe: durch die Verlagerung eines wesentlichen Teils dieses Entwicklungsab-

schnitts in den Computer, Digital Prototyping genannt.

## 3D-Modell im virtuellen Windkanal

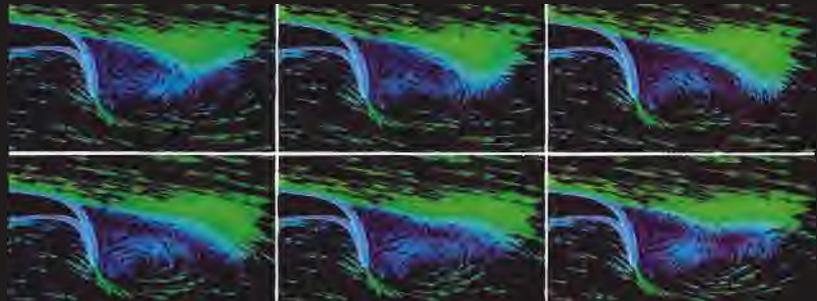
Dank neuester Computertechnologie ist es nun möglich einen Teil der Testflüge durch CFD-Simulationen im Computer zu ersetzen. CFD steht für Computational-Fluid-Dynamics. Dabei wird das 3D-Modell des Gleitschirms in einen „virtuellen Windkanal“ gesetzt. Im Grunde passiert in diesem virtuellen Windkanal das Gleiche, wie in einem realen Windkanal. Ein Modell wird in ihm platziert und mit Luft umströmt. Dabei

lassen sich genau die Strömungsparameter festlegen. Nur die Technik des virtuellen Windkanals unterscheidet sich von der des Realen.

## Welche Erkenntnisse werden aus der Simulation gewonnen?

Strömungen lassen sich, ähnlich wie im realen Windkanal, durch Stromlinien anzeigen. Im realen Windkanal verwendet man dafür Rauch. Im Computer lässt man sich Linien oder Pfeile anzeigen, deren Farbe ein Indikator für Geschwindigkeit, Turbulenz oder Druck ist. So lassen sich beispielsweise

**3D-Stromlinienverlauf und Flächenstromlinien bei einem Gleitschirm im Trimmflug nach Geschwindigkeit gefärbt; Flächenfarbe druckabhängig**



**Animation eines Strömungsabrisses über 0,3 Sekunden, dargestellt durch Geschwindigkeitsvektoren**

se besonders leicht Randwirbel analysieren. Man sieht, wo sie entstehen, und erkennt dank der Druckverläufe, warum sie entstehen. Mit den Druckverläufen lassen sich auch Aussagen über das Ballooning treffen. Wo bläht sich das Segel am meisten auf? Dellt die Nase ein? Warum? Was lässt sich dagegen tun? Auch der Strömungsabriss kann dargestellt werden. Mit Vektoren, die die Strömungsrichtung angeben, lassen sich die beiden Wirbel veranschaulichen, die beim Strömungsabriss an der Flügelhinterkante und am Abrisspunkt am Obersegel entstehen. Isobare Flächen offenbaren den Druck im Wirbel. Systeme, die den Strömungsabriss hinauszögern, lassen sich mit dieser Analyse optimal platzieren. Simulationen mit asymmetrischer Anströmung lassen den Spiralsturz analysieren und unterstützen die Erarbeitung von Gegenmaßnahmen. Des Weiteren wird ein Anhaltspunkt für die Rollwendigkeit und Reaktion auf Klapper gegeben. Kräfte wie Auftrieb, Widerstand und Drehmomente

lassen sich auslesen. Die Leistung lässt sich so schon am Computer, ohne reale Testflüge und aufwändige Messungen, ermitteln.

#### **Optimierung des Modells**

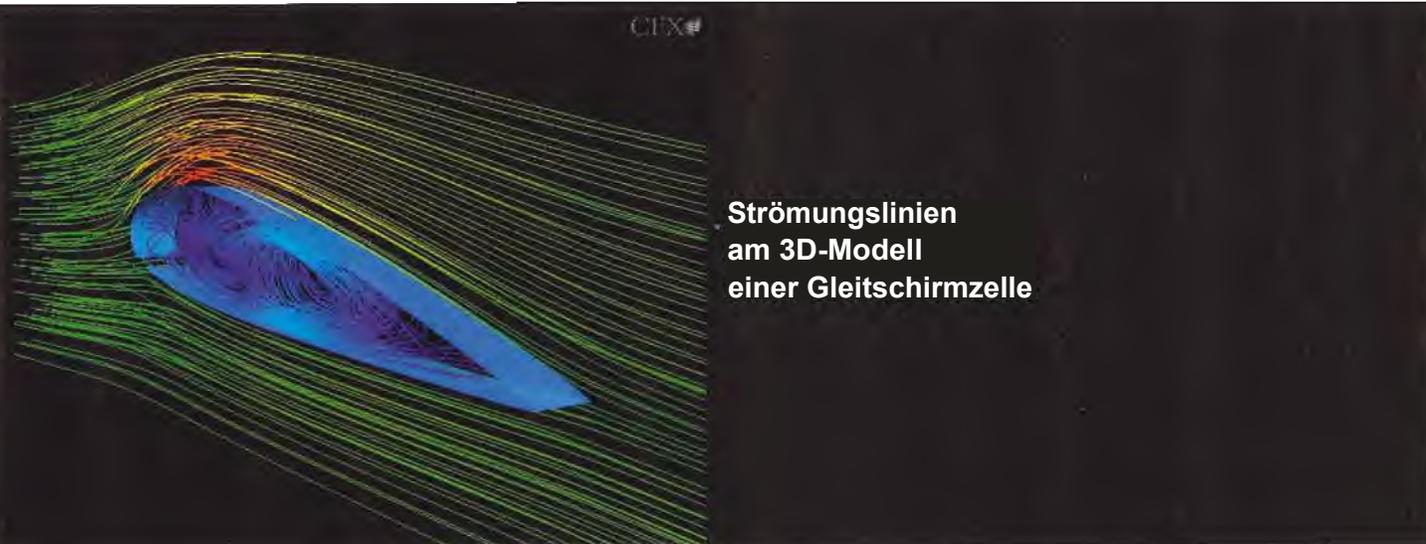
Mit der Fülle an Informationen, die der Konstrukteur aus den CFD-Simulationen gewinnt, kann er das Modell schon optimieren, ohne, dass es zuvor je geflogen ist. Zeigt die Simulation ein besonders ausgeprägtes Druckgefälle an der Nase, kann der Konstrukteur die Segelvorspannung so anpassen, dass die größtmögliche Profiltreue gegeben ist. Auffällige Roll- oder Schießmomente lassen sich im Vorhinein durch entsprechende konstruktive Maßnahmen entschärfen. Der Sackflug lässt sich durch verschiedene konstruktive Mittel, wie der geometrischen Schränkung, der Profiwahl oder der Position der Eintrittsöffnungen, beeinflussen. Nicht zuletzt kann mit Blick auf die Drehmomente und Querkräfte, unter anderem durch Erhöhung

der Streckung oder Änderung des Profils, die Leistung erhöht werden, sodass der Schirm ein Maximum an Leistung bei immer noch klassengerechter Sicherheit bringt.

Das neue, optimierte Modell durchläuft erneut die Simulationsphase. Gibt es weitere, zu verbessernde Auffälligkeiten, wird das Modell auch weiter optimiert. Ansonsten ist das Modell reif für die Fertigung und für eine reale Erprobung in der Luft.

#### **Sind die gewonnenen Daten realistisch?**

Der Testpilot fliegt jetzt das komplette Testprogramm durch und achtet ganz genau auf die mit der Simulation optimierten Aspekte. Um die Qualität der Simulationen zu erhöhen werden die Ergebnisse aus der realen und virtuellen Erprobung abgeglichen. Hat die Simulation Fehler ausgegeben oder einen Aspekt unzureichend genau wiedergegeben? Wurde falsch interpretiert? Was ist zu tun, um diesen Fehler in



Strömungslinien am 3D-Modell einer Gleitschirmzelle

der Zukunft zu vermeiden? Auf diese Weise werden die CFD-Simulationen immer



Erprobung des Strömungsabrissverhaltens am CFD-optimierten Prototyp

genauer und zuverlässiger und die zeitraubende Produktion von Prototypen wird weiter reduziert. Ansonsten wäre CFD nur noch „Colourfull-Fluid-Dynamics“ oder noch schlimmer „Confusing-Fluid-Dynamics“.

### Ersetzt die Simulation den Testpiloten?

Es gibt einen ganz entscheidenden Unterschied zwischen Simulation - also Computer - und Mensch. Der Computer kann nur Zahlen und Veranschaulichungen ausgeben. Damit kann sicherlich die Leistung und auch teilweise die Sicherheit verbessert werden, aber eins fehlt: **Das Fluggefühl**. Der Computer kann nicht beurteilen, ob sich der Flügel in der Luft angenehm

anfühlt. Hier beginnt die Arbeit des Testpiloten. Er passt das Handling an und gibt dem Schirm das unverwechselbare Fluggefühl. Solange sich dieses Gefühl nicht in Zahlen formulieren lässt, ist der Testpilot unabdingbar, und die Simulation ist und bleibt „nur“ eine Unterstützung für Konstrukteur und Testpilot.

### Zu guter Letzt

Diese Dokumentation ist Teil meiner Projektarbeit „Optimierung des Gleitschirms in der Konstruktionsphase – mithilfe von CFD-Simulationen“. Sie erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Vielmehr bietet die Simulationstechnologie einen weitaus breiteren Fächer ihrer Einsatzmöglichkeiten, die auch im Bereich der Gleitschirmkonstruktion noch lange nicht ausgereizt sind. Ihr zielgerichteter Einsatz bedeutet

ein Mehr an Sicherheit und Leistungsfähigkeit für Konstrukteur und Pilot. Zudem spart sie Zeit und Geld.

Zum Schluss möchte ich mich beim Team der CADFEM GmbH, Grafing bei München, bedanken, das mir im Rahmen dieser und weiterer Arbeiten das Simulationssystem Ansys CFX zur Verfügung gestellt hat, vor allem auch bei Dani Loritz (Konstrukteur bei freeX) für die Unterstützung auf gleitschirmtechnischer Basis.

Ich freue mich auf Fragen, Kritik und Anregungen. Kontaktdaten sowie weitere Informationen und Animationen bezüglich CFD finden sich auf meiner Website <http://malte.aero>  
Malte Janduda bekam für seine Facharbeit den 1. Preis beim 23. CADFEM Users Meeting.



3D-Stromlinienverlauf und Flächenstromlinien bei einem Gleitschirm im Trimmflug nach Geschwindigkeit gefärbt; Flächenfarbe druckabhängig



### U-Turn Bodyguard, DHV 1

- inkl. ▶ automatische Flugstabilisierung
- ▶ B-Flugsystem
- ▶ hochwertigem Speedsystem
- ▶ Packsack

wahlweise auch mit Motorgurten ▶ Größen s;xs ▶ **2350.- EUR**  
jede weitere Größe je 50.- EUR Aufschlag



FI sen uswa •

Auf über 1000qm präsentiert der neue Flugcenter auf der Wasserkuppe alles rund um das Gleitschirmfliegen mit und ohne Motor.

Beispiel: Windsack: 1,60m nur **9.90EUR**



Motorschirmfliegen.de

Einwöchige Kompakt-kurse bieten für Piloten mit Vorerfahrung schnelle und effektive Ausbildung zum Fliegen mit Rucksackmotor.

**898.- EUR**, inkl. Leihgebühr.



Moderation: "Mad Mike Küng";  
Organisation "Andreas Schubert"

Grundhandlungseminar  
10/11.03.2006, mit Mike Küng

### Grundhandlungscup 12.3.2006

mit Mad Mike Küng  
Beginn/Einschreibung: 10.00 Uhr,  
Siegerehrung: 15.00 Uhr  
Rahmenprogramm: Festival



Thermik (nackt) -  
flugkurse in den Dolomiten

Thermikerwachen auf der Lüsener Alm.

Eine Woche Thermikkurs:  
**570.- EUR**, inkl. Übernachtung auf der Alm/Frühstück und 3 Gang Abendessen und allen Begleitern.

**Hotline:**  
**(06654) 7548**

**Wasserkuppe 46  
36129 Gersfeld**





## **Unfall- und Berufsunfähigkeits-Versicherungen für Flugsportler**

# **Sanfte Landung nach dem Crash**

Ein Beitrag von Hans G. Isenberg

**nagle** sich der Ernstfall nicht zur finanziellen Katastrophe entwickelt, gibt es zwei Versicherungen: Die Unfallversicherung und die Berufsunfähigkeits-Versicherung. In den letzten Jahren änderten sich die Aufnahmebedingungen und Leistungen der Versicherungsunternehmen gewaltig. Hier ist der neueste Stand der Dinge, mit dem sich jeder verantwortungsbewusste Flugsportler beschäftigen sollte.

Die Versicherungsstatistik belegt: jeder vierte berufstätige Mensch wird im Laufe seiner Arbeitsjahre berufsunfähig, aber nur drei Prozent der Unfallverletzten können ihren Beruf nicht mehr ausüben und werden berufsunfähig, sind Invalide. Unter den Todesursachen haben Unfälle nur einen

Anteil von 2,67%. Ein Millionen starkes Heer von Frührentnern klagt über Schmerzen, neun von zehn unter ihnen sind derzeit berufsunfähig. Nicht wegen eines Unfalls, sondern wegen einer Krankheit. Eine interessante Tatsache, denn fast ein Drittel aller Deutschen hält einen Unfall als wahrscheinlichste Ursache für eine Berufsunfähigkeit, entsprechend fleißig werden Unfallversicherungs-Policen unterschrieben. 2004 lag der Bestand bei über 30 Millionen Verträgen gegenüber nur 13 Millionen Berufsunfähigkeits-Policen. Ein klarer Fall von Verdrängungsprozess? Als gesunder Flieger blicken wir optimistisch in die Zukunft. Geben wir nicht schon einen Haufen Geld für scheinbar „unnütze“ Versiche-

rungen aus, wie für das Reisegepäck oder den Rechtsschutz? Ist die gesetzliche Unfall- und Rentenversicherung nicht der rettende Anker, wenn uns etwas ganz Ernsthaftes passiert? Leider nicht, denn **die staatliche Unfallversicherung gilt nicht für Unfälle in der Freizeit.**

In diese Lücke drängen sich alle bekannten privaten Versicherungsunternehmen, denn fast jeder Deutsche begeistert sich für eine preiswerte Unfallversicherung. Der Rundumschutz soll alle nicht vorhersehbaren Eventualitäten abdecken, denn gerade in der Freizeit geschehen die meisten Unfälle. Doch Unfall ist nicht gleich Unfall. **Flugsport-Unfälle sind generell nicht versichert**, dazu bedarf es einer speziellen Poli-



**Tipp:**

**Teure Rettungsaktionen lassen sich oft vermeiden, wenn die Polizei umgehend über den Stand der Dinge unterrichtet wird. Reicht die Deckungssumme für die Bergung nicht aus, muss der verunfallte Pilot die Restkosten übernehmen. Auch für unnötig eingeleitete Hubschraubereinsätze wurden Piloten schon zur Kasse gebeten. Ein Gerichtsentscheid steht noch aus. Das DHV-Info wird die Sache weiter verfolgen.**

ce, die beim DHV über den Gerling Konzern ausgehandelt wurde und alle paar Jahre überarbeitet wird. Die meisten deutschen Gleitschirm- und Drachenflieger vertrauen auf diese bewährte Unfallversicherung, die rund um die Uhr gilt. Der kleinere Teil nutzt Angebote von Versicherungsmaklern, die in der Kombination aus einem ganzen Versicherungspaket Sonderkonditionen für ihre Kunden aushandeln. Solange die Schadensbilanz stimmt, sind alle zufrieden. Seit den letzten zwei Jahren herrscht dicke Luft in dieser Sparte. Das generelle Problem aller Unfallversicherer sind die deutlich gestiegenen Bergkosten durch spontane Rettungseinsätze mit Hubschraubern. Selbst eine kontrollierte Handlandung eines Streckenfliegers wurde letztes Jahr als Notfall gemeldet. Als der Hubschrauber eintraf, packte der Pilot gerade seinen Schirm zusammen. Dumm gelaufen.

Ein Rettungsspezialist plaudert aus dem Nähkästchen: "So manches privat organisierte Rettungsunternehmen finanziert sich mit der Abbergung fußkranker Touristen oder Skifahrer, die schon wegen eines verstauchten Knöchels abgeborgten werden. Hängt ein Gleitschirmflieger in den Bäumen, wird oft der Hubschrauber von irgend jemand alarmiert. Die ehrenamtlichen Mit-

glieder von der Bergrettung könnten das Ganze um einen Bruchteil der Kosten regeln."

### **Die Bergkosten explodieren**

Versicherungen sind kein Wohltätigkeitsverein. Die Kunden sollen Geld in die Kasse bringen. Im vergangenen Jahr strich ein bekannter deutscher Versicherungsmakler die Bergkosten komplett aus seiner Spezialpolice und lässt sich nun diese wesentlich teurer in einer neuen Versicherungspolice bezahlen. Auch in Österreich „verlor“ einer der besten Versicherungsmakler seine bisherige Versicherung. Rote Zahlen bedeuten das Aus für jede Sondervereinbarung, wie z.B. die Abdeckung des Flugsport-Risikos. In Deutschland schrillen die Alarmglocken. Wird jetzt auch beim Gerling Konzern über die bislang auf 2.500 Euro begrenzte Deckung der Bergkosten nachgedacht? In diesem Jahr entstanden in

Österreich schon Abbergkosten von über 9.000 Euro allein durch einen verunfallten Gleitschirmflieger, bei der Bergung waren mehrere Hubschrauber beteiligt! Kommt da eine Selbstbeteiligung der Piloten oder saftige Prämienhöhung auf uns zu? Noch ist nichts entschieden. Nicht zuletzt ist die Kunden freundliche 24-Stunden-Regelung, bei der man rund um die Uhr versichert ist,

ein spitzer Dorn im Auge der Versicherer, denn sie verhageln die Bilanz. Deshalb sollte jeder Pilot eine Rettungsaktion auch im Blickfeld der Versicherung sehen und alles versuchen, die Kosten für Bergung und Abtransport niedrig zu halten.

Streitereien gibt es immer wieder zwischen den Verletzten und der Versicherung über die Definition UNFALL. Hier der originalgetreue Wortlaut im Kleingedruckten der Versicherungen:

Ein Unfall liegt vor, wenn der Versicherte durch ein plötzlich von außen auf den Körper wirkendes Ereignis unfreiwillig eine Gesundheitsschädigung erleidet. Als Unfall gilt auch, wenn durch eine erhöhte Kraftanstrengung an Gliedmaßen oder Wirbelsäule ein Gelenk verrenkt wird oder Muskeln, Sehnen, Bänder oder Kapseln gezerzt oder zerrissen werden. Aus Allg.Unfallversicherungs-Bedingungen (AUB 99)

Die gute Nachricht beruhigt jeden Versicherungsnehmer. Leistungsgerechte Unfallversicherungen bezahlen schon bei 20- oder 25 Prozent der Invalidität. Die schlechte Nachricht: Keine Versicherung schließt Verträge ohne Ausschlüsse ab. Nicht versichert sind z.B. Bandscheibenvorfälle durch

**TIPP:**

**Der Beruf entscheidet mit über die Höhe der Prämie. Riskante Berufe werden gar nicht angenommen oder mit kräftigen Aufschlägen versichert. Die Gruppenversicherung vom DHV ist für Flugsportler meist günstiger als eine Einzelversicherung, die das zusätzliche Flugsport-Risiko eventuell mit Aufschlag in den Vertrag aufnimmt. Ohne die „24-Stunden-Deckung“ sollte kein Vertrag unterzeichnet werden.**

ungeschicktes Anheben der 20 kg schweren Gleitschirmsäcke.

## Wichtiger denn je, die Berufsunfähigkeits-Versicherung

Das Dilemma leerer Rentenkassen ist ein Dauerproblem. Unser Staatshaushalt ist nicht erst seit der rotgrünen Regierungszeit

### Die wichtigsten Ausschlüsse:

- Nicht versichert sind alle Unfälle unter seelischen Störungen.
- Nicht versichert sind innere Verletzungen, wie Bauch- und Unterleibsbrüche, Blutungen etc., ohne Einwirkung durch gewaltsame äußere Einwirkungen.
- Nicht versichert sind Unfälle unter Bewusstseinstörungen/Drogen, bei übermäßigem Alkoholenuss, Tablettenmissbrauch etc.
- Nicht versichert sind Unfälle mit Vorsatz oder wenn man sich bei einer Straftat verletzt.
- Nicht versichert sind Unfälle durch schädliche Umwelteinflüsse und Kriegsereignisse.
- Nicht versichert sind Unfälle durch Schlaganfall, Infektionen und Vergiftungen, Gesundheitsschäden durch Krankheit und Operationen.
- Auch AIDS infizierte Personen gehen bei einem Unfall leer aus.

in den Miesen, sondern schon seit den letzten Jahrzehnten unter Schwarzgelb. Entsprechend kreativ beschneit man den Leistungskatalog Ende 2000. Bis dahin galt folgende Regelung: Dauert die Krankheit länger als 78 Wochen, bekommt der Patient die volle Berufs- und Erwerbsunfähigkeitsrente (Bu- und EU-Rente) bis zum Beginn der Altersrente. Ab dem Jahrgang 1961 wird an alle Renteneinzahler nur noch die Hälfte statt der bislang gültigen zwei Drittel der Berufsunfähigkeitsrente ausbezahlt. Nur wer zu 100% berufsunfähig ist, erhält die vollen Bezüge aus der Rentenkasse. Die Erwerbsunfähigkeitsrente wurde 2001 in der BU-Versicherung integriert.

Wer weniger als drei Stunden am Tag arbeiten kann, bekommt 66% Rente von der staatlichen Rentenkasse. Bei mehr als drei aber weniger als sechs Stunden zumutbarer Arbeit sind 50% Rente fällig. Noch gravierender ist der komplette Wegfall des sogenannten Berufsschutzes ab Januar 2001. In der Praxis bedeutet dies für alle Rentenzahler: Der zur Hälfte berufsunfä-



ge Chefkonstrukteur muss jetzt als Kassierer bei McDonald's seine Brötchen verdienen, sofern er dort eine Anstellung findet. Wer länger als sechs Stunden je Tag arbeiten kann, erhält seit 2001 keine Berufs- und Erwerbsfähigkeitsrente mehr. Auf einen Nenner gebracht bedeutet dies: Wer noch mindestens sechs Stunden pro Tag arbeiten kann, bekommt kein Geld von der Rentenkasse. Wer nur noch drei bis fünf Stunden arbeiten kann, muss sich mit einem auch deutlich unterqualifiziertem Job abfinden. In der derzeitigen Wirtschaftslage bedeuten die abgespeckten Sozialgesetze für junge Familien oft den sozialen Abstieg. Private Vorsorge ist deshalb wichtiger denn je, meinen alle unabhängigen Verbraucherorganisationen und nicht nur die Versicherungsunternehmen, die mit der privaten Berufsunfähigkeitsversicherung auf Kundenfang aus sind.

### Heißes Eisen, das Flugrisiko

Nachdem wohl jedem klar ist, dass die staatliche Rentenversicherung nur unter stark eingeschränkten Bedingungen das Existenzminimum bei Berufsunfähigkeit bieten kann, sollten wir die Angebote der privaten Versicherer prüfen. Auch hier gilt für Gleitschirm- und Drachenflieger: Ohne Absicherung des Flugrisikos ist die Berufsunfähigkeits-Versicherung wertlos. Die vom

DHV und dem Gerling Konzern ausgehandelte Berufsunfähigkeits-Versicherung (Gerling Ego) schließt das Flugrisiko zu Top Konditionen mit ein. Ein klarer Vorteil von Gruppenversicherungsverträgen. Andere renommierte Versicherer sind beim Thema Flugrisiko verhandlungsbereit, dafür verlangt man einen satten Aufschlag mit Einzelfallprüfung. Ganz zugeknöpft verhalten sich nach unseren Recherchen viele Direktversicherer. Flugsportrisiko - Fehlanzeige!

### Ab dem 7. Monat gibt es Geld

Alle privaten Berufsunfähigkeits-Versicherungen zahlen nach einer mindestens sechsmonatigen Karenzzeit die vereinbarte private BU-Rente aus, sofern der Kunde weiterhin auf Dauer berufsunfähig sein wird. Kunden freundliche Versicherer wie die Gerling EGO vom DHV überweisen schon bei einer 50 %igen Berufsunfähigkeit (Pauschalregelung) ohne die übliche Verweisklausel die private Rente. Davon später. Bessert sich der Zustand des Patienten so weit, dass er wieder voll arbeiten kann, enden die Zahlungen, die sich nach der wieder erlangten Arbeitsfähigkeit richten. Das Pflegefall-Risiko ist bei den „besseren“ BU-Versicherern mit versichert. Auch hier gilt der Grundsatz: Wer länger als sechs Monate täglich gepflegt werden muss und auch in Zukunft auf professionel-

### TIPP:

Die Prämien günstige private Erwerbsunfähigkeits-Versicherung (EU) ist kein vollwertiger Ersatz zur Berufsunfähigkeits-Versicherung (BU). Hier wird nur der schlimmste Fall, also 100% Invalidität abgesichert, während die private BU-Versicherung schon bei 50% Invalidität Rente bezahlt.

# Die gefährlichsten Berufe

Beruf	EU-Risiko 1993-2002	Rentenneuzugang 1993-2002 wegen			
		EU	Alter	Tod	Gesamt
Fahrzeuginer	86,96%	1.674	251	316	2.241
Eisenbahnschaffner	85,23%	2.678	501	621	3.800
Gleisbauer	177,39%	1.684	492	403	2.579
Fahrbetriebsregler	1 69,99%	4.168A	1.976	1.390	7.534
Estrichleger	69,68%	547	238	114	899
Energiemaschinisten	68,55%	667	306	179	1.152
<b>Pflasterer</b>	64,94%	1.608	868	465	2.941
Gerüstbauer	162,40%	810	488	358	<b>1.656</b>
Stauer, Möbelpacker	61,30%	583	368	216	1.167
Stukkateure	60,41%	3.726	2.144	954	6.824
Dachdecker	58,79%	5.168	3.169	2.099	10.436
Betonbauer	57,03%	4.012	3.112	1.537	8.661
Fliesenleger	56,60%	3.466	2.032	1.041	6.539
Wasserbauwerker	56,47%	668	515	214	1.397
Schienenfahrzeugführer	55,61%	838	669	508	2.015
Erdbewegungsmaschinenführer	55,28%	3.059	2.375	984	<b>6.418</b>
Baumaschinenführer	54,61%	2.463	2.074	870	<u>5.407</u>
Blechslosser	54,31%	699	588	260	1.547
Isolierer	53,14%	1.227	1.082	440	2.749
Stahlbauschlösser	<u>52,46%</u>	<u>1.97</u>	1.841	706	4.518
Maurer	152,30%	38.782A	29.748	15.446	183.976
Schweißer	51,92%	6.516	6.757	3.000	16.273
Tiefhauer	51,78%	3.541	3.163	1.525	8.229
Straßenreiniger	51,64%	2.059	1.483	661	4.203
Straßenbauer	51,60%	2.950	2.677	1.313	6.940

\*Absolute Zahl der Rentenzugänge wegen verminderter Erwerbsfähigkeit  
-Absolute Zahl der Rentenzugänge wegen Alters

Ausführlich ist das Thema Berufsunfähigkeit in map - report Nr. 576-577 behandelt worden.

## Tipp:

Vor Abschluss einer möglicherweise Jahrzehnte laufenden BU-Versicherung kann man sich über die Gesellschaft informieren. Besonders streitsüchtige Berufsunfähigkeits-Versicherungen listet nach Aussage der Verbraucherzentrale der map-report (Marktbeobachtung-Versicherung) auf. Tel: 04139/6977-0, [www.map-report.com](http://www.map-report.com).

le Hilfe angewiesen ist, erhält seine BU-Rente. Bei Eintritt der Berufsunfähigkeit müssen keine Versicherungsbeiträge mehr geleistet werden.

## Kein Ärger mit der Verweisklausel

Die Verweisklausel ist nach Ansicht von Gerichten und Verbraucherschützern das Schlupfloch, in das sich streitsüchtige Versicherer immer wieder flüchten, wenn es an die Zahlung der BU-Versicherung geht. Mit einer Verweisklausel hat der Versicherer die

Möglichkeit, dem Kunden eine meist schlechtere Arbeit zuzumuten. Hier gab es schon tolle Fälle vor Gericht. Da wurden längst vom Arbeitsmarkt verschwundene Berufe hervor geholt, die der arbeitswillige BU-Bezieher ausüben sollte. Verbraucherfreundliche BU-Versicherungen wie die Gerling EGO BU verzichten deshalb auf die Verweisklausel. Im übrigen entschied der Bundesgerichtshof schon 1994 zum Vorteil der Kunden. Entscheidend ist die letzte Tätigkeit des Versicherten. Welchen Beruf

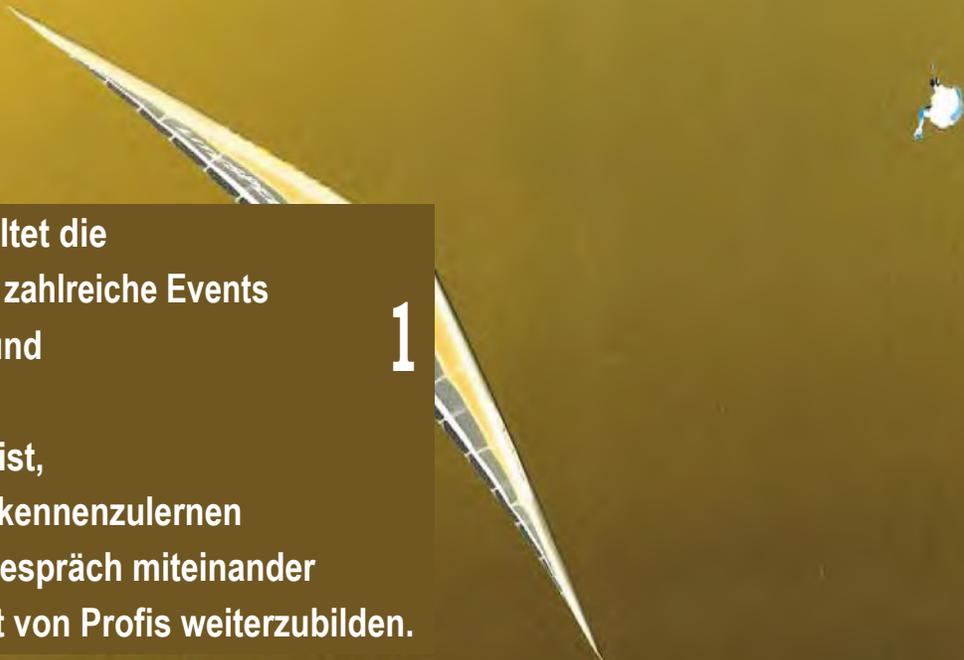
er früher ausübte oder welcher Beruf im Versicherungsschein steht, ist nicht entscheidend.

## Vorerkrankungen, wer mogelt verliert den Versicherungsschutz

Je nach Alter, Beruf, Vorerkrankungen etc. stellt die BU-Versicherung ein individuelles Angebot zusammen. Für diese Taxierung müssen die Risiken einer eventuellen Vorerkrankung im ambulanten Bereich klar auf dem Tisch liegen. Behandelte Rückenbeschwerden oder eine Knieverletzung müssen z.B. angemeldet werden. Bei psychischen Problemen verzichten die meisten Gesellschaften auf einen Abschluss, denn sie sind nach den Bandscheibenvorfällen die zweithäufigste Ursache für die Berufsunfähigkeit. Sind die Angaben des Kunden über Vorerkrankungen lückenhaft oder falsch, entsteht im Ernstfall daraus eine Obliegenheitsverletzung des Kunden. Die letzten zehn Jahre mussten hieb- und stichfest im Aufnahmeantrag dokumentiert werden. Nach einigen Musterprozessen entschieden sich Kunden freundliche Versicherer für einen vernünftigen Kompromiss. Nun hat der Versicherer das Recht, innerhalb von drei bis fünf Jahren nach Vertragsbeginn vom Vertrag zurückzutreten, wenn der Kunde Vorerkrankungen verschwiegen hat.

## Fazit:

Die Berufsunfähigkeits-Versicherung ist gegenüber einer reinen Unfallversicherung die eindeutig leistungsgerechtere Versicherung, denn sie bezahlt nicht nur bei einem Unfall, sondern bei allen Folgen schweren Erkrankungen, die zur teilweisen oder ganzen Invaldität führen. Die Kombination aus einer Risiko-Lebensversicherung und einer Berufsunfähigkeits-Versicherung (BUZ) schützt im Todesfall und bei Invaldität. Interessant für junge Familien mit günstigen Prämien. Ohne eine fachkundige Beratung durch einen Flugsport engagierten Versicherungsexperten sollten wir keinen Vertrag abschließen. Siehe Gerling Anzeige im DHV-info. Die Verbraucherzentralen bieten zwei Bücher zum Thema Unfallversicherung an. „Richtig versichert - viel Geld gespart“ (7.80 Euro) und „Berufsunfähigkeit gezielt absichern“ für 12.90 Euro.



**Auch 2006 veranstaltet die "DHV-Jugend wieder zahlreiche Events für junge Drachen- und Gleitschirmpiloten, Erklärtes Ziel dabei ist, andere junge Leute kennenzulernen und sich dabei im Gespräch miteinander und durch den Input von Profis weiterzubilden.**

**1**

Die genauen Ausschreibungen und Veranstaltungsorte zu den Events kann man auf [www.dhvjugend.de](http://www.dhvjugend.de) nachlesen.

**Plan 2006**

Ski & Fly	2. - 4. März 2006 (im Nordalpenraum)
Frühlingserwachen	19. - 22. April 2006 (wahrscheinlich in Greifenburg)
Abgeschleppt	25. - 28. Mai 2006 (Cottbus)
XC-Camp	15. - 17. Juni 2006
UL-Schlepp-Event	20. - 23. Juli 2006
Junior Fun Cup	Termin noch nicht fest

(Änderungen sind möglich, bitte [www.dhv-jugend.de](http://www.dhv-jugend.de) beachten)

**MAROKKO**  
flugsicher - sonnensicher - seit 15 Jahren mit Gleitschirme!  
Expeditionen - Kultur - IBERIKTRAININGS - Entdecken neuer Fluggebiete  
- Wüstencamps - Streckenfliegen - Wandern - Bergsteigen - Klettern - MTB  
11., 18.4. und 18.4. 25.4. ein- oder 2 wöchig.  
Kein "Parawailing" ohne Angst vor Nordwind und Leeltiermik!  
Land & Leute, KüstensPAREN • Hochgebirge - Wüste  
landrover • Abenteuerreisen für begeisterungsfähige Piloten!  
[www.gleitschirmurlaub.de](http://www.gleitschirmurlaub.de) - email: [qlsbluesky@yahoo.de](mailto:qlsbluesky@yahoo.de)  
auch Führungen ausserhalb fester Termine ab 2-3 Personen vereinbart

 **Parafly**  
Flugschule Parafly Stubaital GmbH  
Hans-PeterEller  
Moos 18  
A-6167 Neustift/Stubaital  
Tel. +43.5226-3344  
Fax. +43.5226-3371  
[www.parafly.at](http://www.parafly.at)  
flugschute@parafly.at  
Günstige Ferienwohnungen in Landeplatz-Nähe. Jetzt gratis DVD über Schulung/Reisen '05

# K-Prüfung

Die Kompatibilitätsprüfung aus der Sicht eines Beauftragten für Luftaufsicht

## Ein Bericht von Martin Lohse

Ein ganz normaler Samstag in einem GS-Fluggebiet mitten in Deutschland nimmt seinen Lauf. An und in der Bergbahn das übliche Gedrängel aber irgendwie und mit etwas Geduld passen doch alle rein. Die Fahrt ist auf Grund der Publikumfragen kurz: „Sie p enn aber en große Rucksack dabei, machet se e Wanderung?“ oder „Henn se do ihren Drache drin?“ man kennt die Fragen und verschweigt so manche lustige Antwort. Dann wird die Bahn schon langsamer, ein erster Blick auf den Windsack am Startplatz wird möglich, alles klar — Wind optimal.

Viele Passanten säumen den Startplatz und am selbigen warten noch mehr Piloten um in die Luft zu kommen. Unter den zahlreichen Fliegergästen sind auch einige Neulinge. Also ist an Starten nicht zu denken, stattdessen einzuweisen, was ich ja gerne mache, denn wir waren selbst lange genug auf die Gastfreundschaft anderer Vereine mit Fluggelände angewiesen. Dann geht es los. Alle neuen Gäste zusammentrommeln und an die Infotafel laufen. Die Topographie des Berges und die Regeln des Fluggeländes sind bald erklärt und am Ende kommt zur Aufmunterung noch der Tipp mit dem Hausbart. Dann geht es ans Ausfüllen der Einweisungsbestätigung. Ab und zu frage ich wann die Rettung das letzte Mal gepackt wurde. Einige sind gut gerüstet, manche sind ehrlich und erinnern sich, dass dies auch mal wieder gemacht werden müsste und einige bekommen rote Ohren. Aber wenn ich die Frage nach der K-Prüfung stelle, löse ich meist eine mittlere Ratlosigkeit aus, und das im Jahre 2005, also fünf Jahre nach Einführung dieser Prüfungspflicht. Nach der zeitraubenden Aufklärung sind die weitem Reaktionen vielfältig: von „was ist das?“ und „Wo bekomme ich die denn?“ bis hin zu „Ich bin über 70, ich brauch das nicht mehr“ oder noch besser „Jetzt übertreib's mal nicht!“ habe ich schon alles gehört. Beim Beschleunigerzug hat jeder



die Einsicht, dass dieser auf die Beinlänge des Piloten eingestellt werden muss. Spätestens beim ersten Einsatz fällt es auf, wenn der "Vogel" seine angegebene Topspeed nicht bringt. Aber wenn euch beim ersten Einsatz der Rettung auffällt, dass ihr nicht an den Auslösegriff kommt, ist es zu spät!

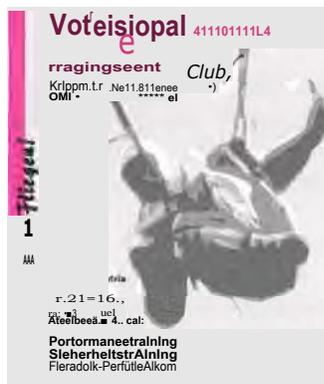
Es macht wenig Sinn, das Zusammenspiel der Systeme alleine in der Garage mal auszuprobieren und es reicht auf keinen Fall aus, nur in der Normalposition im Gurtzeug

zu sitzen und nach dem Griff der Rettung zu greifen.

Darum mein Appell an alle Piloten: Geht zu einem Drittpacker, der auch in Sachen 1<-Prüfung geschult wurde und lasst das Zusammenspiel zwischen euch, eurem Gurtzeug und eurer Rettung überprüfen. Es ist Pflicht, dies kontrollieren zu lassen, auch wenn nur eine der drei Komponenten ausgetauscht wurde, also auch nach Kauf eines gebrauchten Gurtzeuges mit Rettungssystem. Dies geht meiner Erfahrung nach am Besten bei einer Packeinweisung mit Wurftraining in einer Turnhalle. Die Veranstalter haben meist ein Waagensystem zum Aufhängen der Gurtzeuge, in dem man auch extreme Fluglagen wie z.B. bei einem 50%-Klapper simulieren kann. Hier wurde schon so mancher Fehler aufgedeckt.

Holt euch die Erfahrung von den Leuten, die jedes Jahr viele Rettungen packen und auch genauso viele Zusammenbauten kontrollieren. Wenn es ums Thermik- oder Streckenfliegen geht, fragt ihr doch auch die, die mehr Erfahrung haben.

GSV Baden, Martin Lohse



# Singularitäten - Der Wegweiser durchs Jahreswetter?

Ein Beitrag von Volker Schwanitz

Was steckt eigentlich hinter den regelmäßig und scheinbar kalendergebundenen Witterungserscheinungen, die uns u.a. als Schafskälte (Mitte Juni), Altweibersommer (Ende September) oder Weihnachtstauwetter im Sprachgebrauch begegnen?



fliegen und das passende Wetter hängen ja leider extrem zusammen. Besonders wir motorlose Flieger leiden unendlich, wenn der Jahresurlaub mal wieder voll das Wetter-Fettnäpfchen getroffen hat. Und sicher würden die Organisatoren von Drachen- und Gleitschirmveranstaltungen nur zu gern den Faktor Wetterglück ausschalten.

Besonders nach der zum Großteil sehr durchwachsenen Flugsaison 2005 stellt

sich die Frage, ob es nicht Möglichkeiten gibt, den größten wetterbedingten Fettnäpfchen aus dem Weg zu gehen und so seine Schönwetterquote zu verbessern.

## Computermodelle

Sucht man bei den computergestützten Wettermodellen, wie sie im Internet angeboten werden (u.a. auf der DHV-Wetterseite), nach Hilfe, wird man nicht wirklich fündig.

Denn ihr nutzbarer Vorhersagehorizont endet spätestens im Bereich von ca. 7 Tagen. Und leider ist in absehbaren Zukunft hier mit kaum einer nennenswerten Verbesserung zu rechnen. Der Knackpunkt bei den Computermodellen ist nicht die mangelnde Rechenleistung, sondern sind die vielen Annäherungen (Parametrisierungen), mit denen sie arbeiten müssen und natürlich das chaotische Verhalten des Wettergesche-



Unter Singularitäten (auch Witterungsregelfälle genannt) versteht man also Großwetterlagen, die jahreszeitlich mit recht hoher (signifikanter) Wahrscheinlichkeit zu festen Terminen wiederkehren. Die bekanntesten Singularitäten in Mitteleuropa sind die „Schafskälte“ im Juni, der „Altweibersommer“ im September und das „Weihnachtstauwetter“ im Dezember.

hens bei Grenzlagen. Einen anderen Ansatz dem Wettergeschehen langfristig etwas in die Karten zu schauen, bieten Langfristprognosen über Analogiemodelle. Es wird also anhand vergangener und ähnlicher Wetterlagen (z.B. über die Druckkonstellation der wetterlenkenden Hochs und Tiefs oder Temperaturabweichungen zum langjährigem Mittel) versucht eine Langfristprognose über die nächsten Monate zu erstellen. Lei-

der sind die Ergebnisse solcher Vorhersagen so schlecht, dass sie auch nicht geeignet sind um eine wirkliche Planungshilfe aus ihnen abzuleiten.

#### **Singularitäten**

Früher oder später trifft man auf seiner Suche nach Möglichkeiten, den weiteren Wetterablauf einschätzen zu können, auf den sogenannten Singularitätenkalender.



Monat	Zeitraum	Trefferquote
Januar	16.-26. Hochwinter	80%
Februar	19.-24. Spätwinter	67%
März	13.-23. Vorfrühling	69%
Mai	20.-27. Spätfrühling	80%
Juni	10.-20. Schafskälte	89%
Juli	21.-30. Hochsommer	89% (Hundstage)
August	05.-08. Hochsommer	84% (Hundstage)
	26.-31. Spätsommer	79%
September	03.-12. Spätsommer	79%
	23.-30. Frühherbst	85% (Altweibersommer)
Oktober	10.-19. Mitherbst	69% (Goldener Oktober)
November	11.-22. Spätherbst	72%
Dezember	14.-25. Frühwinter	67%
	23.-1.1. Weihnachtstauwetter	72%

Darin werden Großwetterlagen aufgeführt, die sich zu bestimmten Zeitabschnitten im Jahr überdurchschnittlich häufig einstellen. In der Drachen-/Gleitschirmliteratur ist dieser Singularitätenkalender in grafischer Form als „Normaljahr“ (z.B. "Gleitschirmfliegen Für Meister" Seite 83") abgebildet. Jetzt scheint man auf den ersten Blick genau die Informationen gefunden zu haben, die man braucht, um seine Jahresplanung danach auszurichten. So ist beispielsweise folgendes abzulesen:

Schaut man sich den Kalender an, dann

stechen jedem Flieger folgende Singularitäten ins Auge und man will sofort seinen Urlaubsantrag ausfüllen:

Von 20.-27. Mai ist mit sagenhaften 80% Eintreffenswahrscheinlichkeit mit dem Spätfrühling zu rechnen, unter dem eine warme, hochdruckgeprägte Wetterlage zu verstehen ist.

Von 10.-20. Juni ist mit noch erstaunlicheren 89% Eintreffenswahrscheinlichkeit mit der Schafskälte zu rechnen, unter der eine kalte, tiefdruckgeprägte Wetterlage zu verstehen ist. Von 21.-30. Juli ist mit ebensol-

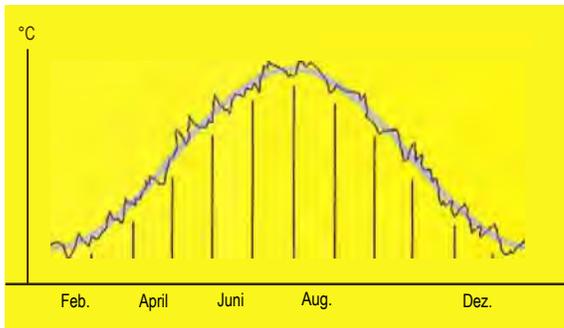
chen 89% Eintreffenswahrscheinlichkeit mit dem ersehnten Hochsommer zu rechnen.

Wenn wir Flieger aber erst mal durchatmen und den Singularitätenkalender mit dem von uns erlebtem Witterungsablauf der letzten Jahre vergleichen, dann ist trotz der angeführten hohen Trefferquoten doch Skepsis angebracht. Um die Hintergründe zu beleuchten, die zu diesen traumhaften Eintreffenswahrscheinlichkeiten führten, ein kurzer Rückblick zu den Anfängen der Singularitäten.

### Woher kommen die Singularitäten

Angestoßen worden ist die Singularitätenforschung in den 30er Jahren, als man beim Betrachten von langjährigen Temperaturkurven der Tagesmittelwerte merkte, dass sich entgegen der Erwartung selbst im gemittelten 100-jährigem Temperaturverlauf manche markante Hoch- und Tiefpunkte sichtbar bleiben! Zu erwarten wäre gewesen, dass sich bei einer so langen Mittelung die Temperaturhochpunkte und -tiefpunkte zu einem bestimmten Datum ausgleichen und sich so eine annähernd geglättete Kurve ergeben würde.

Dass diese Abweichungen von statistisch zu erwartendem Mittelwert auch bei langjährigen Tagesmitteln noch so deutlich her-



**Schematischer** Verlauf der durchschnittlichen Tagesstemperatur im 100-jährigen Mittel

vortreten, führte zur These der kalendermäßigen Bindung bestimmter Witterungsereignisse. Schnell ging die Forschung weg vom reinen Temperaturverlauf, hin zu den Großwetterlagen, die diese Störungen verursachten. Damit trat die Erkenntnis hervor, dass sich in bestimmten Zeiträumen bestimmte Wetterlagen überdurchschnittlich oft einstellen.

### Hintergrund der Singularitäten

Die Hintergründe und Ursachen, die zu diesen Singularitäten führen, waren damals und sind auch noch heute ungeklärt. Es gibt aber Anzeichen, dass sie mit langperiodischen Schwingungsvorgängen in hohen Atmosphärenschichten zusammenhängen. So konnten einige Singularitäten in Zusammenhang mit bestimmten Luftdruckwellen gebracht werden. Da die Forschung auf diesem Gebiet aber seit ca. 1950 fast völlig brachliegt, fehlen Erkenntnisse, die den richtigen Umgang mit den Eintreffen oder Ausbleiben bestimmter Singularitäten erlauben.

Soweit der grobe Rahmen der Witterungsregelfälle. Da sich aber die wenigsten Flieger intensiver mit Wetterstatistiken beschäftigen, laufen sie Gefahr einem Phantom hinterher zu rennen. Denn bei näherer Betrachtung werden schnell folgende „Macken“ an diesen Witterungsregelfällen sichtbar:

Die sogenannten Singularitäten (Witterungsregelfälle) wurden als 10-12tägiger Zeitraum definiert, in dem an mindestens 3 aufeinander folgenden Tagen der angekündigte Großwettertyp eintritt. Wichtig: Es muss also nicht in der gesamten angegebenen Zeitspanne die angekündigte Witterung herrschen, um die Singularität zu bestätigen! Damit ist der Rahmen sehr groß

gesteckt und man kann sich sogar bei einer definitionsgemäß eingetretenen Singularität überhaupt nicht sicher sein, dass man ausschließlich den erwarteten Witterungstyp antrifft.

Die selbst in der neueren Literatur verwendeten Singularitätenkalender/Normjahr basieren auf der Auswertung des Zeitraums von 1881-1947. In diesem Zeitraum traten die Singularitäten auch erstaunlich zuverlässig ein. Die durchschnittliche Auftretenswahrscheinlichkeit aller 14 bekannten Singularitäten in diesem Zeitraum lag bei 77%!

Bei diesen Werten könnte man sich trotz aller modernen Wettermodelle glatt in diese Zeitperiode zurückwünschen - zumindest in Bezug auf die Berechenbarkeit der Witterung wegen.

Leider haben sich die Singularitäten in den darauf folgenden Jahren (1948-1987)

kungen zu großen Teilen dafür verantwortlich sind. Die Klimaveränderung seit 1881 bewirkte global eine durchschnittliche Erwärmung um 0,6 Grad. Das aber ist nicht der entscheidende Punkt, bedeutender für das europäische Wetter ist der Rückzug der Frontalzone und damit eine Ausweitung des Azorenhochs nach Norden. Konkret bedeutet dies, dass Mitteleuropa im Verlauf des Sommers früher in den Einflußbereich des Subtropen hochs und damit aus dem Wirkungskreis der Frontalzone heraus kommt. Dies bewirkt eine starke Abnahme der Schlechtwetterlagen im Sommer und eine starke Zunahme der Hochdrucklagen (besonders im Juli und August). Und wer verzichtet mit diesem Hintergrund nicht lieber auf einige Prozent Auftretenswahrscheinlichkeit und hat dafür deutlich bessere Sommer als früher?

Noch deutlicher wird es, wenn man die Auftretenswahrscheinlichkeiten für die Zeiträume von 1881-1947 und 1948-1987 in der Gegenüberstellung betrachtet:

Monat	Zeitraum	Trefferquote 1881-1947	Trefferquote 1948-1987
Januar	16.26. Hochwinter	80%	67,5%
Februar	19.-24. Spätwinter	67%	40,0%
März	13.-23. Vorfrühling	69%	60,0%
Mai	20.-27 Spätfrühling	80%	60,0%
Juni	10.-20. Schafskälte	89%	72,5%
Juli	21.-30. Hochsommer	89%	75,0% (Hundstage)
August	05.-08. Hochsommer 26:31. Spätsommer	84% 79%	62,5% (Hundstage) 65,0%
September	03.-12. Spätsommer 23.-30. Frühherbst	79% 85%	65,0% 70,0% (Altweibersommer)
Oktober	10:19. Mitherbst	69%	67,5% (Goldener Oktober)
November	11:22. Spätherbst	72%	55,0%
Dezember	14.-25. Frühwinter 23:1.1. Weihnachtstauwetter	67% 72%	55,0% 75,0%

als deutlich weniger zuverlässig erwiesen. Die durchschnittliche Auftretenswahrscheinlichkeit liegt für diesen Zeitraum nur noch bei 63% - und das trotz des großen Zeitrahmens von nur 3 Folgetagen innerhalb von 10-12 Tagen.

Die Gründe für die in neuerer Zeit geringere Zuverlässigkeit der Singularitäten kann man nicht benennen, da (wie schon angesprochen) die Forschung eingestellt wurde. Es liegt aber die Vermutung nahe, dass die Veränderung des Erdklimas (Treibhauseffekt?) und/oder natürliche Klimaschwan-

### Fazit:

Obwohl bestimmte Witterungsereignisse recht häufig in bestimmten Jahreszeiten auftreten, kann man sie mittels des Singularitätenkalenders doch nicht treffend vorhersagen. Besonders die weitgefasste Definition (3 zusammenhängende Tage innerhalb eines 10-12 tägigem Zeitraums) lässt viel Platz für unerwartete Wettereinflüsse. Zudem sind durch die zu beobachtende Klimaverschiebung seit 1950 die Singularitäten sehr viel unsicherer geworden. Volker Schwanitz, [www.thermikwetter.com](http://www.thermikwetter.com).

# MaxPunkte und Google Earth

Ein Beitrag von Dr.-Ing. Friedrich Münchmeyer

## Einführung

Mit wachsender Teilnehmerzahl im OLC steigt auch die Zahl der Nutzer von MaxPunkte. Deshalb wird das Programm auch 2006 nach den Bedürfnissen der Piloten weiter entwickelt. Der Vortrag hierüber auf dem letzten Sportlertreffen fand viel Resonanz. Insbesondere der Export der Daten nach Google Earth für eine in der Bedienung sehr einfache und in der visuellen Wirkung verblüffende Darstellung des Flugwegs.

## Was ist Google Earth?

„Willst Du mehr wissen über einen spezifischen Ort? Tauche hinein — Google Earth kombiniert Satellitenbilder, Landkarten, und die Leistungsfähigkeit der Google Suchmaschine, um weltweite geografische Informationen mit einem Tastendruck verfügbar zu machen.“ So beginnt der Einführungstext auf der Webseite [www.earth.google.com](http://www.earth.google.com). Wer die Google Suchmaschine kennt, und wer kennt sie nicht, wird erahnen, dass sich die Macher von Google einiges vorgenommen haben und gute Chancen bestehen, dass dieses System wirklich ein Standard für geografische Information breiter Benutzerschichten wird. Seit die Drachen- und Gleitschirmpiloten im letzten Sommer auf dieses Programm gestoßen sind, wird in den einschlägigen Internet-

Foren eifrig auf die Nützlichkeit dieses Programms hingewiesen.

Google Earth muss auf dem PC installiert werden, in der Basisversion ist das Programm kostenlos. Nur auf diese Version bezieht sich dieser Beitrag. Die Daten für das Programm kommen immer über eine Internetverbindung und da es umfangreiche Daten sind, geht es eigentlich nur mit DSL-Verbindung. Auch sonst sind die Ansprüche an die verwendete Hardware erheblich, eine „alte Kiste“ stürzt schnell ab. Google Earth hat eine weltweite Datenbasis mit farbigen Satellitenbildern mit einer Auflösung in der Größenordnung von 30 Metern. In einer wachsenden Anzahl von Gebieten gibt es jedoch auch Bilder mit einer so hohen Auflösung, dass jedes Gebäude, jeder Baum und jedes Auto deutlich sichtbar wird. Das Alter der Bilder beträgt nach Angabe von Google nur ein bis zwei Jahre. In hoch auflösenden Bildern ist die Georeferenzierung recht gut, in anderen Bereichen kann der Fehler nach meiner Einschätzung schnell mal 100 oder 200 Meter betragen. Man kann jedoch davon ausgehen, dass die Datenbasis an hochauflösenden Bildern ständig erweitert wird. Zusätzlich hat Google Earth Höhendaten, so dass die Bilder über die Geländekontur gelegt werden, was zu einer eindrucksvollen dreidimensionalen Darstellung der Landschaft

führt. Man kann sie aus beliebiger „Flughöhe“ unter beliebigen Winkeln und aus jeder Himmelsrichtung betrachten.

Interessant als Geoinformationssystem wird Google Earth aber erst dadurch, dass sich weitere Information in diesen Ansichten darstellen lassen: Landkarten mit Straßen, interessanten Orten, Restaurants, Tankstellen... und natürlich auch Daten zu Streckenflügen. Es entstanden auch schon verschiedene Tools, um Tracks oder Lufträume mit Google Earth darzustellen.

## Was konnte MaxPunkte bislang?

Um Flüge in ihrer Umgebung, also auf Landkarten, Höhenreliefs oder Satellitenbildern darzustellen, musste sich der Benutzer bislang selbst die notwendigen Daten besorgen und ins Programm integrieren. MaxPunkte bietet die Möglichkeit, praktisch jede Art von Bildern als Hintergrund für die Trackdarstellung zu verwenden. Wenn es sich dabei um eine Darstellung einer Landschaft, also Landkarte, Satellitenbild, Luftbild oder ähnliches handelt, bei der an jedem Bildpunkt Norden exakt nach oben zeigt, dann kann man dieses Bild georeferenzieren, das heißt, eine eindeutige Beziehung zwischen Bildpunkten und der wirklichen Welt definieren, die MaxPunkte in die Lage versetzt, den Track positionsgenau in dieses Bild einzufügen. Dazu dient das

Hilfsprogramm MaxKalib, das mit MaxPunkte installiert wird. MaxPunkte kennt zwei Arten der Georeferenzierung: GeoTiff-Dateien, die oft für Satellitenbilder verwendet werden, und Bilddateien mit zusätzlicher \*.map-Datei.

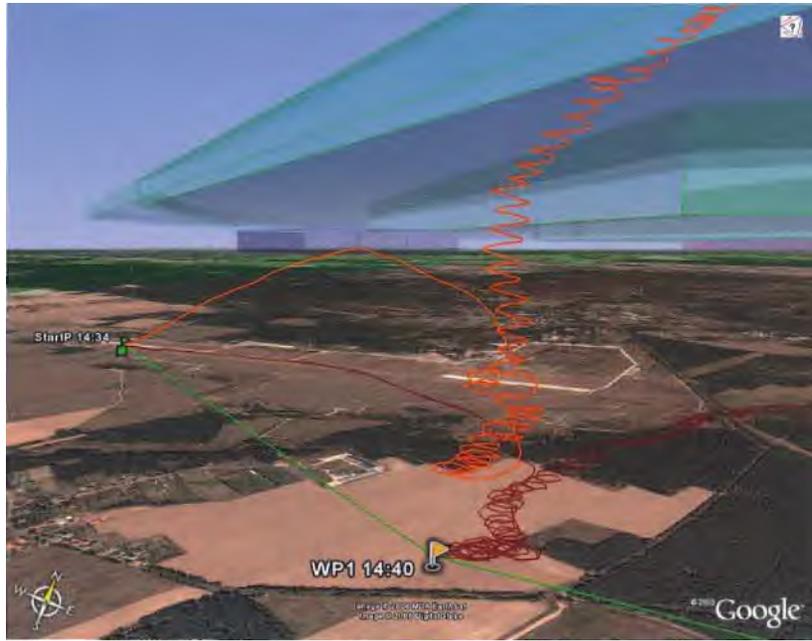
Leider gibt es keine umfassende Datenquelle, aus der sich insbesondere ein weniger mit Computern erfahrener Benutzer mit georeferenzierten Landkarten versorgen könnte. Urheberrechte stehen einer kostenlosen Weitergabe solcher Karten im Wege. Auch ist es wegen Lizenzrechten leider nicht möglich, im Freeware-Bereich ein Interface zu Karten wie den Top50 der Landesvermessungsämter oder entsprechender Kartenwerke unserer Nachbarländer zur Verfügung zu stellen. Dies bleibt eine Domäne der kommerziellen Programme. Einige Quellen für Satellitenbilder und Höhendaten sind auf [www.maxpunkte.de](http://www.maxpunkte.de) zusammengefasst, aber es ist mühsam, sich diese Daten aufzubereiten und nicht jeder wird das können.

Entsprechend werden auch nur wenige Nutzer die dreidimensionale Darstellung von Tracks in MaxPunkte wirklich nutzen können.

### Datenexport von MaxPunkte nach Google Earth

Es bot sich nun an, die Trackdaten aus MaxPunkte in einem für Google Earth lesbaren Datenformat (kml) zu exportieren. Es gibt bereits verschiedene derartige Konverter und an verschiedener Stelle werden Tracks von Streckenflügen bereits in diesem Format im Internet veröffentlicht. Die verschiedenen Konverter unterscheiden sich etwas in der Darstellung; hier mag es persönliche Präferenzen geben. Um dem Benutzer von MaxPunkte es jedoch einfach zu machen, wurde ein solcher Konverter in der neuesten Version MaxPunkte 4.7 integriert. Man spart sich also den Umweg über ein weiteres Programm.

Unter dem Menüpunkt => Optionen => Einstellungen lassen sich einige Einstellungen für den Export und damit der Darstellung in Google Earth definieren. In der Regel wird man die dreidimensionale Tracklinie und die auf den Boden projizierte Tracklinie darstellen. Die Farbe der Tracklinie ist frei wählbar, die zugehörige Bodenlinie erscheint in einer dazu passenden dunkleren und teilweise transparenten Farbe. Alternativ kann auch die dreidimensionale Tracklinie bis zum Boden extrudiert werden.



**Flug im Alten Lager. Später Start bei den Ostdeutschen Meisterschaften an einem Tag mit wenigen Wolkenlücken. Nach Windenschlepp flog ich gerade weiter zum einzigen Sonnenfleck und habe mich dort ganz tief „ausgegraben“. Beim Alten Lager sind die Daten von Google Earth sehr gut, jeder Baum und jedes Haus sind dargestellt. Im Himmel sieht man die Lufträume von Berlin.**

Zusätzlich besteht die Option, auch die Wendepunkte zu exportieren. Dies setzt natürlich voraus, dass die Trackoptimierung vor dem Exportieren erfolgt ist. Die Wertungsstrecke wird dann in grüner Farbe am Boden gezeichnet, eine eventuell bei Dreiecken fehlende Reststrecke wird rot dargestellt. Die Wendepunkte werden mit der zugehörigen Uhrzeit, immer UTC, beschriftet. Die Wertungsstrecke wird auf dem Boden gezeichnet, denn sie wird auch auf dem Boden gewertet und Wendepunkte werden immer am Boden definiert. Die Flughöhe geht in die gewertete Strecke schließlich nicht ein.

Der eigentliche Datenexport erfolgt im Menü Datei Exportiere Datei für Google Earth (\*.kml). Zum Betrachten dieser Datei in Google Earth genügt ein Doppelklick darauf und Google Earth zoomt die Weltkugel auf den Track. Es macht richtig Spaß, wenn man dann das erste mal an den verschiedenen Pfeilen zum Kippen, Drehen, Zoomen spielt und schaut, was passiert.

Natürlich kann man nicht nur die eigenen Flüge so exportieren. Ich selbst habe MaxPunkte auf meinem Rechner so eingerichtet, dass bei einem Doppelklick auf eine igc-Datei auf dem OLC-Server diese heruntergeladen und mit MaxPunkte geöffnet wird. Ich

brauche diese dann nur noch zu exportieren.

Die verschiedenen grafischen Objekte in der kml-Datei sind in Ordnern abgelegt. Dadurch kann man die einzelnen Objekte in der Ordnerleiste „Places“ in Google Earth einzeln anklicken und dadurch sichtbar machen oder verbergen. Man kann mehrere Flüge gleichzeitig öffnen und darstellen, wobei es dann sinnvoll ist, schon beim Export verschiedene Farben festzulegen. Jeder Track wird automatisch mit dem Namen des Piloten und dem Flugdatum gekennzeichnet. Vergleiche Eure Flüge mit denen anderer Piloten am selben Tag im selben Fluggebiet und lernt daraus. Bereitet Euch vor anhand von früheren Flügen anderer Piloten. Prägt Euch ein, wie eine Landschaft aussieht, schaut Euch die Leitlinien und Auffanglinien für die Navigation schon einmal an. Wo löst die Thermik wahrscheinlich ab? Noch nie war das alles so realitätsnah und einfach wie jetzt.

In nächster Zeit werden von MaxPunkte optional zusätzliche grafische Elemente mit exportiert werden. Bereits realisiert ist die Darstellung von Lufträumen in der Nähe der Flugstrecke. Diese werden in den von der deutschen ICAO-Karte bekannten Farben teiltransparent dargestellt. Man kann

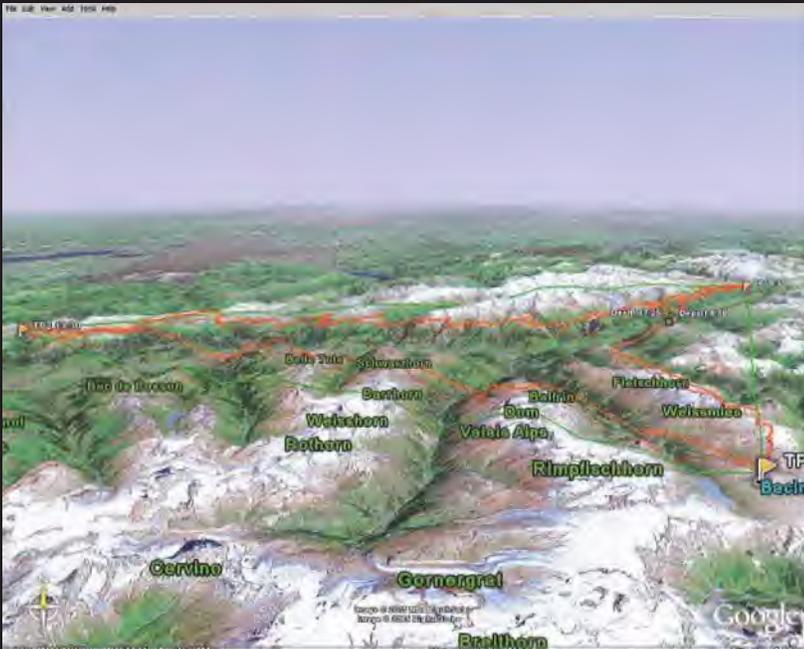


Abb. 1: Gesamtansicht des Dreiecks von Stefan Traut am 14.07.2005 im Wallis. Leuchtend rot der Track in 3D, dunkelrot die Projektion des Tracks auf den Boden und grün das gewertete Dreieck mit den Wendepunkten.

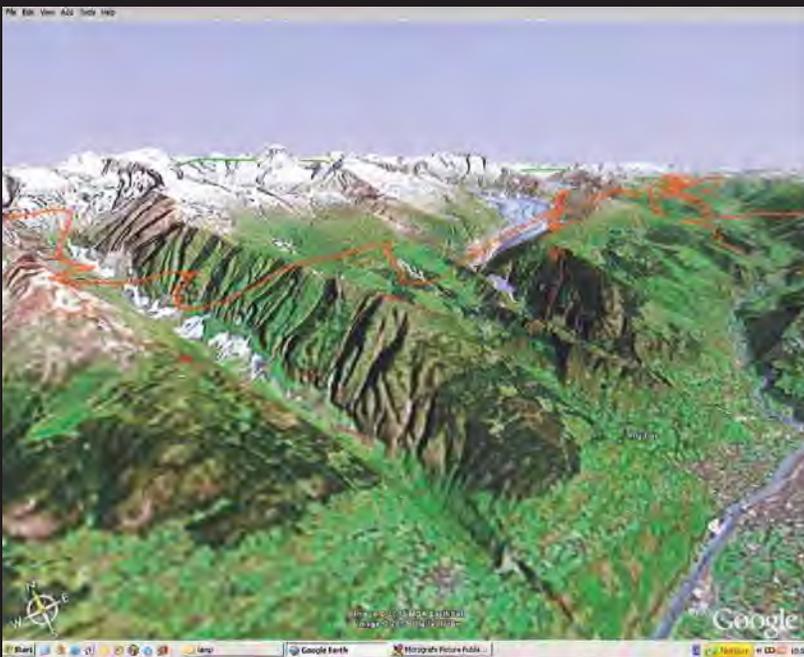


Abb. 2: Detail dieses Flugs entlang der Nordseite des Rhonetals. Im Hintergrund der Aletschgletscher und der Starthang in Fiesch.

dadurch in allen Raumdimensionen sehen, wie nahe ein Flug an einem Luftraum entlang ging. Da die Lufträume sich gegenseitig verdecken können, ist die gesamte grafische Information hierarchisch in Ordnern zusammengefasst, so dass sich einzelne Lufträume oder eine bestimmte Klasse leicht ausblenden lassen.

### Korrekte Wertungsstecke anmelden

Trackpunkte, die überhaupt nichts mit dem Flug zu tun haben, gehören nicht in die igc-Datei. Solche Punkte können beispielsweise aufgezeichnet werden, wenn man zu Hause vor der Abfahrt noch schnell mal das GPS testet oder am Abend beim Auslesen das GPS weiter Trackpunkte aufzeichnet. Solche Trackpunkte sollte man durch Auswahl vor dem Abspeichern in der igc-Datei bereits ausschließen. Man kann dies in den angezeigten Trackpunkten einzeln, blockweise oder über Angabe von Uhrzeiten tun. Die Methoden sind abhängig von der verwendeten Hardware.

Bei Flügen mit UL-Schleppstart und korrekter Weise auch mit Windenstart zählt die Schleppstrecke nicht zur Wertungsstrecke, aber der ganze Flug von Start bis Landung ist in der igc-Datei aufgezeichnet. Hier wurde neu die Möglichkeit geschaffen, durch einen Klick mit der rechten Maustaste über ein Kontextmenü den am nächsten an der Mausposition liegenden und hervorgehobenen Punkt als ersten möglichen Punkt der Wertungsstrecke zu wählen. Das wäre beispielsweise der Ausklinkpunkt nach einem Schlepp. Analog wählt man einen letzten Punkt. Danach wird die Strecke optimiert und es werden nur solche Punkte berücksichtigt, die innerhalb dieses Intervalls liegen.

Wenn ihr diese Funktionen nutzt, spart ihr den Auswertern viel Arbeit, und kommt auch nicht in den Verdacht, eine Schleppstrecke ungerechtfertigt als Flugstrecke in die Wertung bekommen zu wollen. Für eine versehentlich aufgezeichnete Autofahrt gilt das entsprechend. Wenn man dann die Wertungsstrecke auch noch in Google Earth Bild kontrolliert, bevor man den Flug auf den Server lädt, hat man wirklich alles für einen grünen Smiley getan.





**Wir geben Ihnen**

**jederzeit sicheren Halt.**

Gerling EGO. Die Berufsunfähigkeitsversicherung  
für DHV-Mitglieder inklusive Absicherung des Flugrisikos.

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. Gerling EGO sichert Ihr Einkommen bereits bei Eintritt einer Berufsunfähigkeit von 50% - ohne Sie auf eine andere Tätigkeit zu verweisen. Wichtig: Wir versichern Ihr Flugrisiko mit. Außerdem profitieren DHV-Mitglieder von Sonderkonditionen und individuellen Gestaltungsmöglichkeiten des Versicherungsschutzes.

Infos unter Gerling Vertrieb Deutschland GmbH, Mitgliederberatung der Flugsportverbände, Thomas Ingerl, [thomas.ingerl@gerling.de](mailto:thomas.ingerl@gerling.de), oder Hans-Christian Zimmerhäckel, [haus-christian.zimmerhaeckel@gerling.de](mailto:haus-christian.zimmerhaeckel@gerling.de), Telefon +49 69 7567 395. Sie können uns auch den Coupon faxen.

Fax +49 69 7567-230

\_\_\_\_\_  
Vor und Zuname

\_\_\_\_\_  
Straße, Hausnummer

\_\_\_\_\_  
Postleitzahl, Ort

\_\_\_\_\_  
Geburtsdatum

\_\_\_\_\_  
Tel./Fax privat

\_\_\_\_\_  
Tel./Fax geschäftlich



**GERLING**

Wir unternehmen *Sicherheit.*



"eiree",  
Das Projekt Fußstartgelände auf der Schwäbischen Alb startet durch

## Burgfriede am Hohenneuffen

Ein Beitrag von Hans G. Isenberg

**N**ahe der malerischen Burgruine Hohenneuffen wurde nach über fünfjährigem Tauziehen das für alle Gleitschirm- und Drachenflieger taugliche Fluggelände Hohenneuffen-Wilhelmsfelsen eingeweiht. Unser Bericht schildert exemplarisch den mühsamen Weg durch alle Instanzen der Zulassung.

Mit über 5.000 Drachen- und Gleitschirmfliegern sind die Baden-Württemberger in der Region Stuttgart-Schwäbische Alb die zweit stärkste Fraktion der Freiflieger hinter den bayerischen Kotlegern. Woran es den Schwaben im Vergleich zu den Weißbierfliegern mangelt, sind ausgewiesene Startplätze auf den heimischen Bergen der Schwäbischen Alb. Hier pulsiert die Thermik an vielerprechenden Tagen so erfreu-

lich, dass dort ein halbes Dutzend Segelfliegerplätze seinen Stammsitz hat. Der Albtrauf ist eine rund 100 Kilometer lange und mindestens 200 bis 300 Meter hohe, steile Hangkante, an der sich auch mit dem Schirm hervorragend soaren und auf Strecke gehen lässt, sofern ein Startplatz vorhanden ist. Daher wollten die schwäbischen Gleitschirmflieger nicht länger tatenlos zuschauen, wie Drachen- und Segelflieger quasi vor der Haustür dem gemeinsamen Hobby, der Fliegerei, frönen. „Ein unhaltbarer Zustand,“ meinten Klaus Irschik von der Flugschule Göppingen und Björn Klaassen vom DHV, der für Geländezulassungen verantwortlich ist. Sie stellten Ende März 1999 das Projekt Fußstartgelände auf der Schwäbischen Alb auf die Beine.

Eine tolle Idee, die in der ständig wachsenden Gemeinde der Gleitschirmflieger bestens aufgenommen wurde. Euphorie machte sich bei den rund achtzig Teilnehmern der ersten Sitzung breit.

### Der Fehdehandschuh

In den von Drachenfliegern besetzten Vereinen wurde das Projekt weit ungnädiger beurteilt: „Wir wollen keine Fetzenflieger an unserem Startplatz sehen, und erst recht nicht in der Luft,“ klärte mich ein ortsansässiger Drachepilot über seinen Gemütszustand auf. Mit dieser Platzhirsch-Einstellung wurde das Projekt Fußstartgelände auf der Schwäbischen Alb mit seiner Arbeitsgruppe schon im Herbst 1999 auf eine erste harte Probe gestellt. Björn Klaassen schrieb



Die schwäbische Alb am Hoheneuffen bietet ausgezeichnete Thermik

ins Protokoll: „Leider wenig Rücklauf bei den Vereinen. Einige Vereinsoberen waren und sind teilweise wohl noch immer der Ansicht, dass der DHV die Zulassung im Alleingang erledigen müsse, wofür berappe man schließlich seinen Mitgliederbeitrag.“ Minderheiten sind durchaus in der Lage, eine gute Idee schon am Anfang der Bemühungen scheitern zu lassen.

In vielen Einzelgesprächen gelingt es Tommy Walker vom DGCW Weilheim und dem DHV, den Gemeinderat vor Ort und das Landratsamt in Esslingen von einem neuen Startplatz zu überzeugen. Die Überzeugungsarbeit vor Ort fruchtet: Am 12. Mai 2000 knallen die Sektkorken. Heute wird der Weststartplatz von Neidlingen auch vom Umweltbeauftragten des Landratsam-

tes Esslingen gelobt, wie das Interview mit Herrn Dr. Bauer zeigt. Nach diesem Erfolg scheint die Zulassung weiterer Startplätze nur noch eine „leichte Übung“ zu sein. So kann man sich täuschen.

### **Der Aufschwung gerät ins Stocken**

Klaus Irschik und seine Mitstreiter stellen zusammen mit dem DHV im Herbst 2000 eine mustergültig aufbereitete, 120 Seiten starke Präsentationsmappe mit sage und schreibe 27 möglichen Startplätzen der Landesregierung in Stuttgart und den regionalen Naturschutzbehörden vor. Enthalten sind darin 22 Höhenfluggelände und fünf Übungshänge. Gezielt wurden alle möglichen Fluggelände beschrieben, damit offene Fragen in den einzelnen Geländen ein-

deutig geklärt werden und alte Diskussionen nicht immer wieder neu aufkochen. Die Presse bekommt Wind von der Sache und schildert in blumigen Worten das Geschehen an der Fliegerfront. Neben einigen positiven Statements sportlich eingestellter Landespolitiker baut sich schon bald eine regionale Front von Naturschützern und aufgeregten Bürgern auf, die durch die Amtsstuben der Landrats- und Bürgermeisterämter von Esslingen, Göppingen und Aalen fegt. Der DHV schreibt im Mai 2001 ins Protokoll: Das Ministerium Ländlicher Raum (MLR) diskutiert in einer internen Sitzung das Projekt. Man will sich offensichtlich nicht die „Finger in den Landkreisen verbrennen.“ Letztendlich schlägt das Ministerium vor, dass jedes Fluggebiet vor Ort



Typisch für die Alb:  
Anspruchsvoller Start in der  
Schneise bei Neidlingen

besichtigt und auf Umweltverträglichkeit aufwändigst beurteilt und untersucht werden muss. Eine Heidenarbeit mit Folgen. Dennoch wird im Mai 2001 der Kleinheppacher Kopf bei Waiblingen als neues Fluggebiet in der Nähe von Stuttgart eingeweiht.

### Schwarzflieger im Visier

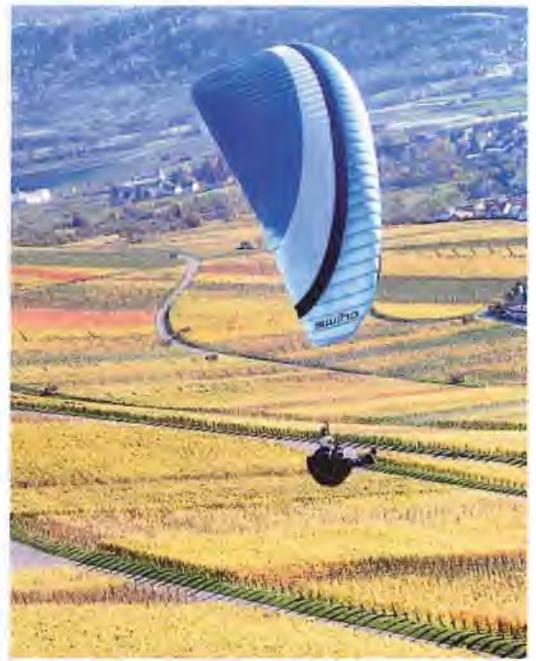
Der von vielen engagierten Gleitschirmfliegern favorisierte Startplatz Breitenstein muss als Zankapfel zwischen den Fliegern und dem zuständigen Landratsamt Esslingen herhalten. Knackpunkt sind die Schwarzflieger, die den optimal ausgerichteten, aber verbotenen Ktippenstartplatz am Breitenstein als Basis für ihre illegalen Streckenflüge nutzten. Von hier aus flog eine Handvoll Gleitschirmflieger schon 80 Kilometer weit, Drachen knackten die 150 Kilometer-Grenze. Nun verfolgt die Polizei aufgeregt die Übeltäter und verhängt teilweise saftige Bußgelder nach der Landung. Einige Starts wurden sogar von Überwachungskameras der Polizeihubschrauber erfasst und die Fotos dem Landratsamt Esslingen übergeben. Die Lokalpresse berichtet über das Geschehen am Breitenstein, und die Gegner erhalten neuen Zündstoff gegen eine Zulassung. Charlie löst bringt es bei einer weiteren Diskussionsrunde der Arbeitsgemeinschaft Fußstartgelände Schwäbische Alb auf den Punkt: "Schwarzflieger sind die Totengräber unseres Sports." Die Breitenstein-Problematik verschärft sich, Schlagzeilen gehen bis nach Stuttgart zur Landesregierung.

### Alle favorisierten Höhenfluggebiete stehen auf der Kippe

Nun mahlen die Mühlen der zahlreichen Ämter. Bis zum April 2002 wird jedes der 27 vorgeschlagenen Fluggebiete vom Gutachterbüro Guido Bauernschmitt vor Ort besichtigt und schriftlich beurteilt. Auftraggeber ist die Landesregierung. Mit Peter Ziegler steigt ein engagierter Vertreter der Weilheimer Flieger in die zahlreichen Verhandlungen mit den Bürgermeistern und Landratsämtern ein und wird bald darauf als gemeinsamer Sprecher benannt. Fakt ist, dass im Frühjahr 2003 bei verschiedenen Besprechungen mit den Landratsämtern von Esslingen und Göppingen alle vorgeschlagenen „besseren“ Höhenfluggebiete als nicht zulassungsfähig eingestuft wer-



**Geländeeinweihung am Hoheneuffen.** V.I. Erhard Weiß, Tommy Walker, Vizelandrat Matthias Berg, Björn Klaassen, Chartie Jöst, Peter Ziegler



**über den Weinbergen - Startplatz Kleinheppacher Kopf bei Stuttgart**

den. Totaler Frust packt die Flieger. Denn nun scheint auch der inzwischen so hervorragend etablierte Startplatz Neidlingen wieder zum Spielball der Machtverhältnisse zu werden. Das Landratsamt Esslingen signalisiert im Sommer 2003 seine Bereitschaft, eventuell den Breitenstein zuzulassen, im Gegenzug müsste Neidlingen geschlossen werden! Zudem verlangt das Landratsamt Esslingen für die Verlängerung von Neidlingen ein FFH (Flora-Fauna-Habitate)-Gutachten. In Esslingen lässt man die Muskeln spielen. Ein Gespräch beim Regierungspräsidium in Stuttgart bringt keinen Erfolg, notiert Björn Klaassen in die Chronologie. Tommy Walker gelingt es im Dezember 2003 dennoch, zusammen mit dem DHV, die Ver-

längerung für den Startplatz Neidlingen beim Landratsamt durchzubringen, ohne das bislang geforderte FFH-Gutachten.

### **Auch krumme Wege führen zum Ziel**

In dieser schwierigen Situation zeigt sich das Standvermögen erfahrener Verhandlungspartner auf beiden Seiten. In einer konzertierten Aktion einigen sich die drei involvierten Vereine im Frühjahr 2004 darauf, den Startplatz Breitenstein nicht weiter zu verfolgen und dafür den für alle Gleitschirm- und Drachenflieger geeigneten Startplatz Wilhelmsfelsen, besser bekannt als Hoheneuffen-Nord, durchzubringen. Dieser schon vor mehr als 25 Jahren beflogene ehemalige Startplatz des Drachenflie-

gerclub Hoheneuffen (DCH) war in einen tiefen Dornröschenschlaf gefallen, überwuchert von dichtem Stangenwald. Jetzt sollte dieser einst so populäre Startplatz, auf dem sich Charlie Jöst schon vor über 20 Jahren als Gastflieger in die Tiefe gestürzt hatte, wieder für Gleitschirm- und Drachenstarts reaktiviert werden. Ein kühner Plan, nicht ohne Charme, wie sich zeigen wird. Frühjahr 2004: In einer turbulent geführten Verhandlungsrunde in Bissingen war sich der Großteil der Fliegergemeinde sicher, dass nur kollektiver Druck in Form einer E-Mail-Aktion aller Flieger beim Landratsamt in Esslingen die Zulassung in die Wege leiten könnte. Diese Aktion sorgte für erheblichen Wirbel in der Presse und im Landratsamt,

## **BiCo**

Lastenesel mit Pfeffer im Ar...

DHV anerkannter Luftfahrtbetrieb  
Nachprüfungen aller Fabrikate

**bautek**

Fluggeräte GmbH wvAmitäutek.com +49 (0) 6502 3060





Der neue Startplatz Nord in Hoheneuffen

wo das Postfach mit den E-Mails überschwemmt wird. Die Ansichten über die Aktion sind geteilt. In jedem Fall wurde dem Landrat signalisiert, dass der Ballon kurz vorm Platzen ist. Nach einer langen Serie vertrauensbildender Einzelgespräche und der Besichtigung aller möglichen Fluggelände glätten sich bei den Beteiligten im Lauf des Sommers 2004 deutlich die Wogen. Man versteht sich nun viel besser, denn soviel ist klar: Keiner will den anderen über den Tisch ziehen, Kooperation statt Konfrontation ist die Devise. Das Landratsamt Esslingen unterstützt nun engagiert den Antrag der Zulassung am Hoheneuffen und Björn Klaassen stellt fest: Die Kuh ist vom Eis, da die Behörden ohne Gesichtsverlust aus der Sache rausgehen

### Großes Aufatmen

Im Herbst 2004 geht die Zulassung in die Zielgerade. Durch die nun allenthalben deutlich spürbare Unterstützung des

zuständigen Landratsamtes Esslingen können Forst und Naturschutz ihre bisherigen Bedenken unter gewissen Auflagen ad acta legen. Im Gegensatz zu dem recht schmalen Startplatz in Neidlingen wird beim Wilhelmsfels am Hoheneuffen eine 30 Meter breite und fast 80 Meter lange Schneise Ende März 2005 abgesteckt, die auch bei leichtem Seitenwind einen sicheren Start fürweniger geübte Piloten zulässt. Im Gegenzug wird die alte Holzrampe an der Schlossruine aufgegeben, Sie diente zwei Jahre lang eher als Notlösung für Dra-

chenpiloten nach dem Motto: Lieber eine anspruchsvolle Rampe, als gar nicht in die Luft kommen. Mit der neuen Lösung kommen die Drachenpiloten des DHC wieder voll auf ihre Kosten. In einem Punkt lässt das Landratsamt keine Kompromisse zu: Alle beteiligten Vereine aus dem Kreis Esslingen müssen das neue Fluggelände gemeinsam betreiben, (s. Interview mit Herrn Dr. Bauer). Am 11. Oktober 2005 wird das landschaftlich wunderschön gelegene Fluggelände Hoheneuffen-Wilhelmsfels mit viel Sekt und noch mehr zufriede-

**Gleitschirm- und Drachen-Beschriftungen. Perfekt und sicher.**

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

## Interview mit Vizelandrat Herr Matthias Berg

### Herr Berg, wie ist Ihre persönliche Einstellung zu unserem Sport?

*Outdoor-Sportler haben ein legitimes Recht, ihren Sport ausüben zu können, seien es nun die Kletterer, Kanuten, Mountain Bike-Fahrer oder auch Gleitschirm- und Drachenflieger. Als ehemaliger Leistungssportler habe ich großes Verständnis für alles was mit Sport und seiner Ausübung zu tun hat. Aber unsere Aufgabe im Landratsamt ist es dafür zu sorgen, dass die Interessen aller in einem fairen Ausgleich mit der Umwelt, dem Naturschutz und der Bevölkerung stehen. Rein egoistische Motive oder Ansprüche einzelner Personen oder auch von Vereinen müssen da zurückstehen.*



*buchmäßigen Ärger gibt es immer dann, wenn sich die Partner wechselseitig scheinbare Fehler der Vergangenheit verhalten. Deshalb interessierte mich bei meinem Amtsantritt nur der Ist-Stand der Verhandlungen und mögliche Lösungsansätze für die Zukunft. Das hat sich auch hier bewährt.*

**Sehen wir die bisherigen Verhandlungen einmal von der sportlichen Seite. Hatten Sie beim DHV und beim Sprecher der Vereine adäquate Gegner?**

*Wir hatten keine Gegner; sondern sehr kompetente Partner. Und zwar sowohl bei den Vereinen als auch beim DHV. Wir sahen nämlich hier im Amt durchaus die*

### Im Vergleich zu anderen Natursportarten benötigen die Gleitschirm- und Drachenflieger nur sehr wenig Fläche. Warum ist dann die Zulassung von neuen Startplätzen so schwierig?

*Der Bedarf an Fläche ist bei den Fliegern wirklich gering, keine Frage. Andererseits richten sich die Wünsche der Flieger nach den am besten geeigneten Startplätzen, die hier auf der Schwäbischen Alb fast ausnahmslos in ausgewiesenen Naturschutz- oder Landschaftschutzgebieten liegen. Forst und Naturschutz mussten für die Zulassung am Hohenneuffen „weit springen“, das können Sie mir glauben. Uns kam es letztlich auf einen fairen Ausgleich aller Interessen an.*

### In den langen Verhandlungen gab es Momente, wo die Flieger kaum mehr Land sahen. Haben Sie einen Vorschlag für die Zukunft, damit manches runder läuft?

*Seit gut zwei Jahren bin ich hier im Amt. Nach meinen Erfahrungen nutzt es einer Sache nicht, wenn man auf Positionen verharrt. Wer sich darauf versteift Recht zu haben und Mauern zum Gegenüber aufschichtet, wird weder zu einer austarierten und fairen Lösung kommen noch dauerhaft als Partner ernst genommen. Schul-*

### In ihrer Not sahen die Flieger die „letzte Chance“ in einer groß angelegten E-mail-Aktion. Nutzte es der Sache, oder wurde eher Schaden angerichtet?

*Mit dem größeren Teil der E-mails konnten wir durchaus leben. Ein kleiner Teil war aber eine echte Zumutung. Nur leicht kaschiert wurden meine Mitarbeiter und ich als sture Beamten-Holzköpfe abgetan. Das wollten wir natürlich so nicht stehen lassen, denn beleidigen lassen müssen wir uns nicht. Es ist eine Binsenweisheit, dass Druck Gegendruck erzeugt. Wenn man Sie anbrüllt: "Hab mich endlich lieb, du Holzkopf." Haben Sie diese Person dann lieb? So darf man sich das mit der E-mail-Aktion vorstellen. Ich habe mich zum Teil auf E-mails eingelassen und in einem Fall leider zu spät gemerkt, dass ich den verbalen Schlagabtausch sportlich satirisch, mein Gegenüber aber bitter ernst aufgefasst hat. Das tut mir im Nachhinein leid, ist aber letztlich nicht mehr rückgängig zu machen. Wir hatten natürlich gleichzeitig weiter guten Kontakt zu unseren Gesprächspartnern bei den Vereinen. Aber dass die E-mail-Aktion die positive Wende gebracht haben soll, wie zum Teil behauptet wurde, ist eine Mär.*

*Notwendigkeit für einen sicheren Nordstartplatz auf der Schwäbischen Alb, der für Drachen und Gleitschirme gleichermaßen geeignet sein sollte. Björn Klaassen und Peter Ziegler waren für uns der Schlüssel zum Erfolg. Beide haben hart aber fair argumentiert, wie in einem echtem Wettkampf. Wir verloren nie den Kontakt zueinander, das half gerade in schwierigen Momenten und führte letztlich zum gewünschten Erfolg für alle Beteiligten.*

### Sie errangen in der Leichtathletik und im alpinen Skilauf bei Sommer- und Winterparatympics sowie bei Wettmeisterschaften insgesamt 11 mal Gold, 10 mal Silber und 6 mal Bronze. Reizt Sie nicht das Gleitschirmfliegen?

*Aber sicher! Und fast hätte es bei der Einweihung am Hohenneuffen schon mit einem ersten Tandemflug mit Björn Klaassen geklappt, doch leider muss man ja bei Rückenwind auf den Start verzichten. Im Frühjahr wird der richtige Zeitpunkt für den Start abgepasst. Dann schauen wir uns den neuen Startplatz und die herrliche Umgebung von oben an. Auf dieses Erlebnis freue ich mich sehr. Frei nach „Casablanca“: Das Ringen um den Startplatz ist vielleicht der Beginn einer wunderbaren Freundschaft.*



nen Mienen aller Beteiligten offiziell eingeweiht. Sichtlich geschafft nehmen die Macher die Glückwünsche der Behördenvertreter entgegen. Wunder gibt es doch immer wieder - auch auf der rauhen Schwäbischen Alb.

#### Fragen an die Macher vor Ort

##### Hallo Klaus, wie fühlt man sich jetzt als Initiator des Projekts Neue Fußstartgelände auf der Schwäbischen Alb?

*Klaus Irschik: Björn hat hervorragende Arbeit geleistet. Er hat die Blumen verdient. Mit seinem fachlichen Wissen und seinem Gespür für den richtigen Ton konnte er immer punkten, wenn die Zulassung auf der Kippe stand.*

##### Welche Schlüsse ziehst Du aus diesem Verhandlungsmarathon?

*Klaus Irschik: Bei jedem neuen Fluggebiet muss nach den bisherigen Erfahrungen neu argumentiert und verhandelt werden. Ein Standardmuster gibt es nicht, das hat die Zulassung in Neidlingen und jetzt am Hohenneuffen klar gezeigt.*

##### Was wünschst Du Dir für die Zukunft?

*Klaus Irschik: Einen Süd- oder Süd/Ost-Startplatz, um für alle Windrichtungen das passende Gelände zu haben.*

##### Hallo Peter, vor der Zulassung waren dicke Steine aus dem Weg zu räumen. Wie gelang dieses Kunststück?

*Peter Ziegler: Zuerst musste unser schöner Sport den wichtigen Entscheidungsträgern vor Ort, also den Gemeinderäten, der Forstverwaltung und den Naturschützern, näher gebracht werden. Hier genügte nicht die üblichen schöne Worte, was uns weiterbrachte war Basisarbeit in Form vieler Einzelgespräche und auch einem Schnupperkurs mit diesem Personenkreis.*

##### Die Verhandlungen mit dem zuständigen Landratsamt in Esslingen waren äußerst schwierig und auch konfliktbeladen. Was hast Du persönlich als Sprecher der drei Vereine daraus gelernt?

*Wer in die Verhandlung kommt und sofort Ansprüche stellt, hat schon verloren. Zuerst muss das Vertrauen zwischen den Verhandlungspartnern hergestellt werden. Nicht zuletzt sind die Bedenken der anderen Seite auch zu akzeptieren, was nicht immer leicht fällt.*

##### Dürfen jetzt auch Gastflieger den neuen Startplatz am Hohenneuffen-Wilhelmsfelser nutzen?

*Grundsätzlich ja, wenn die Vorschriften befolgt werden. Wir haben sehr strenge*

*Auflagen vom Landratsamt, dem Forst und Naturschutz erhalten, die von allen Flieger strikt eingehalten werden müssen. Wer sich nicht daran hält, muss mit Konsequenzen rechnen. Letztlich gefährdet er den Flugbetrieb in der ganzen Region.*

##### Hallo Tommy, wie sind Deine bisherigen Erfahrungen mit dem Startplatz oberhalb von Neidlingen?

*Abgesehen von einigen ganz wenigen Vorfällen, bei denen Gleitschirmflieger mit dem Auto verbotenerweise bis an den Startplatz fahren wollten, klappt bislang alles bestens.*

##### Wie hoch ist das Fliegeraufkommen bei Euch?

*Unser Sport begeisterter Bürgermeister Rolf Kammerlander wollte genau diese Frage für seinen Gemeinderat beantwortet wissen. Flieger sind jetzt ein Wirtschaftsfaktor für die Gastronomie in der Gemeinde. Deshalb benutzen wir seit der Zulassung ein Startbuch, in das sich jeder Flieger eintragen muss. 2005 wurde hier schon über 1.500 mal gestartet. Das zeigt auch die Notwendigkeit zusätzlicher Startplätze auf der Schwäbischen Alb.*

## Fragen an Herrn Dr. Roland Bauer, Biologe beim Landratsamt Esslingen

### **Bedeutet für Sie die Zulassung neuer Start- und Landeplätze für Drachen- und Gleitschirmflieger eine besonders anspruchsvolle Aufgabe?**

*Ganz sicher. Man muss die Gesamtsituation sehen. Alle bislang avisierten Fluggebiete in unserem Landkreis befinden sich am nördlichen Rand der Schwäbischen*



*Alb, dem Albtrauf. Hier häufen sich jedoch die ausgewiesenen Schutzgebiete, wie FFH-Gebiete und Vogelschutzgebiete, aber auch Naturschutzgebiete, Wasserschutzgebiete, Schonwälder und Bannwälder. Hier sind die Voraus-*

*setzungen für eine Zulassung aus ökologischer Sicht ganz schwierig. Nicht zuletzt reißen sich hier vierzehn Naturschutzgebiete wie auf einer Perlenschnur am Albtrauf entlang, wo von der Gesetzeslage her gar nichts geht. Die zahlreichen Naturdenkmäler und gesetzlich geschützten Biotope, die es zu schützen gilt, seien nur noch am Rande erwähnt.*

### **Im Schwarzwald wurden nach dem Orkan Lothar mehrere neue attraktive Fluggebiete wie Oppenau oder der Baden-Badener Merkur erschlossen. Wie beurteilen Sie die Situation auf der Schwäbischen Alb im Vergleich zum Schwarzwald?**

*Von der wirtschaftlichen Situation her betrachtet, braucht der Schwarzwald dringend Besucher. Der Schwarzwald lebt nicht zuletzt vom Tourismus neben der Nutzholzwirtschaft. Im Landkreis Esslingen wird am Albtrauf an sonnigen Tagen von den Tagesausflüglern um jeden Parkplatz „gekämpft“, Stichwort Ballungsgebiet, mittlerer Neckarraum. Deshalb freuen sich die Landwirte und Förster auf der Schwäbischen Alb an diesen Tagen über jeden Besucher, der nicht auf die Schwäbische Alb kommt.*

**Im Mai 2000 bekam das Fluggebiet Neidlingen auf der Schwäbischen Alb durch Sie**

**die Zulassung. Wie beurteilen Sie die Situation heute, fünf Jahre danach, aus Ihrer ökologischen Sicht? Nicht zuletzt kann Neidlingen als Präzedenzfall für neue Fluggebiete am Albtrauf angesehen werden.**

*Dieser West-Startplatz wird von den Vereinsmitgliedern vorbildlich gepflegt. Wir besuchten schon mehrmals diesen besonders ansprechend gelegenen Startplatz. Unsere größte Sorge waren die Autos oder Motorräder, die den Weg zum Startplatz befahren könnten. Auch dieses Bedenken erwies sich als unbegründet. Die Selbstkontrolle der Flieger funktioniert bislang tadellos in jeder Hinsicht.*

### **Was verstehen Sie unter der Selbstkontrolle der Flieger?**

*Ich möchte Ihnen dazu ein interessantes Beispiel nennen. Wir hatten Mitte der 90er Jahre große Probleme mit den Kletterern. Nach jahrelangen Diskussionen und Verhandlungen einigte man sich auf einen für alle Seiten tragbaren Kompromiss. An bestimmten Felsen ist das Klettern erlaubt und an den Anderen verboten. Durch Einbeziehen der Kletterer in den Entscheidungsprozess und Informationen über die Gründe für die Sperrung bestimmter Felsen, konnte eine große Akzeptanz bei den Kletterern geschaffen werden. Die Kletterer helfen bei der Überwachung der Verbote mit, indem sie Kollegen ansprechen und auf Kletterverbote hinweisen. Jetzt haben wir schon seit vielen Jahren keine Probleme mehr. Aus heutiger Sicht ist diese Kombination aus Lenkung und Verbot die absolut richtige Strategie für alle Outdoor-Sportarten, wie auch das Gleitschirm- und Drachenfliegen oder Mountain Bike-Fahren.*

### **Konkret gesehen befürworten Sie deshalb neue Startplätze auf der Schwäbischen Alb, damit die Schwarzfliegerei endlich aufhört?**

*Outdoor-Sportler wollen in erster Linie ihren Sport ausüben und das unter möglichst für ihren Sport optimalen Bedingungen. Das ist verständlich und legitim. Wenn ihnen dazu in unmittelbarer Nähe ihres Wohnorts Gelegenheit geboten wird,*

*besteht für die Flieger kein Grund illegal an verbotenen Plätzen zu starten. Beim neuen Startplatz Hohenneuffen-Nord band ich deshalb erstmals alle drei Drachen- und Gleitschirmvereine aus dem Landkreis Esslingen als gemeinsame Haltergemeinschaft ein. Die Mitglieder dieser Vereine haben jetzt einen optimalen Startplatz und somit keinen Grund mehr schwarz zu starten.*

### **Bekamen Sie Unterstützung für diesen Vorschlag der gemeinsamen Haltergemeinschaft, oder lehnte der DHV diese Voraussetzung für die Zulassung kategorisch ab? Schließlich handelte es sich um ein Novum bei der Zulassung.**

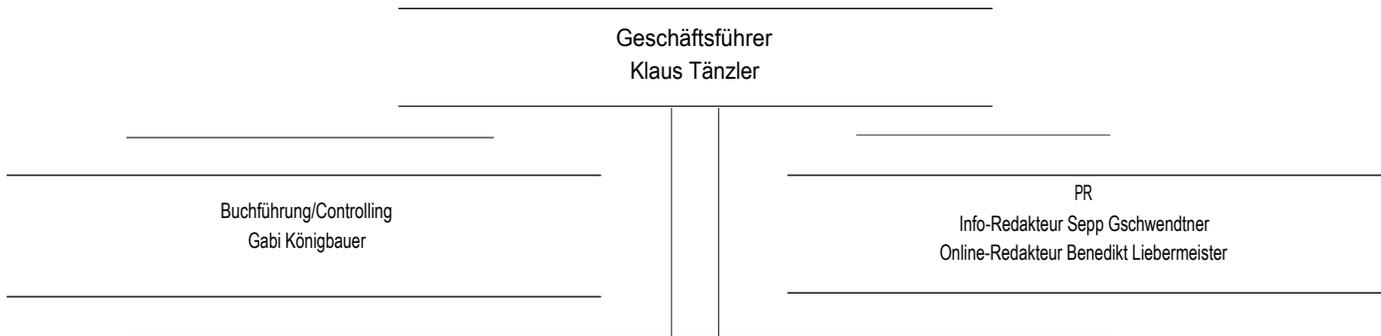
*Ganz im Gegenteil. Die Zusammenarbeit mit Herrn Kloassen und dem DHV war und ist vorbildlich, obwohl wir uns einige Male, salopp ausgedrückt, auf der fachlichen Ebene „in der Wolle lagen“. Das war aber OK. Herr Kloassen war von meiner Idee einer Haltergemeinschaft überzeugt, weil er erkannte, dass die Interessen der Flieger insgesamt über die Interessen einzelner Vereine gestellt werden und diese Regelung allen Fliegern im Landkreis zugute kommt.*

### **Sehen Sie Chancen für weitere Startplätze am Albrand?**

*Damit unsere Strategie der Lenkung mit gleichzeitigem Verbot an den übrigen Stellen auf Akzeptanz stößt und die Regelungen eingehalten werden können, ist ein Mindestmaß an Startplätzen für Gleitschirme, insbesondere für West- und Nordwindlagen, notwendig. Ich denke, wir im Landkreis Esslingen haben unsere Hausaufgaben gemacht und den Fliegern attraktive Startplätze geschaffen, die den Bedarf in unserem Raum decken. Aufgrund der starken Belastung durch Naherholungssuchende einerseits und der hohen Zahl und Dichte der Schutzgebiete am Albtrauf andererseits, sehe ich zurzeit keine Möglichkeit weitere Startplätze im Landkreis Esslingen auszuweisen.*

**Das DHV-info Magazin dankt Ihnen für dieses Gespräch.**

## Bericht 2005 der DHV-Geschäftsstelle



Beauftragter Bereich	
Fachbereich Ausbildung Referentin Caroline Fürst	Fachbereich Gelände Referent Björn Klaassen

DHV/eAeC-Technikreferat Referatsleiter Hannes Weininger	Fachbereich Flugsicherheit Referent Karl Slezak	Fachbereich Mitgliederservice Referentin Caroline Fürst	Fachbereich Sport GS                      HG Teamchef              Teamchef Stefan Mast           Rudl Bürger
LBA-anerkannte Prüfstelle	Fachbereich Technik- Mitgliederservice		



Klaus Tänzler  
Geschäftsführer



Petra Alchele  
Assistentin



Gabi Königbauer  
Buchhaltung

### Geschäftsführung

Zur Verbesserung der Dienstleistungen für Drachen- und Gleitschirmflieger wurde insbesondere das DHV-Internetangebot um weitere Serviceleistungen ergänzt. Darüber hinaus hat der DHV als Interessensverband die Interessen der Mitglieder in der Öffentlichkeit und gegenüber den Behörden erfolgreich vertreten.

Die vom Verkehrsminister übertragenen hoheitlichen Aufgaben (Beauftragtenbereich) bilden einen weiteren Schwerpunkt der DI-IV-Geschäftstätigkeit. Die fortlaufende Überprüfung des Beauftragtenbereichs durch das Luftfahrtbundesamt bescheinigte dem DHV eine beispielhafte Organisation und Abwicklung.

Die buchhalterische Abwicklung in Verbindung mit dem Controlling System (7 Profitcentern und 225 Kostenstellen) trug dazu bei, dass die Vorgaben des Wirtschaftsplanes im Wesentlichen eingehalten wurde.

Die DHV-Geschäftsführung arbeitet beim Weltverband FAI mit und drängt fortwährend auf Erhöhung des Sicherheitsstandards bei FAI-Wettkämpfen. Sie hat aber wegen dem Prinzip "one country one vote" nur begrenzte Einflussmöglichkeit, Dennoch konnte die Funktion des Safety Managers bei internationalen Wettbewerben etabliert werden.

Des weiteren trägt die DHV-Geschäftsführung wesentlich zur Arbeit der Europäischen Hang Gliding and Paragliding Union (EHPU) bei, Die Arbeit der EHPU wird nun transparent dargestellt bei [www.ehpu.org](http://www.ehpu.org).

Im Kuratorium Sport und Natur, hier sind über 3 Millionen Natursportler organisiert, ist der DHV durch seinen Ehrenvorsitzenden Peter janssen im Vorstand vertreten. Nach gelungener Stärkung der Stellung des Natursports im Bundesnaturschutzgesetz gilt es weiterhin diese auch in den Landesgesetzen zu erreichen. Das Kuratorium hat sich jüngst für den DHV gegenüber der Bundesbauministerkonferenz eingesetzt. Ergebnis ist der einstimmige Beschluss aller Bundesländer gegen Bauordnungsverfahren für unsere Fluggelände.

#### Grundsatzfragen

- > Personal: 19 Angestellte, 12 freie Mitarbeiter
- > Finanzwesen: 78.950 Buchungssätze, 336 Konten
- > Büroorganisation
- > Rechtsangelegenheiten
  - > Verhandlungen mit BMV, LBA, Flugsicherung und Luftfahrtbehörden
  - 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 EHPU
- > Mitarbeit bei FAI/CIVL

ek. 4  
- 'ei

Barbara Lacroux  
Buchhaltung

## Mitgliederservice

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



Caroline Fürst  
Referentin



Ins Mayer  
Sachbearbeitung



Christina teigschwendner  
Sachbearbeitung



Margit Wobtrab  
Sachbearbeitung



Horst Barthelmes  
Informationsbüro  
Schlepp

- > Mitgliederverwaltung: 2.120 Austritte, 2.228 Neuaufnahmen; (2004: 2.244 Austritte, 2.294 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 278 Schadensfällen (2004: 245)
- > Wareneinkauf, Warenverkauf
- > Organisation von 10 Rettungsschirm-Seminaren für Rettungsgeräte (2004: 11)
  - Durchführung von 3 Groundhandling-Seminaren für Vereinstrainer (2004: 3)
- > Durchführung von 7 Windschlepp-Informationsveranstaltungen (2004: 5)
- > Durchführung von 1 Seminar für erfahrene Windenführer (2004: 6)



Björn Massen  
Referent Fluggelände,  
Naturschutz

## Flugbetrieb / Gelände

Ein wesentliches Ziel für den DHV ist die Erhaltung und Zulassung von Fluggeländen für die Piloten in allen Regionen Deutschlands. Nur dadurch kann der Flugsport nachhaltig gesichert und entwickelt werden. Seit der Beauftragung durch das Bundesministerium für Verkehr hat der DHV knapp 950 Fluggelände nach § 25 LuftVG in Deutschland zugelassen. Schwierigkeiten bereiten nach wie vor Einwendungen des Naturschutzes und die zunehmende Bürokratie bei den Behörden. Eine vom Ministerium NRW geforderte generelle baurechtliche Erlaubnis für alle Gelände in Deutschland wurde mit einer gezielten Kampagne abgewendet. Die Zulassungsverfahren sind insbesondere dann anspruchsvoll, wenn Rodungen erforderlich sind. Häufig sind Ortstermine notwendig, um Zulassungen zu erzielen. Der DHV arbeitet eng mit den Vereinen zusammen und unterstützt sie mit Informationen und Material. Auch in 2005 waren neben Kurzzeitzulassungen und Verlängerungen die Neuzulassungen der wichtigste Aufgabenbereich.

Im laufenden Jahr wurde die neue Verwaltungssoftware in Betrieb genommen. Für die Zukunft ist eine neue Geländedarstellung auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de) geplant.

- > Erteilung von 29 neuen Erlaubnissen; (2004: 26)
- > 51 Kurzzeiterlaubnissen (z.B. Veranstaltungen); (2004: 45)
- > 65 Erweiterungen, Verlängerungen und Änderungen von Gelände-Erlaubnissen (2004: 59)
- > Stellungnahmen zu Naturschutzproblematiken
- > Fachtagungen und Vorträge
  - > Luftaufsicht in den Geländen
- > Beratung und Information der Mitglieder
- > Aktualisierung der Geländedaten
- > Ortstermine bei Geländezulassungen
- > Luftraum: Mitarbeit im Ausschuss Unterer Luftraum (AUL)
- > Wetternetz
  - Geländeinformations- Karten

Bettina Mensing  
Assistentin



Karsten Kirchhoff  
Freier Mitarbeiter



Caroline Fürst  
Referentin

## Ausbildung

Die Umstellungen auf die neuen Ausbildungsvorschriften wurden abgeschlossen.

2 Performance Center (2004: 2) haben sich erfolgreich einem DHV Qualitäts-Audit unterzogen. Die Ausbildung neuer Fluglehrer, die Betreuung der 307 Fluglehrer (2004: 302) sowie die Zulassung und Betreuung der 126 Flugschulen (2004: 119) waren zu bewältigen. Bei 445 (2004: 449) Pilotenprüfterminen wurden insgesamt 2479 Erlaubnisse und Berechtigungen (2004: 2.735) ausgestellt:

- > 88 HG-A, davon 79 mit Startart Hang, 9 mit Startart Schlepp, 14 mit Startart UL-Schlepp (2004: 141)
- > 1459 GS-A, davon 1435 mit Startart Hang, 327 mit Startart Schlepp (2004: 1.622)
- > 70 HG-B, davon 68 mit Startart Hang, 17 mit Startart Schlepp, 17 mit Startart UL-Schlepp (2004: 82)

- > 635 GS-B, davon 631 mit Startart Hang, 218 mit Startart Schlepp (2004: 587)
- > 85 GS-Passagier, davon 84 mit Startart Hang, 25 mit Startart Schlepp (2004: 159)
  - 3 HG-Passagier, davon 2 mit Startart Hang, 3 mit Startart Schlepp, 1 mit Startart UL-Schlepp (2004: 18)
- > 96 Windenführer (2004: 91)
- > 43 Flugfunk (2004: 35)
  - > 2 DI-IV/ÖAeC-Fluglehrer Lehrgänge für GS und HG (2004: 1)
- > 3 Groundhandling-Seminare (2004: 3)
- > 2 Fachlehrer-Lehrgänge (2004: 3)



Tobias Schreiner

## Jugend

Ziel der Jugendarbeit ist es, einerseits Fortbildungsangebote für junge Pilotinnen zu gestalten und andererseits junge (Noch-) Nichtflieger mit unserem Sport in Kontakt zu bringen. Drehscheibe der Arbeit ist dabei die ständig im Ausbau begriffene Homepage [www.dhv-jugend.de](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. Die Events der DHV-Jugend sind aus dem Terminkalender der jungen Pilotinnen nicht mehr wegzudenken und waren auch 2005 ein großer Erfolg. Schwerpunkte 2005 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; Grundlagenarbeit zur Nachwuchsförderung; Beantwortung von Anfragen per e-mail und Telefon; Förderung der jüngsten OLC-Piloten.

Frühlingserwachen (Greifenburg)

- > junior Fun Cup (Kössen)
- > Homepage [www.dhv-jugend.de](http://www.dhv-jugend.de)
- > Chat & Forum
- Gleitschirmfliegen & Erlebnispädagogik  
ski & fly
- OLC-fly for money



Karl Slezali  
Sicherheitsreferent

## 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. Acht Flugschulüberprüfungen nach § 36 LuftVZO sowie zwei Audits für DHV-Performance trainings wurden durchgeführt. An drei Terminen wurde das DHV-Groundhandlingseminar für Vereinstrainer und Fluglehrer veranstaltet. Zwei Fluglehrerlehrgänge wurden organisiert und durchgeführt.

Das jährliche Treffen der Sicherheitsfachleute der europäischen Verbände wurde in Deutschland veranstaltet.

> Erfassung von 131 GS-Unfällen (2004: 121, 2003: 156) und

19 HG-Unfällen (2004: 22, 2003: 27)

- > Analysieren der Unfalldaten
- > Erstellung der jährlichen Unfallstatistiken  
Audit bei Flugschulen und Performance-Center
- > Fortbildungen
- > Lehrteamsitzungen  
Sicherheits-Mailinglist

## 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. Umfassende Information der Pilotinnen und Piloten unter dem besonderen Gesichtspunkt der Erhöhung der Flugsicherheit und Transparenz der Verbandsarbeit, Gewinnung neuer Piloten und Mitglieder, Bindung der aktiven Piloten an den Verband, Stärkung unserer Lobby.

- > Internet: [www.dhv.de](http://www.dhv.de): Online Redaktion und Webmaster. Ausbau der Homepage: Weblog „Wolkengeflüster“ als eigenständige Plattform. Komplett neu gestalteter, übersichtlicher Einstiegsbereich, speziell auf den Nichtflieger abgestimmt. Suchmaschinenoptimierung, Google bei Suchbegriffen Gleitschirm- und Drachenfliegen Platz 1. Erstellung eines ausgefeilten Statistiktools, jede einzelne Seite/Datei ist jetzt zur Erfolgskontrolle abrufbar. Eigener Backup-Server für Gesamtdomain [dhv.de](http://dhv.de), tägliche Spiegelung der Homepage inklusive der Subdomains. Installation eines neuen Shopsystems. Vermittlung der Faszination des lautlosen Fliegens z.B. DHV-11/ (Video-streaming), Fotogallery
- > Steigerung der Zahl der Zugriffe auf [dhv.de](http://dhv.de) 2005 im Vergleich zu 2004 (Vergleichszeitraum September-Oktober): Besucherzahlen („Unique Users“) pro Woche plus 31% (Durchschnitt 2005: 32.500, Durchschnitt 2004: 24.800). Klickzahlen („Hits“) pro Woche plus 48% (Durchschnitt 2005: 1.100.000, 2004: 507.000). Transfervolumen („Traffic“) pro Woche plus 15% (Durchschnitt 2005: 70 Gigabyte, Durchschnitt 2004: 60 Gigabyte).
- Unterstützung der Vereine bei der Öffentlichkeitsarbeit und bei Veranstaltungen.



Klaus Tjazler  
verantwortlicher  
Redakteur



Sepp Gschwendtner  
Info-Redakteur



Genedikt Lieheneisler  
PR-Referent,  
online-Redakteur,  
Webmaster



Regina Glas  
Assistentin



Renate Alltner  
Grafikerin

- > Veranstaltung eines Presseseminars für Vereine, Schulen und Hersteller,
- > Überregionale Pressearbeit, spezielle regionale Pressemitteilungen bei Deutscher Streckenflugmeisterschaft (DHV Online-Contest)
- > Redaktion und Gestaltung des DHV-Infos, bisher 136 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 Streckenflugmeisterschaft 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 und Events: AERO, Thermik, Bregenzer Wald Cup
  - Erstellung eines Pressespiegels
- > Breite Streuung von Infomaterial
- > Ansprechpartner für alle Fragen zum Drachen- und Gleitschirmfliegen

## Wettbewerbssport

Optimierung des DHV-Sportkonzepts, Konzeption und Umsetzung der Nachwuchsförderung, Organisation des DHV 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 Cup, Deutsche Meisterschaften, 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 Auswertung des German Cups GS
- > Mitorganisation und Ausrichtung der Landesmeisterschaften
- > Auswertung von ca. 6800 Flügen der Deutschen Streckenflugmeisterschaft (2004: 6.000)
- > Planung und Durchführung des DHV-Online-Contests der Drachen- und Gleitschirmflieger (OLC)
  - Betreuung von 20 Teilnehmerländern im OLC und Überwachung von ca. 11.900 Flügen
- > 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



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

*Rudi Bürger*  
Teamchef Damen und FAI 5/Sportmarragen (Drachenläagen)

*Regina Glas*  
Teamchefin Nationalmannschaft Drachenfliegen FAM

*Margit Wehrab*  
Sachbearbeiterin

Koordination der notärztlichen Betreuung bei Auslandseinsätzen  
Aufstellung und Überwachung der monatlichen Trainingspläne sowie Freistellungsanträge für die Piloten der Sportförderkompanie (Bundeswehr)

Bereitstellung aller Wettbewerbsunterlagen wie Musterausschreibungen und Formulare

Ausbau der Internet-Sport-Berichterstattung  
Aktualisierung der Termine, Ausschreibungen und Ergebnislisten im Internet

Ansprechpartner für Auswertungsprogramm RACE und Wettbewerbsorganisation sowie GPS-Auswertungsprogramm CompeGPS

Durchführung der GPS-Dokumentation bei allen zentralen Wettbewerben

Aktualisierung der nationalen Wettbewerbsordnung

Planung und Verwaltung des Sporttats

Vorstandsarbeit im World Cup Komitee

Auswertung von deutschen Rekorden und Weltrekorden

Mitarbeit bei der CIVL



*Hannes Weining*  
Referatsleiter

*Kerstin Liebert*  
Verwaltungsleiterr

*Harn/ Burtz*  
Prüfer für GS, OS-Gürte

*Reiner Bruno*  
Prüfer für GS, GS-Gurte und GS-Rettungssysteme

*Ines Sattler*  
Prüferin für OS

*Chrsfol Kratzner*  
Prüfer für HG HG-Gurte und HG-Rettungssysteme

*Mike Küng*  
Prüfer für GS

*Horst Barthelmes*  
Informationsbüro Schlepp, Prüfer für Schleppgeräte

## Technik

Zum ersten Mal hat der DHV eine umfassende Überprüfung der Serientreue von geprüften Gleitsegeln durchgeführt. Damit soll überprüft werden, ob dort, wo Gütesiegel draufsteht, auch die strengen Anforderungen des Gütesiegels erfüllt werden.

Das Tätigkeitsfeld der DHV-Prüftätigkeit wurde in einem Film „Job am Limit“ dargestellt und im Sender n-W einer breiten Öffentlichkeit vorgestellt.

Zusätzliche Prüfvorschriften für Karabiner wurden entwickelt und sollen eingeführt werden.

Die neu eingeführten Prüfvorschriften für Startwagen und Fahrwerke wurden umgesetzt, dabei konnten hier Sicherheitsdefizite beseitigt werden.

Bei den Prüfstatistiken ist erneut ein deutlicher Anstieg bei den Gleitsegeln festzustellen, aber auch bei den Hängegleitern ist die Anzahl der Musterprüfbescheinigungen erhöht, was in beiden Fällen zu einer Steigerung der Auswahl für die Piloten führt.

Die Testberichte im Internet wurden auch in diesem Jahr internationaler und sind jetzt in deutsch, englisch, französisch, italienisch und russisch aufrufbar.

Der langjährige Mitarbeiter und ehemalige Leiter des Technikreferats, Bernd Schmidler, ist zum Anfang des Jahres 2005 in den verdienten Ruhestand getreten.

22 DHV/ÖAeC neu anerkannte Herstellerbetriebe (2004: 17)

9 Musterprüfbestätigungen für Hängegleiter (2004: 6)

141 Musterprüfbestätigungen für Gleitsegel (2004: 112)

1 Musterprüfbestätigungen für Hängegleiter-Rettungsgeräte (2004: 0)

9 Musterprüfbestätigungen für Gleitsegel-Rettungsgeräte (2004: 21)

3 Musterprüfbestätigungen für Hängegleiter-Gurtzeuge (2004: 2)

12 Musterprüfbestätigungen für Gleitsegel-Gurtzeuge (2004: 21)

3 Musterprüfbestätigungen für Gleitsegelgurtzeug-Protektoren (2004: 3)

1 Musterprüfbestätigungen für Gleitsegelschlepphilfen (2004: 0)

1 Musterprüfbestätigungen für Schleppklinken (2004: 2)

1 Musterprüfbestätigungen für Schleppwinden (2004: 1)

21.375 Musterprüfplaketten (2004: 21.196)

28 Änderungsverfahren (2004: 18)

77 Breitereprobungsfreigaben (Geräte) (2004: 74)

61 Erprobungsausweise (Piloten) (2004: 55)

10 Erteilungen von Kennzeichen (2004: 14)

6 Lufttüchtigkeitsanweisungen (2004: 5)

1 Sicherheitsmitteilungen (2004: 5)

0 Warnungen (2003: 2)

## DHV-VORSTAND



**Charlie Jöst**  
Vorsitzender, 54  
Filmmacher, Modellflug,  
Segelflug und Motorsegler  
bis 1989, Drachenfluglehrer  
und Gleitschirmpilot,  
DHV-Lehrteam



**Frank Herr**  
Stellvertr. Vorsitzender 44,  
Drohtküfernwirt und Verkaufsförderer,  
Gleitschirmpilot



**Lothar Schweizer**  
Finanzvorstand, 48,  
Software-Experte,  
Drachen- und Gleitschirmflieger



**Ulrich Schmottermeyer**  
Sicherheitsvorstand, 47  
Richter am Arbeitsgericht  
Gleitschirm- und Segelflieger,  
Motorpilot (PPL)



**Waldemar Obergfell**  
Ausbildungsvorstand, 60  
Lehrer. Fluglehrer und Prüfer  
für Drachen- und Gleitschirmflieger



**Rudi Bürger**  
Sportvorstand, 53  
HG-Sportmanager,  
Teamchef-Drachen-Damenationalmannschaft  
Drachen- und Gleitschirmlehrer



**Jürgen Rüdinger**  
Technikvorstand, 39  
Projektiert  
Drachen- und Gleitschirmpilot,

## Protokoll der 26. Jahrestagung am 26.11.2005 in Oppenau

**Beginn: 13:45 Uhr, Ende: 19:15 Uhr**

### 1. Begrüßung und Regularien

Charlie Jöst, Vorsitzender des DHV, eröffnet als Versammlungsleiter die Versammlung. Es wird festgestellt, dass die Versammlung mit dem DHV-Info Nr. 135 vom August/September 2005 ordnungsgemäß eingeladen wurde und beschlussfähig ist. Es sind 142 stimmberechtigte Delegierte anwesend. Es folgt die Vorstellung der Vorstandsmitglieder (Bodo Genz entschuldigt), der Regionalbeiräte und der anwesenden DHV Mitarbeiter.

### Beschlüsse:

Petra Aichele wird zur Protokollführerin gewählt Als Stimmenzähler werden die DHV Mitarbeiter, die nicht Delegierte sind, sowie Luise Christmann und Andreas Junk gewählt. Die Tagesordnung wird angenommen, Das Protokoll der Jahrestagung 2004 wird in der im DHV-Info Nr. 132 veröffentlichten Fassung genehmigt

### 2. Bericht des Vorstandes

Vor der Tagung wurde den Delegierten ein schriftlicher Tätigkeitsbericht zugeschickt, die mündlichen Berichte der Vorstände bieten eine Ergänzung. Charlie Jöst spricht unter anderem die modifizierte Checkflugregelung an.

Technikvorstand Jürgen Rüdinger begründet warum der DHV trotz ZEN-Norm das Gütesiegel beibehalten wird. Weiterhin berichtet er über die positiven Ergebnisse der Stichprobenprüfung von Seriengeräten, über die Prüfvorschriften für Karabiner, Startwagen und Fahrwerken sowie die im Wettkampf durchgeführte Überprüfung der Einstellhöhen von HG Wettbewerbsgeräten.

Sportvorstand Rudl Bürger berichtet über sportliche Erfolge, die Öffentlichkeitswirksamkeit der Leistungssportler, die Trends im Leistungssport und den Erfolgsweg des OLC. Sicherheitsvorstand Ulrich Schmottermeyer berichtet über die Recherche zur Versicherung von Haftungsrisiken für Veranstalter und Vereine und gibt einen Ausblick über künftige technische Möglichkeiten zur Erhöhung der Sicherheit beim Streckenflug durch die Online GPS Trecking Technologie. DHV Systemadministrator Peter Wild erläutert hierzu Details. Ausbildungsvorstand Waldemar (J)berg& erläutert die positiven Ergebnisse der Ausbildung. Tobias Schreiner berichtet in Vertretung von Bodo Genz über die DHV Jugendarbeit und stellt seinen Nachfolger für die Organisation der Jugendarbeit, Matthias von Necker, vor. Tobias Schreiner wird als Beirat für Jugend in die DHV Kommission berufen.

### 3. Finanzbericht / Bericht der Kassenprüferin

Finanzvorstand Lothar Schweizer gibt den Finanzbericht. Er präsentiert einen Überblick über die positiven Ergebnisse 2004

und die Hochrechnung des Jahresergebnisses 2005. Kassenprüferin Bettina Stang erläutert den zuvor versandten Kassenprüberbericht Die Zweite Prüferin Kristina Roedel ist entschuldigt. Eine Aussprache über den Finanzbericht und den Kassenprüberbericht schließt sich an.

### 4. Entlastung des Vorstands

Bettina Stang stellt Antrag auf Entlastung des Vorstandes (offene Abstimmung): Die Vorstandschaft wird einstimmig entlastet

### 5. Wahlen

Wahl des Technikvorstands  
Kandidat: Jürgen Rüdinger. Wahl (offene Abstimmung): Jürgen Rüdinger wird einstimmig gewählt. Er nimmt die Wahl an.

### Wahl des 2. Vorsitzenden

Kandidaten: Benno Osowski, Frank Herr, Martin Lohse. Wahl (geheime Abstimmung): Frank Herr wird mit 107 Stimmen gewählt. (Martin Lohse 18 Stimmen, Benno Osowski 17 Stimmen, 1 ungültige Stimme).

### Wahl der Kassenprüfer

Kandidaten: Heidemarie Müller, Sascha Schlösser, Kristina Roedel.

Wahl (geheime Abstimmung): Zur ersten Kassenprüferin wird in Abwesenheit Kristina Roedel mit 99 Stimmen gewählt, zweiter Kassenprüfer wird Sascha Schlösser mit 91 Stimmen. Heidemarie Müller erhält 74 Stimmen. Die Kassenprüfer nehmen die Wahl an.

### 6. Wirtschaftsplan 2006

Der Finanzvorstand Lothar Schweizer stellt den im Geschäftsbericht veröffentlichten Wirtschaftsplan 2006 vor.

### Beschluss (offene Abstimmung):

Der Wirtschaftsplan 2006 wird einstimmig angenommen.

### 7. Anträge:

Antrag von Helmut Bonertz auf Änderung der Ausbildungs- und Prüfungsordnung B-Schein (unbeschränkter Luftfahrerschein) für HG:

„Ich beantrage zu prüfen, ob die jetzige Regelung Abschluss 20 km Flug für die HG-B-Schulung noch zeitgemäß ist In unserer Region Mitte haben die HG-B-Schüler auch nach abgeschlossener Ausbildung oft nicht die Möglichkeit zum B-Schein Abschluss einen 20 km Flug zu machen. Mein Vorschlag wäre, nach abgeschlossener HG-B-Ausbildung eine Wahlmöglichkeit zwischen 20 km Flug oder Prüfungsflug einzuräumen oder in unserer Region (bis ca. 260 m Höhendifferenz) eine Außenlandung deutlich außerhalb des offiziellen Landeplatzes zu

machen (z.B. 5 - 10 km).“

Nach ausführlicher Diskussion Antrag zur Geschäftsordnung auf Beendigung der Diskussion und Einholung eines Meinungsbildes.

Beschluss (offene Abstimmung, einstimmig):

Rednerliste wird nach 2 weiteren Rednern geschlossen.

Charlie Jöst erläutert, dass dieser Antrag den vom BMV beauftragten Bereich betrifft. Dieser Bereich ist laut Beauftragungsvertrag direkt dem Vorstand zugeordnet. Deshalb ist die Jahrestagung hierfür nicht beschlussberechtigt. Sie kann jedoch über ein Meinungsbild abstimmen.

Meinungsbild zum Antrag von Helmut Bonertz (offene Abstimmung):

Mehrheitliche Zustimmung mit wenigen Gegenstimmen.

Antrag von Peter Werner-Harnes: DHV soll sich für Sondertarife bei den Bergbahnen für fliegende Skifahrer, Hängegleiter und Gleitschirmflieger einsetzen:

„Der Vorstand des DHV möge sich beim Deutschen Verband der Bergbahnbetreiber bzw. den Bergbahn GmbHs dafür einsetzen, dass DHV-Mitglieder bei allen fliegerischen Aktionen für die Bergfahrt einen Preisnachlass von mindestens 10% erhalten. Gleiches gilt für die Skipässe, wenn ein Flieger mit Ski und Gleitschirm oder Drachen eine Bergfahrt oder einen Skipass kauft. Für den österreichischen Bereich wird der DHV gebeten, zu versuchen dies ebenfalls zu erreichen.“

Beschluss (offene Abstimmung):

Antrag wird mit wenigen Gegenstimmen angenommen.

Antrag von Benno Osowski zur „Tegelbergbörse“:

Feststellen eines Meinungsbildes zur Durchführung der „Tegelbergbörse“.

Es ergibt sich ein uneinheitliches Meinungsbild.

Dringlichkeitsantrag von Walter Rackl auf Diskussion der Frage, warum es B-Schein-Gebiete gibt:

Beschluss (offene Abstimmung):

Dringlichkeit wird mit 2/3 Mehrheit abgelehnt.

### 8. Bewerbung für die Ausrichtung der Jahrestagung 2006

Vorstellung der Bewerbung der IFG 2000 durch Andreas Junk zur Ausrichtung der Jahrestagung 2006 in Fürth bei Nürnberg.

Beschluss (offene Abstimmung):

Antrag wird mit einer Gegenstimme angenommen.

Gmund, 28.11.2005

Petra Aichele  
Protokollführerin

Charlie Jöst  
1. Vorsitzender

# Protokoll der DHV Regionalversammlungen 2005

## I. Ort und Tage

Region Südwest (Baden Württemberg) in Hohenhaslach / Sachsenheim am 8.10.2005

Region Ost ( Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen) in Laucha am 15.10.2005

Region Mitte (Rheinland-Pfalz, Hessen, Saarland, Nordrhein-Westfalen) in Bonn am 22.10.2005

Region Nord (Bremen, Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Hamburg) in Hamburg am 23.10.2005

Region Südost (Bayern) in Ingolstadt am 12.11.2005

## II. Teilnehmer

Region Südwest (Hohenhaslach): 85 Mitglieder + Vollmachten = 220 Stimmen

Region Ost (tauche): 52 Mitglieder + Vollmachten = 134 Stimmen

Region Mitte (Bonn): 92 Mitglieder + Vollmachten = 230 Stimmen

Region Nord (Hamburg): 51 Mitglieder + Vollmachten = 109 Stimmen

Region Südost (Ingolstadt): 90 Mitglieder + Vollmachten = 269 Stimmen

## III. Begrüßung und Regularien

Die Vorstände der gastgebenden Vereine, der DHV Vorstand Charlie löst, und der jeweilige DHV-Regionalbeirat / Regionalbeirätin begrüßen die Teilnehmer der Regionalversammlungen. In Baden-Württemberg begrüßt zudem Herr Staatssekretär Harder die Versammlung. Die Beschlussfähigkeit und die ordnungsgemäße Einladung über das DHV-Info (Nr. 135) wird festgestellt. Björn Kloassen wird in allen Regionen einstimmig zum Protokollführer gewählt. Die Tagesordnung wird festgelegt. Genehmigung des Protokolls der Regionalversammlung 2004. Einstimmiger Beschluss: Das Protokoll der Regionalversammlung 2004 wird genehmigt.

## IV. Kurzvorträge

### Interessenspolitik

Geschäftsführer Klaus Tänzler berichtet kurz über die Erfolge der Interessensvertretung, insbesondere wurde die neue Pflicht zu Bauordnungsverfahren für Fluggelände abgewehrt. Des weiteren berichtete er in seiner Funktion als Generalsekretär des Europaverbandes EHPU über die erfolgreiche Interessensvertretung gegenüber den Europäischen Behörden, dem Europaparlament (Streichung von geplanten neuen Versicherungsvorschriften für unseren Sport) und Eurocontrol (Gebühren für die Nutzung des kontrollierten Luftraums wurden abgewehrt). Ebenfalls wichtig: die Zuständigkeit für die Nutzungsregeln des unteren Luftraums bleibt bei den nationalen Behörden, die zentrale Regelung durch Eurocontrol hätten Deutschland Nachteile beschert.

### Thermikfliegen für Drachen- und Gleitschirmflieger

Burkhard Martens veranschaulicht in einem lebendigem Dia-Fortrag die Thermik-Theorie und die optimale Nutzung der Aufwinde.

### Fliegen ohne Leistungszwang

Karl Slezak weist auf fehlgeleitete Entwicklungen in den Sportarten Surfen und Drachenfliegen hin, Durch immer anspruchsvollere Geräte verloren tausende Sportler das Interesse am Surfen. Eine ähnliche Entwicklung gab es beim Drachenfliegen. Karl Slezak appelliert an das Fliegen ohne Leistungszwang, um Spaß und Freude langfristig zu erhalten.

### Gelände / Flugbetrieb

Björn Klaassen berichtet über Geländezulassungen, Schwierigkeiten und Problemlösungen bei den Zulassungsverfahren, sowie über die Luftraumsituation in Deutschland.

### Neuer DHV Technikfilm

Charlie Jöst hat für NTV einen Film über den Test von Gleitschirmen und Drachen produziert. Er wurde seit Sommer 2005 mehrfach gesendet und ist gleichzeitig eine gelungene Empfehlung für unseren Sport.

## V. Diskussionsthemen

Region Südwest: Windschleppdurchgang im Rahmen des German Cups.

Region Ost: Windschleppdurchgang im Rahmen des German Cups.

Region Mitte: Bergungskostenerhöhung bei Flugunfällen, Passagier Eingangstest, Überprüfung von Unfallgeräten, Geländezulassung.

Region Nord: Vergünstigung für Piloten bei den Bergbahnen, Zertifizierung und Naturschutz.

Region Südost Haftung von Ehrenamt im Verein

## VI. Delegiertenwahl

Folgende Mitglieder werden als Delegierte für die Jahreshauptversammlung gewählt

Region Südwest: Jöst Karl, Schweizer Lothar, Heidler Sonja, Müller Jürgen, Oberle Eugen, Christmann Luise, Obergfell Waldemar, Rüdinger Jürgen, Volk Claudia, Lohse Martin, Kienzle Klaus, Geiser Werner, Strub Jürgen, Müller Heidemarie, Hellwig Peter, Kröplin Christian, Probst Ulrich, Reck Alfons, Kotscharnik Norbert, Blumenthal Hans-Ulrich, Braun Wolfgang, Trenkle Ralph, Ebene Klaus-Günter, Bube Klaus, Seiler Siegfried, Santostasi Tommaso, Diebold Jutta, Men Franz, Frankus Frank, Börsig Dieter, Werner Valentin, Thieängler Rainer, Hummel Jakob, Heisig Jürgen, Weist Bernd, Illig Klaus, Bossier Rainer, Wolf Werner, Hommer Kai-Heinz, Stadter Willi, Datz Lorenz, Schaber Thilo, Diebold Klaus, Hausen Patrick-Michael

Region Ost: Münchmeyer Dietrich, Prietr Siegfried, Ebeling Bettina, Becker Andreas, Lüders Konrad, Buddee Hans-Christoph, Schlösser Sascha, Kuck Wilfried, Reimann Udo, Pückler Fritz-Michael, Gensen Olaf

Region Mitte: Herr Frank, Bürger Mara, Schlegel Hartmut, Adams Renate, Stang Bettina, Bürger Rainer, Moster Ostermann Monika, Killian Klaus, Fritz Peter, Hohl Friedrich, Bon <sup>9t</sup> Alexander, Herchen Ronald, Rodener Made-Luise, Wihl Peter, Honet Helmut, Zimmer Horst, Zimmer Susanne, Adams Peter, Speckenheuer Rebekka, Zimmer Harald, iahe Peter, Glumann Christine, Nitsche Peter, Schellert Wolfgang, Körner Peter W. Hochhaus Roland, Hofmann Christian F., Miller Christine, Oswald Winfried, Zimmer Dirk, Schultz Werner, Vogel Andrea, Speckenheuer Klaus, Stamg Ralf, Sylla Karl-Heinz, Wippich Ralf, Müller Karsten, Schiffer-Merten Karl, Armbrust Karl-Peter, Truar Stefan, Vogel Michael, Budack Lars, Schulte Burkhard, Jungbluth Michael, Gensert Rene

Region Nord: Giessen Helmut, Dettmer Frank, Schwiegershausen Dieter, Benecke Johannes, Olbinsky Gerhard, Werner-Harves Peter, Theophile Wulf, Amann Ludwig, Tollmien Ulrich, Kreit Ulrich

Region Südost: Klaassen Björn, Glas Regina, Franz Konrad, Gschwendtner Sepp, Schröter Eckhart Griebel Renate, Weininger Helmut, Osowski Benno, Rauscher Georg, Liebermeister Benedikt, Bürger Rudolf, Mast Stefan, Schöffel Ralph, Schmottermeyer Feiler Albert, Kohler Engelbert, Wohrab Margit, Schwiegershausen Corinna, Kiefel Heinz, Rieck Andreas, Schmidler Bernd, Dilger Friedrich, Genz Bodo, Reck! Walter, Brandi Richard, Gricar Primoz, Schmid Arnold, Muth Carsten, Joos Achim, Schreiner Tobias, Heumann Daniel, Lessing Johannes, Schölzel Uwe, Kustermann Silke, Stipanitz Wolfgang, Tschochohei Stephan, Albert Stephan, Boos Michael, Katz Johannes, Irmer Sandra, Irmer Andreas, Junk Andreas, Schigl Walter, von Necker Matthias

## VII. Wahl des Regionalbeirats

Region Südwest: Kandidaten Klaus Kienzle und Luise Christmann. Klaus Kienzle gewinnt die Wahl. Amtszeit: 2 Jahre

Region Nord: Kandidaten: Gerd Olbinsky und Frank Dettmer. Gerd Olbinsky gewinnt die Wahl. Amtszeit: 2 Jahre

Region Südost Noldi Schmid wird einstimmig gewählt Amtszeit: 2 Jahre

Region Ost: Siegfried Prietz wird erneut zum Regionalbeirat gewählt. Amtszeit 2 Jahre

## VIII. Ort der Regionalversammlungen 2006

Region Südwest: Waldstetten (Drei-Kaiser-Berge e.V.)

Region Mitte: Koblenz (Rhein-Mosel-Lahn e.V.)

Region Ost: Jena (Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Jena e.V.)

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

Region Südost: Fürstenfeldbruck (Drachenfliegerclub Fürstenfeldbruck e.V.)

## 21. Dezember 2005

Björn Klaassen	Charlie Jöst
Protokollführer	1. Vorsitzender des DHV

## REGIONALBEIRÄTE



Gerhard Olbinsky  
Regionalbeirat Nord



Frank Herr  
Regionalbeirat Mitte



Siegfried Prietz  
Regionalbeirat Ost



Klaus Kienzle  
Regionalbeirat Südwest

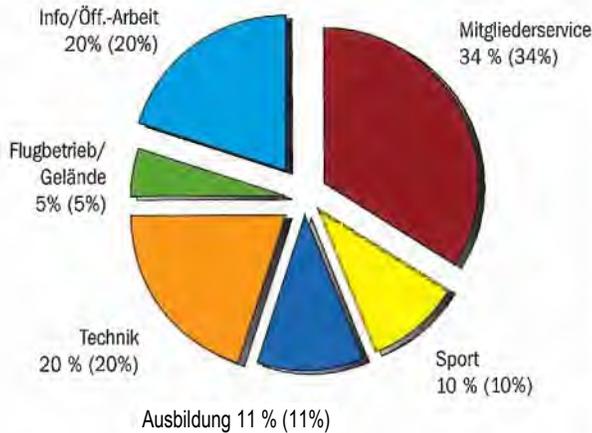


Noldi Schmid  
Regionalbeirat Südwest

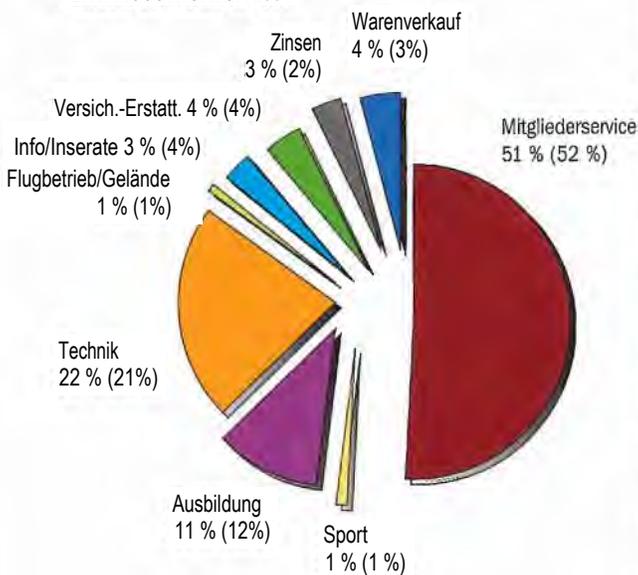
## DHV-Finzen

### AUFWANDSSTRUKTUR 2004

Aufwandsanteile der Referate in %  
(Aufwand 2003: Klammerwerte)

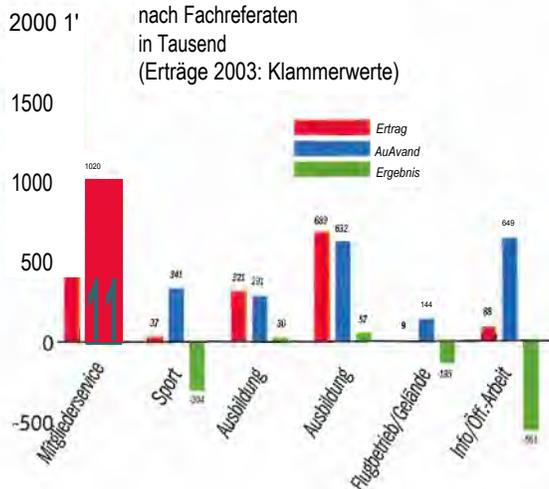


### ERTRAGSSTRUKTUR 2004



### ERGEBNISSTRUKTUR 2004

nach Fachreferaten  
in Tausend  
(Erträge 2003: Klammerwerte)



### WIRTSCHAFTSPLAN 2006(in EURO)

(Vorschau für 2006 im Vergleich mit dem Jahresergebnis 2004 und der Hochrechnung 2005)

Erträge	2004	2005	2006
Beiträge	1.581.730,17	1.581.500,00	1.580.000,00
DHV-Shop	121.016,73	117.497,60	120.000,00
Info-Inserate und Abos	88.027,37	76.204,05	70.000,00
Kostenerstattung Versicherung	149.817,40	130.000,00	130.000,00
Zinsen und ähnliche Erträge	86.642,72	56.269,05	55.000,00
Referat Wettkampfsport	37.127,62	40.072,00	47.700,00
Referat Ausbildung	321.348,58	328.186,70	340.000,00
Referat Technik	688.870,48	684.000,00	590.000,00
Uneinbringliche Forderungen Technik	-17.780,41	-10.000,00	-10.000,00
Referat Flugbetrieb/Gelände	9.056,14	8.649,66	8.500,00
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	106,20	0,00	0,00
Anlagenverk., Auflösung Wertberichtigungen	300,00	0,00	0,00
Gerling Gewinnbeteiligung	0,00	0,00	0,00
<b>Summe</b>	<b>3.066.263,00</b>	<b>3.012.379,06</b>	<b>2.931.200,00</b>

Aufwendungen	2004	2005	2006
Wareneinsatz	96.677,47	77.135,48	85.000,00
Jugendförderung	13.845,07	13.500,00	17.000,00
Vereinszuschüsse, Packerlehrgänge	44.287,79	52.056,10	60.000,00
DHV-Versammlungen + Sitzungen	54.276,70	47.000,00	45.000,00
Nicht abzugsfähige Vorsteuer	69.435,24	66.000,00	66.000,00
Uneinbringliche Forderungen Beiträge	10.019,52	15.000,00	15.000,00
Sport	247.590,71	192.421,94	230.000,00
Ausbildung	138.966,47	134.620,99	145.000,00
Technik	144.834,67	166.704,39	145.000,00
Flugbetrieb, Gelände	36.877,37	35.053,40	45.000,00
Angestelltes Personal	1.044.400,80	1.102.000,00	1.110.000,00
Fachübergreifende freie Mitarbeiter	100.678,35	103.596,99	104.000,00
DHV-Info (incl. Travel und Training)	331.029,45	326.032,51	330.000,00
Kommission	16.042,44	18.000,00	18.000,00
Porto, Telefon etc.	85.707,65	89.289,54	90.000,00
Büromaterial, Fachliteratur, EDV, etc.	90.191,48	87.898,06	90.000,00
Raumkosten	59.968,03	61.167,39	62.000,00
Gebühren und Beiträge	21.067,09	14.254,70	16.000,00
Prüfungs- und Beratungskosten	44.636,39	37.101,52	37.000,00
Versicherungen	67.173,48	66.806,10	68.000,00
DAeC-Beiträge	71.203,80	71.837,15	72.000,00
Messen, Öffentlichkeitsarbeit	94.332,40	112.712,31	120.000,00
Beitrag Förderpool	35.100,00	0,00	0,00
Abschreibungen	89.536,42	80.434,99	80.000,00
Gesetzliche und freie Rücklagen	22.500,00	16.000,00	0,00
Projekt Wetternetz	3.000,00	6.902,18	4.000,00
Rückstellung Naturschutzgutachten und Technik	0,00	0,00	0,00
Einstellung in die Pauschalwertberichtigung	25.400,00	5.000,00	5.000,00
<b>Summe</b>	<b>3.058.778,79</b>	<b>2.998.525,74</b>	<b>3.059.000,00</b>
<b>Gewinn/Verlust</b>	<b>7.484,21</b>	<b>13.853,32</b>	<b>-127.800,00</b>

## Jahresprogramm und Streckenflugpokal des 1. PCS

Der 1. Parafly-Club-Schwaben hat für die Flugsaison 2006 wieder ein umfangreiches Programm für seine Mitglieder aufgelegt. Auf 90 Seiten gibt es Angebote vom gemeinsamen Free-Flight Besuch bis zum Flachland Streckenlager in Berlin. Beim 1. PCS-Streckenflugpokal 2005 steht die entgeltliche Wertung fest. Sieger ist diesmal Ulli Prinz, der bereits die PCS-Clubmeisterschaft in Andelsbuch souverän gewann. Er flog im Pinzgau ein flaches Dreieck mit 158 km mit seinem Nova Artax (DHV 1-2). Zwei sensationelle Flüge lieferten die Vorjahressieger Jürgen Voss und Tomek Ziarko ab, in dem sie die komplette Kreuzeckgruppe von der Emberger Alm aus umrundeten. Wegen des PCS-Wertungsfaktors (±10% für DHV 1er-Schirm) steht Jürgen vor Tomek auf Platz 2 der Wertung. Im Übrigen haben sich Ulli und Tomek für die Liga qualifiziert und werden 2006 für den PCS in der deutschen Gleitschirm Liga ihr Debüt geben. Eine Damenwertung kam leider nicht zustande, weil weniger als 3 Frauen teilnahmen. Erstmals ehrte der 1. PCS den Newcomer des Jahres mit einem Pokal. Es ist Josef Kless, der mit seinem Swing Mistral 3 von Pfalzen bis nach Lienz 94 km das Pustertal hinunter flog. Insgesamt nahmen 38 (Vorjahr 24) Piloten und Pilotinnen des 1. PCS am OLC und damit automatisch an der PCS-Streckenflugmeisterschaft teil. Damit fliegt nun jeder 10. PCS'ler in der Königsdisziplin und sie flogen zusammen mehr als 5.700 km (internationale Wertung, max. 6 Flüge pro Pilot gewertet). Im Streckenflug sind die PCS'ler in der deutschen Vereinswertung auf Platz 13 und in der Gleitschirm-Bundesliga auf Platz 8. Die Vereinsförderung des Wettbewerbsports trägt hier seine Früchte. Die Siegerehrung fand anlässlich der Weihnachtsfeier des 1. PCS statt. Nähere Infos unter [www.1PCS.de](http://www.1PCS.de).

1 Parafly-Club-Schwaben

Wolfgang von Brunn



## Vulkanwochen auf der Fly-Ranch in Hinterweiler

Es finden wieder Vulkanwochen auf der Fly-Ranch Hinterweiler in der Eifel vom 20.5.-28.5. und vom 10.6.-18.6.2006 statt. Neben dem normalen Schleppbetrieb an den Wochenenden ist in dem Zeitraum auch während der Woche Schleppbetrieb. Die seit letztem Jahr mit großem Erfolg begonnene Schulung im Doppelsitzer BiCo wird auch während der Schleppwochen fortgesetzt. Mehr zur Doppelsitzerschulung in einem der nächsten DHV-Infos. Wie im vergangenen Jahr wollen wir mit unseren Caravans wieder eine Wagenburg errichten, grillen und natürlich uns satt fliegen. Warum in die überfüllten Fluggebiete der Alpen fahren – wie wäre es denn mal mit Hinterweiler? Impressionen unter [www.king-art-design.de/hinterweiler/index.htm](http://www.king-art-design.de/hinterweiler/index.htm). Weitere Infos bei Walter Franken, Tel: 0170/4141571. Platztelefon bei Flugbetrieb: D-0175/6361355, DFC-Vulkaneifel, Ralf Wippich, Tel: 0221/513366 oder [www.DFC-Vulkaneifel.de](http://www.DFC-Vulkaneifel.de).

► DFC Vulkaneifel

Hans Koch

**Gleitschirmreisen 2006**

• Siglien  
• Meduno  
• Rumänien  
• Eroberer Alm  
• Pinzgau  
• Calabrien  
• Türkei  
• Brasilien

**Paragliding Tegernsee**  
Tegernseer Straße 88  
semiiittach-Egern  
Tel.: 0802/255-6

Termine and Preise:  
[www.gleitschirmschule-tegernsee.de](http://www.gleitschirmschule-tegernsee.de)

e-mail: [inrooparagtiairg-tiereime-](mailto:inrooparagtiairg-tiereime-)  
Interne: [v-iwvidpiektoiliz-eginisw4](mailto:v-iwvidpiektoiliz-eginisw4)

**... endlich fliegen!**

- \* Paragliding
- \* Paramotor
- \* Windschlepp
- \* Tandem
- \* Rollen
- \* Rabat für Jugendliche

Hotline (05322) 14 1  
[info@paracenter.com](mailto:info@paracenter.com)  
**Airrazie**

**Harzer GLEITSCHIRM**  
Schule & Shop  
**Will paracenter Kentii**

## Weihnachtsfeier und Siegerehrung

Ein Jahresrückblick, Ehrungen der weitesten Flüge und ein launiger Nikolaus standen im Mittelpunkt der Jahresabschlussfeier des Drachen- und Gleitschirmfliegerclubs Rottal-Inn. Gleich zu Beginn besuchte der bereits im Vorjahr phänomenale Nikolaus (Florian Kessler) die Feier. Und auch diesmal war er das Highlight der Feier. In überaus launischen Reimen wurden so manche lustige, aber auch ernste Vorkommnisse im Verein vorgetragen und deren Protagonisten für ihre Untaten vom Krampus mit der Rute bestraft. Bei der DGFC-Streckenflugsiegerehrung (Dieter Neumann bei den Gleitschirmen mit 131 km und Ferdl Spindler bei den Drachenfliegern) wurde besonders der 305 km weite Drachenflug von Ferdl Spindler mit großem Applaus bedacht, der damit Vereinsgeschichte schrieb. Es war dies 2005 weltweit der zwölftbeste Flug im internationalen OLC-



Die Sieger der DGFC — Streckenflugwertung 2005, links Ferdinand Spindler (Drachen) und rechts Dieter Neumann (Gleitschirm)

Streckenflugbewerb. Aber auch in der Mannschaftsvereinswertung (Drachen Platz 27 deutschlandweit, Gleitschirme Platz 26 deutschlandweit) konnte ein deutlicher Aufwärtstrend im Wettbewerbsport innerhalb des Vereines verzeichnet werden. Mit einem kurzen Ausblick auf die geplanten Ereignisse 2006, besonders auf das am 05. und 06. August

2006 geplante Fliegerfest zum 30 jährigen Vereinsjubiläum (der DGFC Rottal Inn ist einer der ältesten Drachen- und Gleitschirmvereine Deutschlands), fand der offizielle Teil sein Ende. Weitere Informationen unter [www.dgfc.de](http://www.dgfc.de).

DGFC Rottal – Inn  
Friedrich Wuitz

## Der 1. Odenwälder Drachenflugclub feierte 30 jähriges Jubiläum

Einer der ältesten Drachen- und Gleitschirmfliegervereine Deutschlands kann auf 30 Jahre Fliegengeschichte zurückblicken. Am 14. November 1975 gründete sich der 1. ODC in Fürth-Erlenbach im Odenwald. Genau 30 Jahre später lud der 1. ODC wieder nach Fürth-Erlenbach ein. Mit über 200 Mitgliedern ist der ODC auch einer der mitgliedsstärksten Vereine in Deutschland. Auch sportlich ist der rührige Flachland-Verein kein Unbekannter. Mit zwei Rekordflügen über 350 km 2004 vom gerade mal 400 m hohen Melibokus, dem 1. Platz (2004) und dem 3. Platz (2005) der OLC-Bundesliga mischt der Verein ganz vorne im sportlichen Geschehen mit. Das man nicht nur Fliegen, sondern auch feiern kann, zeigte sich bei der 30-Jahr Feier. Etwa 100 Flieger und Fliegerinnen, Freunde und Gönner des 1. ODC kamen zu dem Fest. Die Gäste wurden von einer wunderhübschen und professionell gemachten Tischdekoration empfangen. Darüber schwebte der neue Vereins-Doppelsitzerdrachen „Rico“, von der Tribüne flatterte ein Gleitschirm und neben dem Buffet stand einer der ersten Schulungsdrachen des ODC das „Cremetörtchen“.



Dass so was tatsächlich mal geflogen ist, konnte keiner der jüngeren Mitglieder so recht glauben. Die Hallenwände hatten Kurt und Schorsch mit der historischen Plakatausstellung aus Kurts Sammlung verziert. Da waren auch Raritäten, wie z.B. das Plakat zur 1. Weltmeisterschaft im Drachenfliegen, zu sehen. Ein super Buffet und nette Bedienungen kümmerten sich um das Wohl der Gäste. Nach den üblichen Festreden gab es ein besonderes Highlight. Peter Kaltenhofer hatte dank wochenlanger Vorbereitungen aus seinem gesammelten Filmmaterial einen Überblick aus 30 Jahren ODC zu einem spannenden und interessanten Film zusammengeschnitten. Da konnte man sehen, wie das mit der Drachenfliegerei im Odenwald losging, die Expeditionen zu zahlreichen Erstbefliegungen, die ersten Hessenmeisterschaften, wie das Gleitschirmfliegen dazukam, und vieles mehr. Mit einem tosenden Ablas und einem kleinen Stärkungstrunk vom Vorstand wurde Peter für seine perfekte Arbeit gedankt. Im Anschluss gab es noch einige Kurzfilme über die Gleitschirmfliegerei, die historisch bedingt, bei Peters Film nur am Rande zur Geltung kam. Bis weit nach Mitternacht wurde noch das eine oder andere Fliegerlatein ausgetauscht. Mehr Infos unter [www.erstero-dc.de](http://www.erstero-dc.de).



Die Gäste wurden von einer wunderhübschen und professionell gemachten Tischdekoration empfangen. Darüber schwebte der neue Vereins-Doppelsitzerdrachen „Rico“, von der Tribüne flatterte ein Gleitschirm und neben dem Buffet stand einer der ersten Schulungsdrachen des ODC das „Cremetörtchen“.

► 1. Odenwälder Drachenflugclub  
Georg Schumacher

### Richys Sportshop Füssen

Aktion: Rettungsschirmpacken 23. Euro inkl. Rückversand, 2 Jahres Checks, Gebrauchtchirme, Inzahlungnahme von Rettungsgeräten, Gleitschirmen, Gurtzeugen

Neugeräte der führenden Hersteller.

Overalls, Heime Accessoires, Sommer und Wintermoden. Funsportladen  
Rabatte für Vereine

Lassen sie sich Ihr Angebot machen

Richys Sportshop

Augsburgerstraße 7, 87629 Füssen

Tel. 083621925262, fax 08362192509

apcoglidern@t-online.de Homepage: [www.Richys-sportshop.de](http://www.Richys-sportshop.de)

da drüben  
das kleine Plateau  
erinnerst du dich  
wie wir  
im letzten Juli  
da gelandet sind?

ja Wahnsinn  
schwierige Thermik  
an dem Tag

und da hinten  
der kleine Gipfel

der mit dem  
ultrakurzen Start?

~~schau~~ dann  
zieht es dich hoch  
wie im Expresslift

Ad»

fehlt nur noch einer  
14pReGet  
der da hinten rechts  
wo du jedes Jahr  
am Geburtstag  
mitte Mai  
über den Gipfel  
zu fliegen versuchst

jaaa schon gut  
die Wette gilt

Thank you for flying ADVANCE

advance.ch

## Weihnachtsfeier und Pilotenehrung

Im Schloss Heinsheim fand die Weihnachtsfeier des Gleitschirmclub Neckar-Odenwald statt. Neben kulinarischen Leckerbissen gab es einen Rückblick über die abgelaufene Saison in Form einer Bildershow. Unter anderem auch Auszüge aus einem Jordanien-Urlaub (Fliegen in der Wüste), den wir anhand der eindrucksvollen Bilder unserer Mitglieder Claudia und Sabine miterleben durften. Bei dieser Gelegenheit wurden auch einige Piloten für herausragende Leistungen während der Flugsaison 2005 in den heimischen Fluggebieten



Heinsheim (Osthang, bei Bad Wimpfen, 70 m Höhenunterschied) und Schreckhof (Süd-West-Hang mit 120 m Höhenunterschied, in Diedesheim bei Mosbach) geehrt. Einen Pokal erhielten Sven Wörner (längster Flug am Schreckhof, 3 Stunden und 10 Minuten), Ralf Kaufmann (weitester Flug vom Schreckhof, bis Bad Mergentheim, 50 km), Wolfgang Trui (höchster Flug am Schreckhof, 1.400 m über dem Startplatz). Außerdem wurde der Pokal für die diesjährige Clubmeisterschaft an den Gewinner übergeben. Karlheinz Barth hatte die gestellten Aufgaben (Zeitschätzflug, Punktlandung und Talquerung über 6 km) am besten gemeistert und sich den Titel des Clubmeisterverdient.

► Gleitschirmclub Neckar-Odenwald  
Peter Lindemeir

## Strahlende Kinderaugen begrüßten den Nikolaus

Wie „alle Jahre wieder“ luden die Althofdrachen zum traditionellen Empfang des Nikolauses auf der Landwiese nach Althof ein. Starke südliche Winde ließen leider nicht zu, dass Nikolaus und Christkind mit dem Drachen einschwebten. Deshalb wurden sie mit dem geschmückten Hänger im Wald abgeholt und zu den Althofdrachen gebracht. Hier warteten bereits sehr viele Kinder, die die beiden erwartungsvoll und mit strahlenden Augen begrüßten. Selbstverständlich gab es für die Kleinen Süßigkeiten und Obst - während sich die erwachsenen Besucher bei Glühwein und Kuchen stärken konnten. Für die Althofdrachen war es erfreulich, dass - trotz des regnerischen Wetters - so viele Besucherinnen und Besucher der Einladung zum Nikolausfliegen gefolgt sind. Mehr Infos unter [www.althofdrachen.de](http://www.althofdrachen.de).



► Althofdrachen  
Jutta Sendelbach

# Fly Ride+ Ski

am Schilchernhof =  
Traumurlaub im Allgäu

www.schiichernhof.de  
sunglide@t-online.de  
tel. 08374-588895  
fax 08374-588894



## Fliegen in Thüringen

Ganzjährig Kurse  
alle Ausbildungsstufen  
Windenausbildung  
Flugsafaris Shop

UL-Ausbildung: Motorschirm

Prospekt anfordern!

Rosenthaler Str. 25 • 07338 Leutenherg

Tel.: 03 67 34/3 37 Hantly: 01 71/5 14 27 82 • e-mail: osilhuri.ergleitschirmschule@t-online.de

**GEBRAUCHTMARKT,  
INZAHLUNGNAHME,  
SHOP&SERVICE.  
FILLEGL TuAMP  
SICHERHUTS-  
TRAININGS.**

INFORMATIONEN UNTER:  
+ 49 (0) 8641 - 7575  
offmeppc-chlemsee.clo  
www.einiachfliegen.cle

**nig** PARAGLIDING  
PERFORMANCE  
SÜDDEUTSCHEGLEITSCHIRMSCHULE  
HAUPTSTRASSE 53  
D-03246 UNTERWÖSSEN

## BRIEFE

### Danksagung

Im Namen der kubanischen Piloten, bedanke ich mich bei allen Spendern für die Großzügigkeit über das vergangene Jahr. Bisher wurden ca. 350kg an flugfähigem Material und Ausrüstungsgegenständen nach Kuba gebracht. Ein Großteil davon im Dezember 2005.

Mit Hilfe der gespendeten Ausrüstungsteile konnte beim ersten internationalen Freundschaftsfliegen eine Prämierung der Piloten stattfinden, und so konnte jedem der fünf teilnehmenden Clubs je zwei vollständige Ausrüstungen aus den 90er Jahren und einiges an Rettungsgerät, Kleinteilen, Leinenmaterial und anderem Reparaturmaterial überreicht werden.



Die Danksagung bedeutet natürlich nicht, dass wir uns jetzt zurücklehnen können. Die dortigen Flieger sind nach wie vor von der Unterstützung aus dem Ausland abhängig, wenn der Sport in Kuba überleben soll. Wer die junge teilweise sehr talentierte Fliegerverschaft mit ausrangiertem oder nicht mehr genutztem flugfähigem Material versorgen will, kann dies im Rahmen eines Urlaubs auf der Karibikinsel tun. Jeder Flieger ist dort gerne gesehen und wird herzlich aufgenommen. Eine Spende ist keinesfalls nötig um warm empfangen zu werden. Hier geht es in erster Linie um Dinge wie Kameradschaft und Solidarität. Eine Einweisung in die Fluggebiete und gemeinsame Exkursionen sind selbstverständlich möglich. Die Insel ist bunt, abwechslungsreich und hat sowohl kulinarisch als auch kulturell viel zu bieten.

Obwohl in Kuba ganz hervorragende Möglichkeiten zum Fliegen bestehen, haben die dort ansässigen Piloten es ausgesprochen schwer ihren Sport zu praktizieren. Es gibt nämlich für eine relativ große Anzahl an Piloten nur wenig altersschwache Ausrüstung. Da ich mindestens einmal im Jahr nach Kuba fahre, freue ich mich Sachspenden, von denen die nicht selbst dazu kommen diese Perle in der Karibik zu besuchen, mitzunehmen und unentgeltlich weiterzuleiten. Kontaktadressen und Informationen zu den Fluggebieten gebe ich gerne weiter. Ihr erreicht mich unter folgender Anschrift:

Chris Arnu, Gaußstr. 10, 76131 Karlsruhe, chris.arnu@gmx.de  
Tel: +49/171/8387878

Chris Arnu, Gaußstr. 10, 76131 Karlsruhe, chris.arnu@gmx.de  
Tel: +49/171/8387878

Chris Arnu, Gaußstr. 10, 76131 Karlsruhe, chris.arnu@gmx.de  
Tel: +49/171/8387878

### Gleitschirmseminar

Leider ist im DHV Info 137 ein Fehler aufgetreten.

Als Organisatorin des Events Streckenflugseminar von Frauen für Frauen eine Richtigstellung zu veröffentlichen. Es handelte sich auf Seite 92 nicht um ein HG-Streckenflugseminar sondern um ein Gleitschirmstreckenflugseminar.

► Sylvia Vellbinger

# Sicherheitstraining einmal ganz anders



In unserem Fluggebiet in Börry geht es am Hang manchmal recht eng zu. Wir haben Regeln, die die Sicherheit beim Fliegen gewährleisten sollen. Aber was ist, wenn trotzdem zwei Piloten zusammengestoßen sind oder sich gegenseitig in den Leinen verhängen haben und abstürzen? Und das ausgerechnet über bewaldetem Gebiet.

Im vergangenen Herbst schlug ich daher den Feuerwehren aus Esperde und Börry vor, einen Gemeinschaftsdienst zu veranstalten: „Die Rettung eines Drachen- oder Gleitschirmfliegers aus großer Höhe“. Das sind in unseren Gefilden meistens Bäume. Das Unterrichtsthema fand bei den Feuerwehren Gefallen und so machte ich mich an das Werk, eine praktische Übung auszuarbeiten, die im Sommer abgehalten werden sollte.

Der grundsätzliche Verlauf des Übungsdienstes war mir klar. Da es ein erster Kontakt mit dieser Flugsportart werden würde, stand fest, es muss ein Kennenlernen mit Drachen, Gleitschirm, Sicherheitseinrichtungen und der Erklärung, warum diese Dinge überhaupt fliegen, sein. Nach einer Anfrage beim DHV stellte mir Hans Isenberg einige Dias zur Verfügung, auf denen in Bäumen und Seilbahnen hängende Gleitschirme und Drachen und deren Rettung zu sehen waren. Die Dias sollten den Unterricht auflockern und zusätzlich veranschaulichen. Als weiteren Leckerbissen band ich Udo mit seinem Super-8-Film über die Baumrettung eines Drachenfliegers mit Gerät in Börry aus dem Jahre 1981 ein. Wolle übernahm den Unterricht am Gleitschirm, und unser Vorsitzender der Drachenfluggruppe-Börry, Ralf, war für die Fotos zuständig. Nun

war es endlich soweit. Die Neugier der zahlreich erschienenen Feuerwehrleute war geweckt, da sie eine derartige Übung noch nicht kannten. Zuerst teilte ich die Blauröcke in zwei Gruppen. Die einen wurden von mir am Drachen und die anderen von Wolle am Gleitschirm eingewiesen. Danach wurde getauscht. Ein besonderer Augenmerk wurde auf Gurtzeug, Helm, Rettungsschnur und Trillerpfeife gelegt. Zum Abschluss des praktischen Teiles führte ich gemeinsam für alle ein Rettungsgerät vor. Für ausreichend Wind wurde von den Feuerwehrleuten mit einem Belüftungsgerät gesorgt. Danach wurden die Dias und der Super-8-Film von Udo gezeigt. Letzterer fand besonderen Anklang, da einige Kameraden sich an den Einsatz noch erinnern. Der Pilot wurde seinerzeit über die Drehleiter der Feuerwehr gerettet und sein Drachen wurde vom Wind des Polizeihubschraubers heruntergedrückt. Sehr beeindruckend! Abschließend wurden von Ralf, Udo, Wolle und mir noch offene Fragen beantwortet, die bei Bratwurst und Bier vertieft wurden.

Resümierend kann ich feststellen, dass sich ein „Sicherheitstraining“ mit der Feuerwehr lohnt. Es wird zur Rettung wichtiges Wissen vermittelt und ganz nebenbei die Akzeptanz unseres Sports erhöht. Ich möchte mit diesem Artikel zur Nachahmung anregen. Wer Interesse hat, kann sehr gerne Kontakt über den DHV mit mir aufnehmen.

DFG-Börry, Frank Borchers

# TESTFEI2 GE

## 14\

## Das Testberichtschemata für Gleitschirme und Hängegleiter

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

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

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

Geschwindigkeitsangaben werden mit Bräuniger-Flügelradensoren ermittelt, die werksseitig speziell geeicht wurden. Die Ergebnisse sind trotzdem mit den zwangsläufigen Unsicherheiten behaftet und daher nur als Richtwerte zu verstehen.

Bei Hängegleitertests besteht das generelle Problem, dass Trimmmaßnahmen die Flugeigenschaften beeinflussen. Die Testflüge erfolgen mit demselben Gerät und derselben Trimmstellung, mit welchem auch die Flugmechanik-Messfahrt durchgeführt wurde.

Im vorangegangenen Info stand irrtümlich an dieser Stelle ein neuer Wortlaut der Klassifizierung für GS, der sich noch im Entwurfstand befand. Es gilt vorerst weiterhin:

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/DeAeC-zugelassenen Gurtzeuge an)
GX	Gurtzeuge mit festen Kreuzgurten - Alle Gurtzeuge, die der Gurtzeuggruppe GX angehören, sind mit diesem Gleitsegel zugelassen
Biplace	Der Schirm ist für doppelsitzigen Betrieb zugelassen
Y	Hängegurtzeug (frühere Konstruktion)
5	Spezialgurtzeug
Drachen	
	für Piloten, die an einem einfachen Flugverhalten interessiert sind, z.B. weil sie selten fliegen
2	für Piloten, die den Ausbildungsstand Beschränkter Luftfahrerschein (A-Lizenz) haben, und genußvolles Fliegen vorziehen
3	für Piloten, die den Ausbildungsstand Unbeschränkter Luftfahrerschein (B-Lizenz) haben und regelmäßig und in kurzen Zeitabständen fliegen
E	Spezielle Einweisung erforderlich. z.B. wegen ungewöhnlicher Steuerung
G	Spezielles Gurtzeug erforderlich
	Zwischenwerte 1-2 und 2-3 sind möglich



DHV GS\*01-1435.05

MAC PARA MUSE 2.30		
Hersteller	Skyline Fliehk Gen GmbH	
Hersteller	MAC Para Technology Ltd	
Klassifizierung	1.611	
W-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze inne	111	
Beschleunigen	le	
Trimmen	Hein	
Verhalten bei	min. Fluggewicht(100 Kg)	max. Fluggewicht(130 Kg)
<b>Start</b>		
füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, selorf
Auftriehverhalten	kommt solort über Piloten	kommt Well über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	einlach	einlach
<b>Gendeaudlug</b>		
Rollämpfung	durchschnittlich	hoc
<b>Kuneniendlin</b>		
'trudelteoden'	ein <sup>9</sup> urhanden	gering
Steuweg	hoch	hoch
Wendgkeil	durchschnittlich	hoch
<b>Beidseitiges übeidelull</b>		
Sackluggrenze	spar> 75 0M	spät > 15 cm
Fullstallgrenze	spät > 80 an	spät> 80 cm
Bremskrallanslieg	hoch	hoch
<b>Foulales Einklappen</b>		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>Wegdrehen</b>		
Wegdrehen insgesamt	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	gering
	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung
Max. Roll- /hm Hickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 15 Grad
Höhenerverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
<b>luellies Einklappen und Gegend.</b>		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	selbständig
Steuweg	hoch	
Steuernallenahet	hoch	
Gegendrehen	einlach, keine <i>luden</i> an	
	Stömungsabriss	
Öffnungsverhalten	selbständig verregel	
<b>Trudeln aus</b>		
<b>Trudehaus ital. kurredlug</b>		
<b>Steih frale</b>		
Einteilung	einlach	einlach
ludellendent!	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausstellung	selbständig	selbständig
Sinkgeschwindigkeit nach 120'1M)	10	14
<b>Ohren anlegen</b>		
Einteilung	einlach	einlach
Ausstellung	selbständig	selbständig
<b>landung</b>		
ländererhalten	einlach	einlach
<b>Frontales Einklappen (beschleunigt)</b>		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffrem gsve fluten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>Einklappen lbeschkaunigil</b>		
Wegdrehen	<90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	<10 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	gering
	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung
Max. Roll- /bzsz', NickYrinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 15 Grad
Höhenerverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnun werhahn	selbständig	selbständig
<b>Ohren ante en, bescleeni</b>		
Einteilung	leicht	Teich
Ausstellung	selbständig schnell	selbständig schnel
<b>Dirngen nur</b>		

DHV GS-01 -1440-05

FIREBIRD EAGLE S		
fahnde DHV 03 Reibn fagle		
Zertifikatshaber	Firebird International AG	
Hersteller	Firebird International AG	
Klassifizierung	2 GH	
W-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	111	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Nein	
Anhalten bei	min. fluggewicht(165 Kg)	max. fluggewicht(185 Kg)
	1.2	1.2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Ausleerverhalten	kommt solar über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebebeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Geradausflu	1.2	1.2
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandli	1.2	1.2
Trudellend	gering	gering
Steuerverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Kilserisiken	1.2	1.2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm 75 cm	durchschnittlich 60 cm 15 cm
Füllstallgrenze	durchschnittlich 65 cm 80 cm	durchschnittlich 65 cm 80 cm
Bremskrallensieg	hoch	hoch
Frontales Einklappen	1.2	1.2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitig Einklappen	1.2	1.2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 361 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Mar. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 15 Grad	größer 05 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitig Einklappen und Gegenst.	1.2	1.2
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerskrallensieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz	einfach, keine Tendenz
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Füllstall, symm. Ausleitung	1.2	1.2
Trudeln aus Trimmgeschw.	1.2	1.2
Trudeln aus Nureinlu	1.2	1.2
Steilspirale	1.2	1.2
Einleitung	einfach	einfach
Trudellenden	gering	gering
Ausleitung	selbständig	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 120 Ires)	8	9
B-Stall	1.2	1.2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Oben an	1.2	1.2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Jandererhalten	einfach	einfach
frontales Einklappen (beschleunige	1.2	1.2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einklappen (beschleunigt)	1.2	1.2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 100 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Mar. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 05 Grad	größer 65 Grad
Nahereeder	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren besidenni	1.2	1.2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Wann, an zur flugsicherheit	1.2	1.2

DHV GSM -1441-05

FIREBIRD EAGLE		
Tatherickl DHV 03 Firebird Edle		
Zertifikatshaber	Firebird International AG	
Hersteller	Firebird International AG	
Klassifizierung	2 GH	
VASchlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	111	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Nein	
Verhalten bei	min. Fluggewicht(1180 Kg)	max. Fluggewicht(100 Kg)
	1.2	1.2
Füllverhalten	gleichmässig, solod	gleichmässig, sofort
Ausleerverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt (Aa) über Piloten
Abhebebeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Geradausflu	1.2	1.2
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandli	1.2	1.2
Trudellend	(Min)	gering
Steuerverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Secklinggrenze	durchschnittlich 60 cm 75 cm	durchschnittlich 60 cm 15 cm
Füllstallgrenze	durchschnittlich 65 cm 80 cm	durchschnittlich 65 cm 80 cm
Bremskrallensieg	hoch	hoch
Frontales Einklappen	1.2	1.2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitig Einklappen	1.2	1.2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 300 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Mar. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 65 Grad	größer 05 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Eisseitig Einklappen und Ge mut.	1.2	1.2
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerskrallensieg	hoch	hoch
Gagndrehen	einfach, keine Tendenz	einfach, keine Tendenz
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
Füllstall, symm. Ausleitung	1.2	1.2
Trudeln aus Trimm. eschw.	1.2	1.2
Trudeln aus Nureinlu	1.2	1.2
Steilspirale	1.2	1.2
Einleitung	einfach	einfach
Trudellenden	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 Imsci	8	9
B-Stall	1.2	1.2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Oben an	1.2	1.2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	Mehl selbständig	selbständig schnell
Landung	1.2	1.2
landeverhiler	einfach	einfach
frontales Einklappen (beschleunige	1.2	1.2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
Einklappen (beschleunigt)	1.2	1.2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Mar. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 15 Grad	größer 05 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig
Ohren anlegen beschleunigt	1.2	1.2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	nicht selbständig	selbständig schnell
Ergänzungen zur flugsicherheit	1.2	1.2



Einfach Spass | P44 | DHV 1-2'

lir

P26 DHV1 S | M | L

P44 DHV1-2\* XS | SM | ML\* | L

P80 DHV2 XS | SM | ML | L

P360 DHV BEP XXS

P1315 DHV1-2 B I S I M

\* DHV Testflüge bestanden  
4 Grössen  
PAF II (Permant Air How)

Farbkombinationen P44



P R TECH

Peace of Mind

DHV GS-01-1442-05

**FIREBIRD EAGLE**

Lebensbereich 008 03 Firebird regle

Hersteller	Frehird Internationa, AG
Hersteller	Firebird Internationa, AG
Klassifizierung	2 GH
VI-Schlepp?	Ja
Anzahl Sitze min   Anzahl Sitze max	1   11
Beschleuniger?	Ja
Immer?	Nein

Verhalten bei	min. Fluggewicht (95 Kg)	max. Fluggewicht (110 Kg)
---------------	--------------------------	---------------------------

<b>Start</b>	1,2	1,1
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, Onkel
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piklen	kommt sofort über Piklen
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
<b>Gemäufahrt</b>	1,2	1,2
WMämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>Kurvenhandling</b>	1,2	1,2
lindeleider	durchschnittlich	gering
Steuernweg	durchschnittlich	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>Überziehen</b>	2	1,2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 im • 75 cm	spät • 15 c
Füllstallgrenze	durchschnittlich 65 cm • 80 cm	spät • 80cm
Bremskräftenstag	hoch	hoch
<b>Wales: Rollap</b>	1,2	1,2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	gering
Ölknosgerhalten	selbständig geiznet	selbständig verzögert
<b>inselliges Einklappen</b>	2	1,1
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 100 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 360 Grad	180 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
		mit Verlangsamung
Mar. Roll bzw. Hewinkel	weder 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig
<b>Einseitiges Einklappen und Gegenklappen</b>	1,2	1,2
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuernweg	durchschnittlich	hoch
Steuernkulantenstieg	durchschnittlich	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
<b>Füllstall, mm, Ausleiben</b>	1,2	2
<b>fudeln aus Trimmgeschw.</b>	1,2	1,2
<b>Trudeln aus stat. Kurvenflug</b>	1,1	1,2
<b>Stellschnecke</b>	2	1,2
Einleitung	einfach	einfach
Trudellenden	gering	gering
Ausleiben	Hochdrehen 180 - 360 Grad	Harhdrehen < 180 Grad
Sinkeeschwindigkeit nach 710 * (65)	9	9
<b>8-Stall</b>	1,2	1,1
Einleitung	einfach	einfach
Ansehne	selbständig	selbständig
<b>Ohren anlegen</b>	2	1,2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	nicht selbständig	selbständig schnell
<b>landung</b>	1,2	1,1
ländererhalten	einfach	einfach
<b>Wales: Einklappen (beschränkt)</b>	2	2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig amtier
<b>Einseitiges Einklappen (beschränkt)</b>	2	2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
		mit Verlangsamung
Mar. Roll bzw. Hewinkel	größer 45 Grad	wahr 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig
<b>Ohren anlegen, beschleunigt</b>	2	1,2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>Einleitungen zur Fluricherheit</b>	1,2	1,2
Tendenz zu impulsiven Gegenklappen		

DHV GS.01-1443-05

**APCO LAMBADA S**

Lebensbereich 008 01 dgl Lambada

Hersteller	Apo edation Ltd.
Hersteller	Apo Marion Ltd.
Klassifizierung	2 GH
W-Schlepp?	Ja
Anzahl Sitze min   Anzahl Sitze max	1   11
Beschleuniger?	Ja
Immer?	Nein

Verhalten bei	fluggewicht (75 Kg)	max. Fluggewicht (95 Kg)
---------------	---------------------	--------------------------

<b>Start</b>	1,2	1,1
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Achsenverhalten	kommt sofort über Pikler	kommt sofort über Noten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
<b>Gemäufahrt</b>	1,2	1,2
Rollämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>Kurvenhandling</b>	1,2	1,2
frudellenden	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>Überziehen</b>	2	2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm 15 rin	durchschnittlich 60 m - 75 cm
Füllstallgrenze	durchschnittlich 65 cm • 80 cm	durchschnittlich 65 cm • 80 cm
Bremskräftenstag	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>Frontales Einklappen</b>	1,2	2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig reinig	selbständig impulsiv
<b>inselliges Einklappen</b>	2	2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	< 90 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch	hoch
		mit Verlangsamung
Mar. Roll bzw. Hewinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig impulsiv
<b>Einseitiges Einklappen und Gegenklappen</b>	2	2
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuernkulantenstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig reinig	selbständig vermeger
<b>Füllstall, mm, Ausleiben</b>	1,2	2
<b>Trudeln aus Trimmgeschw.</b>	1,2	2
<b>Trudeln aus stat. Kurvenflug</b>	1,2	2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudellenden	durchschnittlich	gering
Ausleiben	Hochdrehen 180 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
Sinkeeschwindigkeit nach 720 * fohl	10	9
<b>8-Stall</b>	1,2	1,1
Einleitung	einfach	einfach
Aestellung	nimmt zögernd Fand auf < 4 Sek	lagern Fand auf < 4 Sek
<b>Ohren anlegen</b>	1,2	1,2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	nicht selbständig
<b>Landung</b>	2	2
ländererhalten	einfach	einfach
<b>Frontales Einklappen (beschränkt)</b>	2	2
Vorbeschleunigung	gering	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>Einseitiges Einklappen (beschränkt)</b>	2	2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	< 90 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch	hoch
		mit Verlangsamung
Mar. Roll bzw. Hewinkel	größer 15 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig impulsiv
<b>Ohren anlegen, beschleunigt</b>	1,2	1,2
Einleitung	klar	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>Einleitungen zur Fluricherheit</b>	1,2	1,2
Tendenz zu impulsiven Gegenklappen		

DHV GS 0 1 - 1 444-05

**APCO LAMBADA M**

Lebensbereich Pkw Laidadae

Hersteller	Acco Indien Ltd.
Hersteller	Apo A'iation Ltd.
Klassifizierung	2 GH
91-Schlepp?	Ja
Anzahl Sitze min   Anzahl Sitze max	1   11
Beschleuniger?	Ja
Immer?	Nein

Verhalten bei	min. Fluggewicht (90 Kg)	max. Fluggewicht (110 Kg)
---------------	--------------------------	---------------------------

<b>Start</b>	1,2	1,1
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, Weil
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	durchschnittlich	einfach
<b>Gemäufahrt</b>	1,2	1,2
Rollämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>Kurvenhandling</b>	1,2	1,2
Trudellenden	durchschnittlich	MWähnlich
Steuernweg	dankeschnidlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>Überziehen</b>	2	2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 69 im 75 cm	durchschnittlich 60 cm 15 cm
Füllstallgrenze	durchschnittlich 65 cm 80 cm	durchschnittlich 65 cm • 80 cm
Bremskräftenstag	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>frontales Einklappen</b>	1,2	1,1
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	gering
Öffnungsverhalten	selbständig veridgell	selbständig verzögert
<b>inselliges Einklappen</b>	2	2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
		mit Verlangsamung
Mar. Roll bzw. Hewinkel	größer 45 Grad	Täler 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig veridgerl	selbständig wringen
<b>Einseitiges Einklappen und Gegenklappen</b>	2	2
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuernweg	gering	höchstlich
Steuernkulantenstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig reuereud	selbständig verzögert
<b>Füllstall, mm, Ausleiben</b>	1,2	2
<b>fudeln aus Trimmgeschw.</b>	1,2	1,1
<b>Trudeln aus stat. Kurvenflug</b>	1,2	1,1
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudellenden	durchschnittlich	gering
Ausleiben	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Huchdrehen 180 - 160 Grad
Sinkeeschwindigkeit nach 710 * (M)	9	9
<b>8-Stall</b>	1,2	1,1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>Ohren anlegen</b>	1,2	1,1
Einleitung	Inkurr	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>Landung</b>	1,2	1,1
ländererhalten	durchschnittlich	einfach
<b>Einseitiges Einklappen (beschränkt)</b>	2	2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig rezelgarl	selbständig verzögert
<b>Einseitiges Einklappen (beschränkt)</b>	2	2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
		mit Verlangsamung
Mar. Roll bzw. Hewinkel	oder 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig verzögert
<b>Ohren anlegen, beschleunigt</b>	1,2	1,1
Einleitung	leicht	kehl
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>Einleitungen zur Fluricherheit</b>	1,2	1,2
Tendenz zu impulsiven Gegenklappen		

DHV 65-01-1445-05



**OZONE ADDICT M**

festbench MV 03 Ozone Addict M

Zertifikatinhaber	NONE Gliders Ltd.
Hersteller	02011E Gliders 11d.
Klassifizierung	2 GH
Vi-Schlepp?	Ja
Anzahl Sitze min   Anzahl Sitze max	1   1
Beschleuniger?	Ja
Trimmer?	Nein

Verhalten bei	min. Fluggesicht (60 Kg)	man. Fluggewicht (85 Kg)
<b>Fülverhalten</b>	gleichmässig, sofort	gleichmässig, Lord
<b>Adriehverhalten</b>	kommt sofort über Piloten	kommt solo über Piloten
<b>Abhebegeschwindigkeit</b>	durchschnittlich	dar hsehnlich
<b>Starthandl.</b>	einfach	einfach
<b>Rolleneplane</b>	ehschlilla	durchschnittlich
<b>rudellendenz</b>	durchschallich	durchschniffelb
<b>Steuerweg</b>	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>Wendigkeit</b>	dunhuhnrtich	durchhleinrrich
<b>Sackfluggrenze</b>	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durthschnirlich 60 cm 75 cm
<b>Füllrelmenre</b>	durchschillich 65 cm + 80 cm	durchschillich 65 cm- Bil
<b>Bremskrallanstieg</b>	hoch	hoch
<b>Vorbeschleunigung</b>	gering	gering
<b>Öffnungsverhalten</b>	selbständig impulsiv	selbständig impulsiv
<b>Wegdrehen</b>	90 - 180 Grad	180 - 361 Grad
<b>Wegdrehen insgesamt</b>	<90 Grad	180 - 360 Grad
<b>Dreheschwhitekeil</b>	durchschiff rd	durchschillich
<b>Max. Roll- bzw. Hickwinkel</b>	größer 45 Grad	grüter 45 Grad
<b>Höhenverlust</b>	durchschnittlich	durchschMllich
<b>Stabilisierung</b>	selbständig	selbständig
<b>Öffnungsverhalten</b>	selbständig	selbständig impulsiv
<b>Stabilisierung</b>	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
<b>Steuerweg</b>	durchschnittlich	durchschiff lich
<b>Sieerkrallanstieg</b>	durchschillich	durchsch nllich
<b>Gegendrehen</b>	einfach, heim Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Senders zum Strömungsabriss
<b>Öffnungsverhalten</b>	selbsrandig reuengeil	selbständig reuegeil
<b>Einleitung</b>	1,2	1,2
<b>Ausleitung</b>	1,2	1,2
<b>Landung</b>	1,2	1,2
<b>Stellt</b>	1,2	1,2
<b>Einleitung</b>	1,2	1,2
<b>Ausleitung</b>	1,2	1,2
<b>Ohren anlegen</b>	1,2	1,2
<b>Einleitung</b>	leicht	'leicht'
<b>Ausleitung</b>	Mehl selbständig	eich' selbständig
<b>Landung</b>	1,2	1,2
<b>lande'verhalten</b>	einfach	Wach
<b>Frontales Einklappen (beschleunigt)</b>	2	2
<b>Yorbzschleunigung</b>	gering	gering
<b>Öffnungsverhalten</b>	selbständig	selbsiendig impulsiv
<b>Einseitiges Einklappen (beschleunigt)</b>	2	2
<b>Wegdrehen</b>	90 ISO Grad	180.360 Grad
<b>Wegdrehen ins mam</b>	< 90 Grad	180 - 360 Grad
<b>Dreh ge schwind ig heil</b>	durchschnittlich	durchnhainla
<b>Max. Roll- bzw. Hickwinkel</b>	grölet 45 Grad	größer 45 Grad
<b>Höhenverlust</b>	durchschludlich	durchschnittlich
<b>Stabilisierung</b>	selbständig	selhsthaig
<b>Öffnungsverhalten</b>	seinlandia	selbständig impulsiv
<b>Einleitung</b>	1,2	1,2
<b>Ausleitung</b>	leicht	reicht
<b>Landung</b>	nicht selbständig	Mär seihslände

DHV OS-01-1446-05



**FREE% DINGO S**

Zertifikatinhaber	FreeX GmbH
Hersteller	freeX GmbH
Klassifizierung	GH
Vi-Schlepp?	Ja
Anzahl Sitze min   Anzahl Sitze max	1   1
Beschleuniger?	Ja
Trimmer?	Nein

Verhalten bei	min. fluggeseicht(60 Kg)	man. Fluggewicht(85 Kg)
<b>Fülverhalten</b>	gleich mässig, sofort	gleichmässle, solon
<b>biziehverhalten</b>	kommt Weil ihm Piloten	kommt dort über Piloten
<b>Abhebegeuwill digkeit</b>	durchschnittlich	durchschninlich
<b>Starthandling</b>	einfach	einfach
<b>Reildämpfung</b>	durchschnittlich	hoch
<b>rudellendenz</b>	nicht vorhanden	Mehl vorhanden
<b>Steuerweg</b>	hoch	hoch
<b>Wendigkeit</b>	durchschnittlich	durchschalk
<b>Sackfluggrenze</b>	spär > 75 cm	spät > 75 cm
<b>Füllsfla renze</b>	spät > 80	speil > 80 cm
<b>Bremskrallanstieg</b>	hoch	hoch
<b>frontales Einklappen</b>	gering	man
<b>Verbeschleinnme</b>	gering	man
<b>Öffnungsverhalten</b>	selbständig nervoged	elbslendig reue
<b>Einseitl. Einklappen</b>	< 90 Grad	<90 Grad
<b>Wegdrehen</b>	< 90 Grad	<90 Grad
<b>Wegdrehen insgesamt</b>	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
<b>Drehgeschwindigkeit</b>	dun'k hinlieh	du mhsnlich
<b>Max. Roll- bzw. Nickwinkel</b>	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
<b>Höhenverlust</b>	gering	gering
<b>Stabilisierung</b>	seihslade	selbständig
<b>Öffnungsverhalten</b>	selbständig	selbständig
<b>Einseitl. es Einklappen um Gegenst.</b>	1	1
<b>Sieihimeng</b>	einfaches Gegenbremsen	einkees Gegenbremsen
<b>Steuerweg</b>	hoch	hoch
<b>Steuerkrallanstieg</b>	hoch	hoch
<b>Gegendrehen</b>	einfach, keine lendenz	einfach, keine indem euer
<b>Öffnungsverhalten</b>	selbständig schnell	seihsrindie scheel
<b>Einleitung</b>	1,2	1,2
<b>Ausleitung</b>	1,2	1,2
<b>Landung</b>	1,2	1,2
<b>Stellt</b>	1,2	1,2
<b>Einleitung</b>	1,2	1,2
<b>Ausleitung</b>	1,2	1,2
<b>Ohren anlegen</b>	1,2	1,2
<b>Einleitung</b>	leicht	leicht
<b>Ausleitung</b>	selhslände schnell	selbständig schnell
<b>Landung</b>	1,2	1,2
<b>lande'verhalten</b>	einfach	einfach
<b>Frontales Einklappen (beschleunigt)</b>	2	2
<b>Verbeschleinnme</b>	gering	gering
<b>Öffnungsverhalten</b>	selbständig reuogon	selbständig verzögen
<b>Einseitiges Einklappen (beschleunigt)</b>	2	2
<b>Wegdrehen</b>	<90 Grad	< 90 Grad
<b>Wegdrehen insgesamt</b>	90 - 180 Grad	90 IH Grad
<b>Drehgeschwindigkeit</b>	durchsdnglich	durchschiff lieh
<b>Max. Roll- bzw. Hickwinkel</b>	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
<b>Höhenverlust</b>	gering	gering
<b>Stabilisierung</b>	selbständig	selbständig
<b>Öffnungsverhalten</b>	selhstand'	selbsts die
<b>Ohren anlegen, besitzent'</b>	1,2	1,2
<b>Einleitung</b>	leicht	In oh'
<b>Ausleitung</b>	selbständig schnell	sehnhendig schnell

**NEU**  
**DHV 1-2**

**306,4 Km**  
**Alfredo Studer**  
**5A - 16.12.2005**  
**5 St. 3 min.**  
**Ø 60,59km/h**

**MISTRAL 4**  
*Leistung satt!*

**swing**

**infae 51/Fing. de**  
**Tel.: +49 101 8141 327 78 88**  
**Fax.: +49 113) 8141 327 78 70**  
**swing.de**

FREEX DINGO M		
/ertlikatinhaber freeX GmbH		
Hersteller freeX GmbH		
Klassifizierung 1 GH		
Yi-Schlepp Ja		
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max 111		
Beschleuniger? Ja		
Inimmed Nein		
Verhalten bei	min. fluggewicht(80 Kg)	max. fluggewicht(105 K
Start	↑	↑
Innen rhalten	gleichmässig, weil	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	hemmt sofort über Piloten
Abbegegenschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	einfach	einfach
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerverhalten	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerveg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Sackneggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
fullstallgrenze	spät > 80 cm	spät > 80 cm
Beinskrallanstieg	heil	hoch
frontales Einklappen	↑	↑
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig eiligert	selbständig reungeit
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll bzw. Hickwinkel	kleiner 15 Grad	kleiner 15 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerveg	hoch	hoch
Steuerskrallanstieg	hoch	hoch
Gegendreihen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimm Mord fahrt auf <4 Sek	nimm /ärgemd Fand aal <-4 Sek
Einleitung	leicht	leicht
Auslegung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	↑	↑
Landeverhalten	einfach	einfach
Frontales Einklappen (beschleunigt)	↑	↑
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verärgert	selbständig verärgert
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll bzw. Hickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einleitung	leicht	leicht
Auslegung	selbständig schnell	selbständig schnell

FREEX DINGO		
/ertlikatinhaber freeX GmbH		
Hersteller freeX GmbH		
Klassifizierung 1 GH		
Yi-Schlepp Ja		
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max 111		
Beschleuniger? Ja		
Trimmer? Nein		
Verhalten bei	fluggewicht(100 Kg)	max. fluggewicht(105 K
Start	↑	↑
Innen rhalten	gleichmässig, samt	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abbegegenschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	einfach	einfach
Rolldämpfung	durchschnittlich	hoch
Steuerverhalten	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerveg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Sackneggrenze	durchschnittlich 60 cm 15 cm	spät > 15 an
fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm 80 cm	spät >
Beinskrallanstieg	hoch	hoch
frontales Einklappen	↑	↑
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll bzw. Hickwinkel	kleiner 15 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerveg	durchschnittlich	hoch
Steuerskrallanstieg	hoch	hoch
Gegendreihen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einleitung	leicht	leicht
Auslegung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	↑	↑
Landeverhalten	einfach	einfach
Frontales Einklappen (beschleunigt)	↑	↑
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll bzw. Hickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einleitung	leicht	leicht
Auslegung	selbständig schnell	selbständig schnell

EM2B11 1111ME

ICARO ICE 2 X S		
/ertlikatinhaber Fly & more GmbH, ICARO		
Hersteller fly MDie GmbH, ICARO		
Klassifizierung 2-3 GH		
Yi-Schlepp? Ja		
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max 1 1 1		
Beschleuniger? Ja		
Trimmer? Nein		
Verhalten bei	min. fluggewicht(65 Kg)	max. fluggewicht(85
Start	↑	↑
Innen rhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abbegegenschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	duldem hnrlich	dualmehrlich
Geräuschkennwert	2	1-2
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerveg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Sackneggrenze	imhendlla 60 cm + 15 an	durchschnittlich 60 cm + 75 cm
fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm + 80 cm	durchschnittlich 65 nm + 80 cm
Beinskrallanstieg	hoch	durchschnittlich
frontales Einklappen	↑	↑
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständigkeringed	selbständig versaum
Wegdrehen	180,360 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180,360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch	hoch
Max. Roll bzw. Hickwinkel	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung
Höhenverlust	großer 45 Grad	grüner AS Gaid
Stabilisierung	selbständig	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	nicht selbständig	selbständig verzagert
Stabilisierung	durch Pumpen mit Bremse	
Steuerveg	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerskrallanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendreihen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	selbständig randgeil	selbständig verzögert
Einleitung	↑	↑
Ausleitung	↑	↑
Einleitung	leicht	leicht
Auslegung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	↑	↑
Landeverhalten	einfach	durchschnittlich
Frontales Einklappen (beschleunigt)	↑	↑
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Wegdrehen	180 - 360 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180,360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch	hoch
Max. Roll bzw. Hickwinkel	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung
Höhenverlust	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Stabilisierung	selbständig	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	nicht selbständig	selbständig reutiger
Einleitung	leicht	leicht
Auslegung	selbständig schnell	selbständig schnell

DHV ES-01-1450-05



**NOVA TYCOON M**

Zertifizierhaber	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.
Hersteller	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.
Klassifizierung	2-3 GH
W-Schlepp?	Ja
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	1 / 1
Beschleuniger?	Ja
Trimmer?	Nein

Verhalten bei	min. fluggewicht(90 Kg)	max. fluggewicht(110K)
<b>Start</b>	1,2	2
frillhalten	gleichmäßig, seld	gleichmäßig, sofort
Aufdehnen	kommt seld eher Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhegegwindigkeit	gering	durchschnittlich
Stahandlin	einfach	einfach
<b>Geradeaude</b>	2	2
Rolldämpfung	durchschnittlich	duz hxlillich
<b>Rolldämpfung</b>	2,3	2,3
Nudellendenz?	hoch	hoch
Steuweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>Seidseiliges</b>	2-3	2-3
Sackluggrenze	hüh < 61cm	früh < 60 cm
fullstallgrenze	früh < 6S cm	früh < 6S cm
Brennkaltanstieg	hoch	hoch
<b>Frontales Einklappen</b>	2	2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchsehillich
Öilnugsverhalten	selbständig euegeit	selbständig serräged
<b>Wegdrehen</b>	90 • I H Grad	90 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 . 360 Grad	180 360 Grad
Drehges eheindiekel	durchschnittlich	durchschnittlich
Man, hfl- bzw. Nickwinkel	größer 4S Grad	erder 4S Grad
Höhegerlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Allnungverhalten	selbständig reuegeil	selbständi sedöged
<b>Einsel,es Einklappen und Ge ensl.</b>	2	2,3
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuweg	due hschntlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz UM	einfach, keine Tendenz zum
Öifnugsverhalten	selbständig schnell	selbständig rezögert
<b>Fullstall, s mm. Ausleitung</b>	1,1	2
<b>Trudeln aus siel. Kurrenflug</b>	2	2
Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 . 360 Grad	Nachdrehen 180 . 360 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 120 Im's		12
<b>8-Stall</b>	1	2
Einleitung	eielech	einfach
Ausladung	selbständig	selbständig
<b>Öhren ante</b>	2	1,2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	nimmt zögemd Fabel aul < 4 Sek	selbständig schnell
<b>Landung</b>	1,2	1
Landesehalten	durchschnittlich	dukinchn dich
<b>Einklappen</b>	2	2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öilnugsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>Einklappen</b>	2,3	2,3
Wegdrehen	580-360 Grad	180 • 360 Grad
Wegdrehen insgesamt	183.360 Grad	ISO 360 Grad
Stehgeschwindigkeit	durchschnittlich	duehahnleich
Max. holt. km Nickwinkel	gröle 4S Grad	größer 4S Grad
Höheneduel	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzogen	selbständig reuegeil
<b>Öhren teschleunil</b>		
Einleitung	leidd	leicht
Ausleitung	nimmt zögemd fahrt auf < 4 Sek	selbständig schnell
<b>Ergänrun en IV Flugsicherheit</b>		

DHV 6S-01 -1451-06



**PRO DESIGN THEMA 60**

Zertifizierhaber	PRO-DESIGN Gral, Hofbauer Ges.m.b.H.
Hersteller	PRO-DESIGN Gral, Hofbauer Ges.m.b.H.
Klassifizierung	1 GH
W-Schlepp?	Ja
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	1 / 1
Beschleuniger?	Ja
Trimmer?	Nein

Verhalten bei	min. fluggewicht(60 Kg)	max. Trimmergewicht (Kg)
<b>Start</b>	2	1,2
frillhalten	gleichmäßig, seholl	gleichmäßig, sofort
Aufziehrerhalten	kommt sofort über Piken	komme sodortüber Piloten
Abhegegwindigkeit	durchschnittliche	duehahn dlich
Stahandlin	einfach	einfach
<b>Rolldämpfung</b>	1,2	1,2
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Nudellendenz	gering	gering
Steuweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch
<b>es</b>	1,2	1,2
Sackluggrenze	durchschnittlich 60 - 15 cm	durchschnittlich 60 cm • 7S cm
fullstallgrenze	durchschnittlich 6S cm • 80 cm	durchschnittlich 6S un - 7S cm
Brennkraftanstieg	durchschnittlich	hoch
<b>Frontales Einklappen</b>	1,2	1,2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öilnugsverhalten	selbständig serzögert	selbständig schnell
Wegdrehen	< 90 Grad	90 • 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 180 Grad	90.180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	hoch
Max. Reit bzw. Nickwinkel	kleiner 4S Grad	mit Verlangsamung
Höheneduel	durchschnittlich	durchschnittlich
Siebasterin	selbständig	sachständig
Blinungsverhalten	selbstädig	selbständig impulsiv
<b>Stabilisierung</b>	1	1
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuweg	durchschnittlich	hoch
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Öifnugsverhalten	selbstädig	selbständig xuegdert
<b>Ausleitung</b>		
<b>Trudeln aus Trimmgedrär.</b>	1,2	
<b>Trudeln aus stal. Kurven*</b>	1,2	
Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	gering	nicht uihäeden
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Northdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720	12	14
<b>Einleitung</b>	1,2	1,2
Einleitung	eielech	einfach
Ausladung	selbständig	selbständig
<b>Öhren ante</b>	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>Landung</b>	1,2	1
Landesehalten	einfach	einfach
<b>Frontales Einklappen (besätewild)</b>		
Vorbeschleunigung	gering	durchschnittlich
Öilnugsverhalten	selbständig Teezögert	selbständig schnell
<b>Einklappen</b>	2	2
Wegdrehen	90 180 Grad	90 - 110 Grad
Wegdrehen insgesamt	<90 Grad	90 . 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch	hoch
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	geiler 4S Grad	oraler 4S Grad
Höheneduel	durchschnittlich	dukschnadch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbstädig	selbstädig
<b>Einleitung</b>	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbstädig schnell	selbstädig schnell
<b>Einleitung en ruh flugsicherheit</b>		



**Arcus 4**  
was sonst 1



info@swing.de  
Tel.: +49 (0) 8141 327 78 88  
Fax.: +49 (0) 8141 327 733 70  
**www.swing.de**

DHV OS-01-1452-06



SKYWARD SCORE NI		
Kathütte 03Si wad kelt		
Zerfätkatlnhaber	Flugsportservice Skmard	
Hersteller	flugsportservice Skyward	
Klassifizierung	1 GH	
W-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	1 / 1	
Beschleuniger!	Ja	
Trimmer?	Nein	
Verhalten bei	min. fluggewicht(82 Kg)	max. fluggewicht(105 Kg)
Stiel		
füllverhalten	gleichmäßig, malet	gleichmäßig, sofort
Aufzieherhalten	kommt lehr über <b>Ne</b>	kommt solo <sup>9</sup> über Pilelen
Ahnelegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Sterhandlin	einfach	einfach
GeradeausL	↓	↓
Rolldämpfung	bah	hoch
Wendhandlin	↑	↑
Tredellendenz	nicht endenden	nicht vorhanden
Steuernweg	hoch	hoch
Wandigkeit	durchrehniglich	durchrehniglich
Beidseitig überziehen	↑	↑
Secklinggrenze	spül > 75 cm	spät > 75 ah
Füllstallmeze	le <sup>9</sup> > 80 cm	spät > Nern
Bremshallansleg	hoch	hoch
rolates	↓	↓
Vorbeschleunigung	gering	gering
*lleaeesverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Erweiterung: Einklappen	↓	↓
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 15 Grad	kleiner 45 Grad
liehenvering	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öllungsverhalte	selbständig	selbständig
Erweiterung: Kanten- und Geent	↓	↓
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Geneebremsen
Sie nerweg	hoch	hoch
Steuerkrallanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffungsverhalten	selbständig reue <sup>9</sup>	selbständig schnell
Trudeln aus Krummeschn.		
Trudeln aus sbst. Kurvenflug		
Stiel		
Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
Erweiterung: Kegel nach 120°	↓	↓
Einleitung	einfach	einfach
Ausleiten	selbständig	selbständig
Öhren anlegen	↓	↓
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landeverhalten	einlud	einfach
Erweiterung: Ed-Up (en Theschleuni.1)	↓	↓
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Erweiterung: Einklappen	↓	↓
Wegdrehen	90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	< 90 Grad
Effegeschwindigkeit	gering	gering
Neu. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 15 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Ögnogsverhalten	selbständig	selbständig
Erweiterung: beschleunigt	↓	↓
Einleitung	leicht	leicht
Auslegung	selbständig schnell	selbständig schnell
Erweiterung: zur Eluoicherhell	↓	↓

DHV 65-01-1453-06



AIRWAVE SPORT 3 XS		
Testbericht DHV 03 Airwave Sport 3 XS		
Zerfätkatlnhaber	Airwave Villing Ges.m.b.H.	
Hersteller	Airwave Villing Ges.m.b.H.	
Klassifizierung	1-2 611	
W-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min (Anzahl Sitze max)	1 / 1	
Beschleuniger!	Ja	
Trimmer?	Nein	
Verhalten bei	min. fluggewicht(155 Kg)	max. fluggewicht(10 Kg)
füllverhalten	gleichmäßig, solert	gleichmäßig, sofort
Aufzieherhalten	kommt seien über Piloten	kommt sofort über Piloten
Ahnelegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Sterhandlin	einfach	einfach
GeradeausL	↓	↓
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendhandlin	↑	↑
Trudellendenz	Mehl vorhanden	nicht vorhanden
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wandigkeit	hoch	hoch
Beidseitig überziehen	↑	↑
Suhlluegrenze	spät > 75 cm	da' > 15 cm
Füllstallgrenze	spül > 80 cm	durehschni <sup>9</sup> lich 65 an -89 cm
Bremshallansli	hoch	hoch
holdales Einklappen	↓	↓
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig reudger!	selbständig verzögere
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	90 - 103 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öllungsverhalten	selbständig	selbständig
Erweiterung: finbla <sup>9</sup> und 6e mal	↓	↓
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuernweg	durchschnittlich	hoch
Steuerkrallanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig vor; r!	selbständig schnell
Erweiterung: sym. durziehen	↓	↓
Trudeln aus Trimm. esschn.	↓	↓
Trudeln aus mlät. Kurvenflug	↓	↓
Steil-irale	↓	↓
Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	Hachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkegeschwindigkeit nach 7181°[ms]	7	
Erweiterung: K-Stall	↓	↓
Einleitung	einfach	einfach
Ausleiten	selbständig	selbständig
Öhren anlegen	↓	↓
Einleitung	leicht	leicht
Anleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landeverhalten	einfach	einfach
Erweiterung: Frontales (inklappen (bescheuteu)	↓	↓
Vorbeschleunigung	durchsehntlich	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Erweiterung: Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	↓	↓
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	110,100 Grad
Nehermwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Erweiterung: Kanten- und Geent	↓	↓
Einleitung	leicht	leicht
Auslegung	selbständig schnell	selbständig schnell
Erweiterung: zur Flugsicherheit	↓	↓

DHV 65-01-1454-06



AIRWAVE SPORT 3 XL		
Testbericht DHV 03 Airwave Sport 3 XL		
Zerfätkatlnhaber	Airwave Villing Ges.m.b.H.	
Hersteller	Airwave Villing Ges.m.b.H.	
Klassifizierung	1-2 GH	
W-Schlepp!	Ja	
Anzahl Sitze im / Anzahl Sitze max	1 / 1	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer!	Nein	
Verhalten bei	fluggewicht(110 Kg)	max. fluggewicht(140 Kg)
Start		
füllverhalten	gleichmäßig, soloN	gleichmäßig, Beleg
Aufzieherhalten	kommt Wort über Piloten	kommt solo <sup>9</sup> über Piloten
Ahnelegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Sterhandlin	einfach	einfach
GeradeausL	↓	↓
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendhandlin	↑	↑
Trudellendenz	gering	gering
Steuernweg	hoch	hoch
Wandigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitig überziehen	↑	↑
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm 75 cm	durchschnittlich 60 cm 75 cm
Füllstallgrenze	durchschnittlich 65 cm . 80 cm	durchschnittlich 65 cm 80 cm
Bremshallansleg	hoch	hoch
Erweiterung: Frontales Einklappen	↓	↓
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
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	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öllungsverhalte	selbständig schnell	selbständig schnell
Erweiterung: Einseitig, Einklappen und Ge ent.	↓	↓
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkrallanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Erweiterung: K-Stall, sornit ersueilung	↓	↓
Trudeln aus Trimm. esthw.	↓	↓
Trudeln aus mlät. Kurvenflug	↓	↓
Steil-irale	↓	↓
Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkegeschwindigkeit nach 720° "Ines"	13	13
Erweiterung: B-Stall	↓	↓
Einleitung	einfach	einfach
Ausleiten	selbständig	selbständig
Öhren anlegen	↓	↓
Einleitung	leicht	leicht
Auslegung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landeverhalten	einfach	einfach
Erweiterung: Frontales Einklappen (bescheerde°)	↓	↓
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Erweiterung: Einseitig, Einklappen (herdrueieigl)	↓	↓
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	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Erweiterung: Kanten- und Geent	↓	↓
Einleitung	leicht	leicht
Auslegung	selbständig schnell	selbständig schnell
Erweiterung: zur Flugsicherheit	↓	↓

DHV 01-0412-05



**ORBITER 14**

Hersteller	fly & more GmbH, ICARO
Inhaber der deutschen Musterprüfung	fly & more GmbH, ICARO
Klassifizierung	2,3
Fluggewicht	80 Kg - 121 Kg
Sitzzahl	1
Höchstzulässige Fluggeschwindigkeit	80 kett
Windschlepp	ja
UL-Schlepp	ja

**TECHNISCHE MERKMAIE**

Trifflavorneilungen	VG
Art des Steuerbügels	profiliert
Steuerbügels	Speedbar
Besonderheiten	

**BODEMANDEING UND STARI** V633%

Statische Lastigkeit	leicht hochlastig
Aerodynamische Lastigkeit	neutral
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich

**GRADEAUS01116** 460% VG 100% 2.3

V min (kett)	29
V min (Chil)	80 >90
Bügeldruck bei 60 km/h	durchschnittlich gering
Bügeldruck bei 80 km/h	hoch <b>durchschnittlich</b>
Richtungsstabilität (Gerent)	Man Gerent kein Giese
	Aalschaukeln möglich

**KURVENHANDLING** 2

Kraftaufwand für Einleiten	gering durchschnittlich	durchschnittlich
Kraftaufwand bei Ausleiten	gering durchschnittlich	durchschnittlich
Reithilf für Einleiten	kurz durchschnittlich	durchschnittlich
Reithilf für Ausleiten	kurz durchschnittlich	durchschnittlich
Schraglage bei V min sink	neutral	leicht zunehmend

**VRDAMM Kim STRÖMUNGSABRISS** 1

Geradeausflug - Bügel langsam vor	problemlos	instabiler Sackflug
Geradeausflug - Bügel schnell vor	problemlos	nicke deutlich ab
Kurvenflug - Bügel langsam vor	problemlos	Kurvensackflug
Kurvenflug - Bügel schnell vor	problemlos	Kurvensackflug
Präzisions hudein	nicht möglich	mar. 1 2 Umdrehung möglich

**LANDUNG**

Ausschwebegrecke	durchschnittlich
Moment des keines	etwas zu hinten
Basisch des Stollens	durchschnittlich
Kmhauwand beim Stollen	durchschnittlich

**IRGAN/ UNGDI ZUR #U6S1(1811111**



DHV 01-0413-05



**COMBAT 113**

DON

Hersteller	AEROS Ltd
Inhaber der deutschen Musterprüfung	Kanus   Was   Pallavicini
Klassifizierung	1
Fluggewicht	105 Kg - 134 Kg
Sitzzahl	1
Höchstzulässige Fluggeschwindigkeit	80 kett
Windschlepp	ja
UL-Schlepp	ja

**TECHNISIMMERMAIE**

Himmvorübungen	VG
Art des Steuerbügels	profiliert
Steuerbügels	Speedbar
Besonderheiten	Jumbos, 2 Schräkneigungsschritte pro Seite

**BODENMIDEING UND SIRRU** 0633% 2

Statische Lastigkeit	leicht hochlastig
Aerodynamische Lastigkeit	neutral
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich

**GRIDERISMIG** 460% VG 100% 3

V min (kett)	29
V min (Chil)	>90
Bügeldruck bei 60 km/h	gering
Bügeldruck bei 80 km/h	durchschnittlich hoch gering
Richtungsstabilität (Gerent)	gering, Aufschaukeln möglich

**KURVENHANDLING** 3

Kraftaufwand für Einleiten	gering	hoch
Kraftaufwand bei Ausleiten	gering	hoch
Reithilf für Einleiten	kurz	lang
Reithilf für Ausleiten	kurz	lang
Schraglage bei V min sink	leicht zunehmend	zunehmend

**VERHAUEN BEIM STRÖMUNGSABRISS** 3

Geradeausflug - Bügel langsam vor	instabiler Sackflug	starkes Abknicken
Geradeausflug - Bügel schnell vor	nicht ab	starkes Abknicken
Kurvenflug - Bügel langsam vor	nicht reell ab	hudein in Kurvenrichtung
Kurvenflug - Bügel schnell vor	nicht reell ab	hudein in Kurvenrichtung
Präzisions hudein	Kurvensackflug	beliebig lang möglich

**LANDUNG** V633%

Ausschwebegrecke	lang
bunt des Stollens	mittelschwer zu hinten
B-Bereich des Stollens	durchschnittlich
Kmhauwand beim Stollen	durchschnittlich

**BGMUMM /UR #IIGHOIER#I#I#I**

Bei allen VG Stellungen deutliche Gierdendenz. UL-Schlepp vagen Gierdendenz anspruchsvoll.



**FLUGSCHULE SILVRETTA GALTÜR Paznaun / Ischgl / Tirol**

„Berg - POWER „  
im wunderschönen Alpenland  
mit professioneller  
Flugbetreuung

**HOTEL UND FLUGSCHULE UNTER EINEM DACH !**

**SOMMER - HIT 2006**  
Flug - Pauschale  
**ALL - INCLUSIVE - WOCHE**  
Genießen Sie die Berge der Silvretta  
und der Ferwall Gruppe mit bester  
Flugbetreuung und Silbertaler's  
feiner Halbpension.  
**NEU: Inklusive Hallenbadbenützung !**  
(Entfernung 3 Gehminuten)

- Größtes Ausbildungs- und Weiterbildungscenter Westtirols mit 30 jähriger Flugerfahrung
- Höhenflüge für Auszubildende: Wir sind DHV und AERO- CLUB anerkannt
- Die A - Schein Prüfung bieten wir nach terminlicher Absprache
- Tandemflüge verleihen Flügel - das mitschwebende Naturererlebnis

Unser Individuelles Flugservice: Funkeinweisung, Abholdienst bei Streckenflug, Starthilfe , hochalpine - Einweisungen...

- Erlebtes mit Begeisterung besprechen: Beim Fliegerstammtisch
- Alternativsportarten: Rafting, Silvretta - Gletschertouren ,
- Nordik-Walking, haueigene Mountainbikes
- Genussflieger kommen mit bestem Service voll auf ihre Kosten
- Bei einer Schlechtwettersituationen aktivieren wir die Kooperationschlene mit anderen, nahellegenden Fluggebieten (Südtirol oder Vorarlberg )
- Exkursion: 20.05 - 27.05. 2006 SLOVENIA - KRVAVEC

**KOSTENLOS:**  
Fliegersuppentopf zu Mittag und der Abholservice vom Landeplatz

**www.flugschule.galtuer.at**  
**e-mail silbertaler@galtuer.at**  
**Elmar Ganahl**  
**Tel. 0043 5443 8256**  
**Fax 0043 5443 8459**  
**A-6563 Galtür 61a**



## „Take me home“

Siegerehrung der Drachen- u. Gleitschirmflieger beim Ostbayerncup

Unter dem Motto „Take me home“ fand die Siegerehrung der Drachen- und Gleitschirmflieger für den Ostbayerncup 2005 in Altmannshof statt. Am Ostbayerncup, dem größten Flachlandstreckenflugwettbewerb der lautlosen Fliegerei, nahmen 20 Vereine, die annähernd 1.500 Piloten repräsentieren, teil. Der Bereich dieses Wettbewerbs erstreckt sich von der Region Ingolstadt im Süden bis nach Hof im Norden, von Wassertrüdingen über Ansbach im Westen und entlang der tschechisch-österreichischen Grenze bis nach Passau im Osten.

Die Wertung umfasst bei den Drachenfliegern die Kategorien Hängegleiter und Starrflügler, bei den Gleitschirmfliegern die offene Klasse, Sportklasse und die Tandemflieger.

Dass sich dieser Wettbewerb steigender Beliebtheit erfreut, zeigt die kontinuierlich steigende Zahl der Teilnehmer. Die Auswertung umfasste insgesamt 420 Flüge von 102 teilnehmenden Piloten. Obwohl die Wetterverhältnisse in diesem Jahr vor allem für die Starts an der Winde nicht die Qualität des Vorjahres erreichten, waren dennoch sehr gute Flüge zu verzeichnen. So konnte Michael Schmidt mit dem Hängegleiter einen 275 km Flug absolvieren, bei den Starrflüglern setzte Reinhard Pöppel das Highlight mit 368 km an die luxemburgische Grenze. In der offenen Gleitschirmklasse kam Thomas Stidl auf 156 km und in der Sportklasse setzte Dietmar Then die Marke bei 126 km. Rein statistisch gesehen war in dieser Flug-

saison der Donnerstag der beste Tag eine weite Strecke zu erfliegen.

Nicht zu vergessen sind die Rückholer, die die Piloten zum Teil bis von der luxemburgischen Grenze wieder nach Hause brachten. Die größte Strecke legte dabei Rosi Dauer zurück, die es auf 2.251 km brachte. Auf den nächsten Plätzen folgen Katharina Seidl mit 1.811. km und Markus Reindl mit 1.221 km.

Ausrichter und Organisator der diesjährigen Ostbayerncup-Siegerehrung war der Fensterbachtaler Deltaclub, der neben den passenden Räumlichkeiten im Gasthof Kopf in Altmannshof durch die Verpflichtung der Kultmusiker Eddy Gabler & Harry mit ihren Akustikgitarren zur musikalischen Umrahmung für einen gelungenen Abend und beste Stimmung sorgten. Die von allen Teilnehmern gelobte Organisation und das ansprechende Ambiente, unterstützt von den Gleitschirmfirmen Nova, Swing, Skywalk und dem GPS-Hersteller Garmin ermöglichten den Piloten und Vereinen so manchen Erfahrungsaustausch. Für eine unterhaltsame Abwechslung sorgte zudem der Auftritt der flotten Damen der Narhalla Haselmühl mit einem Showtanz.

Albert Bruckner

### WERTUNG

#### Starrflügler

- |    |                  |                                 |
|----|------------------|---------------------------------|
| 1. | Reinhard Pöppel  | (ULDFC Forst, )                 |
| 2. | Alfred Götz      | (Nordbayerische Drachenflieger) |
| 3. | Moritz Matschoss | (DGC Bayerwald,)                |

#### Hängegleitern

- |    |                 |                  |
|----|-----------------|------------------|
| 1. | Michael Schmidt | (UL-DFC Forst, ) |
| 2. | Georg Rauscher  | (DGC Bayerwald)  |
| 3. | Hans Kiefinger  | (DGC Bayerwald,) |

#### Offene Gleitschirmklasse

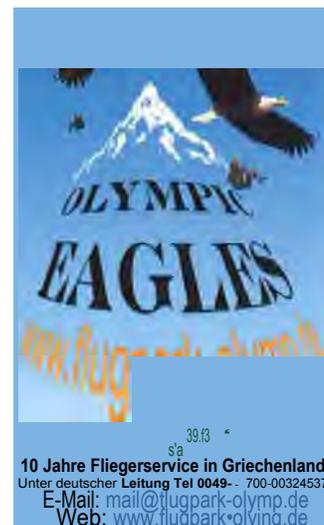
- |    |              |
|----|--------------|
| 1. | Erwin Auer,  |
| 2. | Thomas Stidl |
| 3. | Karl Bauer   |

#### Gleitschirm Sportklasse

- |    |              |                  |
|----|--------------|------------------|
| 1. | Markus Seidl | (DGC Bayerwald), |
| 2. | Dietmar Then | (Bamberger GSC)  |
| 3. | Stefan Wirth | (DGFC Regental). |

#### Tandemklasse

- |    |                  |                                 |
|----|------------------|---------------------------------|
| 1. | Ludwig Lohner    | (GSC Ratisbona)                 |
| 2. | Wolfgang Huberth | (Nordbayerische Drachenflieger) |
| 3. | Bernd Woitinek   | (XC Flatlands)                  |





## Altes Lager Open und DCB-Streckenflugpokal - vom Winde verweht

Obwohl das Wetter 2005 nur wenig Verständnis für die Drachen- und Gleitschirmfliegerei zeigte, gelang dem Drachenflieger-Club-Berlin mit dem offenen Wettbewerb „Altes Lager Open“ und dem vereinsinternen DCB-Pokal ein kleines Kunststück: Mit 163 Flugmeldungen wurde die Bilanz des Vorjahres deutlich übertroffen. Und obwohl es heuer keinen 200+ km-Flug gab, wurden die 100 km gleich 14 mal „geknackt“. Den ersten Hunderter absolvierte Robert Bernat bereits am 16. April 2005: Eigentlich wollte er nur einen neuen Gleitschirm ausprobieren. Dann schaffte er es doch, in der extrem zerrissenen Thermik aufzudrehen und landete einige Stunden später auf dem Flugplatz Ballenstedt am Harz - 124 Kilometer westlich. Schon eine Woche später - am 23. April - erlebte das Jahr seinen streckenfliegerischen Höhe-

punkte. Die dort bestplatzierten vereinsfremden Piloten sind: 9. Platz - Helmut Willms (Flight Design Ghostbuster); 19. Platz - Frank Dettmer (Bautek Milan Racer) und 22. Platz - Uwe Schmidt (Gugenmos ESC). Auf ein Neues in 2006, liebe Gäste! Robert Bernat (Gin Boomerang) geht als Gesamtsieger mit gutem Vorsprung vor Claus Gerhard (Flight Design Exxtacy 160) und Rene Pauly (Ozone Vulcan) aufs Siegereppchen.

Und noch etwas Statistik: Die meisten Wertungsflüge, nämlich 16, hatte Robert Bernat, der mit seinem Gleitschirm auch Mal gleich fünffach die 100-km-Marke knackte. Von den insgesamt 35 Teilnehmern wurden fast 7.000 Streckenkilometer erfliegen. Dieses Jahr waren die Drachen und Starrflügler stark vertreten: So flogen Claus Gerhard und Wolfgang Nisser neben einigen Hundertern auch Dreiecke mit mehr als 100 km Gesamtlänge.

Mehr Informationen zu den eingereichten Flügen gibt es auf der Webseite des Vereins unter [www.dcb.org/Sport](http://www.dcb.org/Sport).

Ein Blick in die Windenschleppstatistik des DCB zeigt, dass sich das Fluggelände am ehemals russischen Militärflugplatz „Altes Lager“ bei Jüterbog hervorragend etabliert hat: Alleine 2.500 Windenschlepps wurden in diesem Jahr gezählt - 85 Prozent mit dem Gleitschirm. (Zum Vergleich: Im Rekordjahr 2003 waren es knapp 3.000 Windenschlepps.)

### Wertung

Platz	Name	Fluggerät	Punkte
1	Bernat Robert	Gin Boomerang	377
2	Claus Gerhard	Flight Design Exxtacy	36
3	Pauly Rene	Vulcan	263
4	Nisser Wolfgang	Flight Design Exxtacy	
5	Walter Manfred	Nova Artax	261

punkt: 16 Flüge mit insgesamt 458 km wurden an diesem Tag eingereicht.

Zum Wettbewerb „Altes Lager Open“, an dem auch Gastpiloten teilnehmen können, gab es 2005 die ersten 14 Gast-Flugmel-

# IMPRESSUM

## Herausgeber:

Deutscher Hängegleiterverband e.V. (DHV) im DAeC,  
Fachverband der Drachenflieger und Gleitsegler in der  
Bundesrepublik Deutschland

Postfach 88, 83701 Gmund am Tegernsee

## DHV homepage:

<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-fon: 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: [sicherheit@dhv.de](mailto:sicherheit@dhv.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 Jöst -1. Vorsitzender

Vereinsregister-Nummer: AG München Vereinsregister 976

Umsatzsteueridentifikationsnummer: DE 131 206 095

## Druck und Repro:

Mayr Miesbach GmbH, Am Windfeld 15, 83714 Miesbach

Papier: chlorfrei

Auflage: 32.500

Titel: Florian Wagner

# TERMINE

Die Drachenflieger nutzen inzwischen bevorzugt die Möglichkeit des F-Schlepps. 1.209 Mal nahm Trikepilot Peter Schühle Flexible und Starre ans Seil - davon alleine 806 Mal Drachenflugschüler. An der Winde und hinter dem Trike sind das insgesamt etwa 3.700 Starts 2005.

Rekordverdächtig ist die Zahl der Gästeschlepps an der Winde: 465 Mal hingen vereinsfremde Piloten am Schleppseil - gegenüber dem Jahr 2004 mit 214 Gästeschlepps eine satte Verdoppelung! Dazu trug sicher auch bei, dass der Verein nun mit seinem neuen Clubheim kostengünstige und bequeme Übernachtungsmöglichkeiten für Gäste und Camper bietet. So verbrachten in diesem Jahr nicht nur viele Individualpiloten Ferientage im Alten Lager - auch die Vereinsfreunde des 1. PCS aus Stuttgart, der Gleitschirm- und Drachenfliegerverein „Milan“ aus Kiel und die Hamburger Drachenflieger waren mehrmals Gast in Brandenburg. Jörg Maaß und Michael Kickter

## Paratech sponsert XCCup

Paratech wird dem XCCup 2006 einen neuen P44, DHV 1-2, als Sachpreis zur Verfügung stellen. Ein Sachpreis in dieser Größenordnung ist außergewöhnlich und ist ein zusätzlicher Anreiz für die Teilnahme an diesem Streckenflugwettbewerb in Rheinland-Pfalz. Nähere Infos unter [www.xccup.net](http://www.xccup.net).

## Gleitschirm

### Internationale 441:Jeeibe

Int. Bayrische Meisterschaft	29.04.-07.05.06	Rottach-Eltern	SMast@dvh.de
World-Cup Brazil	18.03.-25.03.06	Casteto	<a href="http://vaimpeca.org/">http://vaimpeca.org/</a>
3. int. Deutsche Meisterschaft	12.05.19.05.06	Berchtesgaden	SMast@dvh.de
Vfold-Cup Austria	20.05.27.05.06	Milslänensee	<a href="http://www.pecacrg/">http://www.pecacrg/</a>
23. int. Guarnieri Trophy	01.06.04.06.06	Feltre/Belluno	<a href="http://evav.guarnierinophy.it/index.php?dest-comp&amp;lang-en">evav.guarnierinophy.it/index.php?dest-comp&amp;lang-en</a>
int. BaWii	02.06.05.06.06	Oppenau	<a href="http://evav.batioue-open.de/">evav.batioue-open.de/</a>
Europameisterschaft	01.07.-15.07.06	Martine Avoriaz	<a href="http://www.europaraglidmng.com/">www.europaraglidmng.com/</a>
Italienische Meisterschaft	22.07.-29.07.06	Corinizzole	<a href="http://vaihelegapilotifidorg/">vaihelegapilotifidorg/</a>
World-Cup Swierland	05.08.-12.08.06	Fiesch	<a href="http://www.pecarj.org/">www.pecarj.org/</a>
World-Cup Slovenia	02.09.09.09.06	Tolmin	<a href="http://wevr.pecarj.org/">wevr.pecarj.org/</a>
World-Cup Finale Reunion	04.11.-11.11.06	St Leu	<a href="http://www.pwca.org/">www.pwca.org/</a>
FAI-Wettbewerbskalender	<a href="http://events.faicrgiparagliding/calendatasp">http://events.faicrgiparagliding/calendatasp</a>		

### Deutsche Meisterschaft

3. int. Deutsche Meisterschaft	12.05.19.05.06	Befehlesgaden	SMast@dvh.de
--------------------------------	----------------	---------------	--------------

### Gleitschirm üga (vorläufige Termine)

Bayrische Meisterschaft	29.04.-07.05.06	Rottach-Egern	SMast@dvh.de
Deutsche Meisterschaft	12.05.19.05.06	Berchtesgaden	SMast@dvh.de
Veltins Cup	15.06.-18.06.06	Pinzgau	SMast@dvh.de

### Landsmeisterschaften und German Cups

Bayrische Meisterschaft (FALZ)	29.04. - 07.05.06	Rottach-Egern	SMast@dvh.de
HLB-Hessische Meisterschaft	21.05. - 27.05.06	Greifenburg	<a href="http://www.h1b-gleitfliegen.de/hessenmeisterschaft.htm">www.h1b-gleitfliegen.de/hessenmeisterschaft.htm</a>
Ba'Ni (f AI.2)	02.06. - 05.06.06	Oppenau	<a href="http://iirav.haeue-open.de/">iirav.haeue-open.de/</a>
German Flatlands	24.07. - 28.07.06	Altes Lager	

### Junior- & ladies Challenge

Junior & Ladies Challenge	20.08.27.08.06	Greifenburg	<a href="http://etvedh.v.de/typo1unicLund_Ladies_C.370.0.html">etvedh.v.de/typo1unicLund_Ladies_C.370.0.html</a>
---------------------------	----------------	-------------	--

## Drachen

### Internationale Welthenerbe 2005/2006

FAAenbewerbskalender	<a href="http://events.fai.org/paragliding/calendatasp">http://events.fai.org/paragliding/calendatasp</a>		
Trofeici Montegrappa	15.04.-17.04.06	Bassanc (I)	<a href="http://effievololibe.romontegrappail/trofeiomontegrappa/deltaplano/deitaplano.htm">effievololibe.romontegrappail/trofeiomontegrappa/deltaplano/deitaplano.htm</a>
Sportana int. Championship	21.01.-28.01.06	Tocumwal (AUS)	<a href="http://www.sportavia.com/HangGliding/2005_06_International_Open/International_Open.htm">www.sportavia.com/HangGliding/2005_06_International_Open/International_Open.htm</a>
LIS-Nationals-Flytec-Championship	16.04.-23.04.06	Groveland-Florida USA	<a href="http://www.questairforce.com/">www.questairforce.com/</a>
Eva-MenyhartCompetition	11.05.-21.05.06	Dunarrjuras (Ungarn)	<a href="http://wimsarkanyteplues.hu/meev/index.php">wimsarkanyteplues.hu/meev/index.php</a>
WM-Damen und Starre 2006	18.05.-27.05.06	Groveland-Florida USA	<a href="http://vaviequestairforce.com">vaviequestairforce.com</a>
Europameisterschaft 2006 FAI Class 1	16.06.-30.06.06	Opatija-Buzet (HR)	<a href="http://www.cubeprogramming.com/HomoVolans/">www.cubeprogramming.com/HomoVolans/</a>
Intern. französische Meisterschaften	08.07.-15.07.06	laragne (F)	<a href="mailto:jaacques.bott@freier">jaacques.bott@freier</a>
Dolch Open	15.07.22.07.06	Monte Cucco (I)	
Pre-Worlds FAI 1	06.08.-12.08.06	Big Springs Texas	
British Open	27.08.-02.09.06	St Andre (F)	<a href="mailto:hgmeethead@aol.com">hgmeethead@aol.com</a>

### Junior- & ladies Challenge 2006

Junior & Ladies Challenge	20.08.-27.08.06	Greifenburg	<a href="http://imr.dhv.de/typo1unior_und_Ladies_C.393.0.html">imr.dhv.de/typo1unior_und_Ladies_C.393.0.html</a>
---------------------------	-----------------	-------------	--

### Landesmeisterschaften 2006

German Flatlands	31.07.-04.08.06	Altes Lager	<a href="mailto:siegfried.prie@web.de">siegfried.prie@web.de</a>
Hessen	21.05.27.05.06	Greifenburg	<a href="http://weehib-gleitfliegen.de/hessische.htm">weehib-gleitfliegen.de/hessische.htm</a>
Bayern, BAU	25.05.28.05.06	Kandelj	

[www.jenair.de](http://www.jenair.de)  
 Saalbahnhofstraße 10  
 07743 Jena  
 Tel.: D-(0)3641-825900

**Fly**  
**Srnile**

vereinsschulung vor Ort  
 Fliegershop online  
 Finanzierung ab 0%

# JEAQAIR

## Paraglidin%

**CL7/ÄhI/L4/a**  
**AttStelA**  
**G**  
**NAV-1**  
**PRO**

Flugferien 4  
 Tel: (+43) 664 181 7953

Einzige ortsansässige Flugschule in Oberkärnten  
 (30 Jahre Flugerfahrung)  
 Flugbetreuung und XC Tipps in Kärnten  
 Fluggebiete für alle Startrichtungen  
 Höhenunterschied von 200 -1600 m  
 Flughafentransfer, Zimmer mit Frühstück

[www.flycarinthia.at](http://www.flycarinthia.at)

# 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 Gerätekennezeichnung. Keine Geräteanmeldung. Für Versicherungsfälle in Dänemark vorgeschriebene Deckung ohne Mehrprämie.

## Kombinierte Halter-Haftpflicht und Passagier-Haftpflicht (CSL)

Deckungssumme: 4.000.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden. Gültig auch in Österreich.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
560€ €

Deckungssumme: 2.500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden. Gültig auch in Österreich.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
460€ €

Umfang Halter-Haftpflicht: wie oben »Halter-Haftpflicht« ohne Selbstbeteiligung.

Umfang Passagier-Haftpflicht: Luftfrachtführer, Halter und berechtigter Benutzer.

## Für alle Mitglieder kostenlos

### Bergungskosten

Deckungssumme: 2.500€ €  
Umfang: Suche, Rettung, Krankentransport, notwendiger Rücktransport, Ohne Mehrkosten für Bergung des Fluggerätes. (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.

## 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 € Geseungsgeld je Krankenhaustag. Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
33,20 €

## Flug-Unfall nur Invalidität

Deckungssumme: 5.000,- €

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
6,60 €

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
16,50 €

**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,- €

## **E** 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 Afliggedvereine kostenlos

### Vereins-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden,  
Umfang: Tätigkeit des Mitgliedsvereins, des Vorsitzenden, der Gruppenleiter, etc.

### e Veranstalter-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.  
Umfang: Alle Hängegleiter- und Gleitsegelveranstaltungen des Mitgliedvereins im Versicherungsjahr.

### **EM** Boden-Unfall für Startleiter

Deckungssumme:  
€ bei Tod  
5.000,- € bei Invalidität.  
Umfang: Tätigkeit als vom Mitgliedverein beauftragter Startleiter.

## Für alle Meeder und Mitgliedsvereine kostenlos

### Gelände-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.  
Umfang: Halter von Hängegleiter- und Gleitsegelgeländen.

### Schleppwinden-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000€ € pauschal für Personen- und Sachschäden.  
Umfang: Halter und Bediener der Startwinden inkl. der Seilrückholfahrzeuge beim Schleppbetrieb und inkl. der Schleppautos ohne Verkehrszulassung.  
Ohne Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

### Sschleppwinden-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 Mitgliedervereine und Boden-Unfall für Veranstalten

Deckung: weltweit Europa Deutschland 13111 Österreich

Manche gehen mit  
der Menge, manche  
gehen ihren eigenen  
Weg, manche fliegen  
Gleitschirm, manche  
fliegen GIN.

Louise Crandal ::: 34 Jahre ::: GIN-Testpilotin !Kopenhagen - DanemarkJ  
2-fache Weltmeisterin ::: 2-fache Gesamtweltcupsiogerin

