

DHV-info

Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmflieger

156





DHV Performance Center

Die Profi-Gleitschirmflugschulen

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

<p>Hessische Gleitschirmschule Frankfurt Hot Sport Sportschulen GmbH Breslauerstraße 12 35096 Niederweimar/ Marburg Tel: 06421/12345 Fax: 06421/77455 www.hotssport.de info@hotssport.de Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt!</p> 	<p>Flugschule Göppingen Zeppelinstraße 3 73105 Dürnau Tel: 07164/12021 Fax: 07164/12029 www.flugschule-goeppingen.de office@flugschule-goeppingen.de</p> 	<p>Paragliding Tegernsee Tegernseer Straße 88 83700 Reitrain Tel: 08022/2556 Fax: 08022/2584 www.paragliding-tegernsee.de info@paragliding-tegernsee.de</p> 	<p>Flugschule Wildschönau-Tirol A-6314 Niederau Nr. 217 Tel: +43/664/2622646 Fax: +43/5339/8668 www.paragliding.at info@paragliding.at</p> 
<p>Rhöner Drachen- und Gleitschirmflugschulen Wasserkuppe GmbH St. Laurentius Straße 7 36163 Poppenhausen Tel: 06654/7548 Fax: 06654/8296 www.wasserkuppe.com info@wasserkuppe.com</p> 	<p>Sky-Team Paragliding Michael Wagner Schwarzwaldstraße 30 76593 Gernsbach Tel: 07224/993365 Fax: 07224/993326 www.sky-team.de info@sky-team.de</p> 	<p>Flugschule Martin Mergenthaler Waltenerstraße 20 87527 Sonthofen Tel: 08321/9970, Fax: 08321/22970 www.flugschule-mergenthaler.de flugmergen@aol.com</p> 	<p>Sky Club Austria Walter Schrempf Moosheim 113 A-8962 Gröbming Tel: +43/3685/22333 Fax: +43/3685/23610 www.skyclub-austria.com office@skyclub-austria.com Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt</p> 
<p>Harzer Gleitschirmschule Amsbergstraße 10 38667 Bad Harzburg Tel: 05322/1415 Fax: 05322/2001 www.harzergss.de info@harzergss.de</p> 	<p>Flugschule Chiemsee GmbH Birgit Beyhl Am Hofbichl 3c 83229 Aschau Tel: 08052/9494 Fax: 08052/9495 www.flugschule-chiemsee.de flugschule.chiemsee@t-online.de</p> 	<p>OASE Flugschule Peter Geg GmbH Auwald 1 87538 Obermaiselstein Tel: 08326/38036, Fax: 08326/38037 www.oase-paragliding.de info@oase-paragliding.de</p> 	<p>Flugschule Aufwind Franz Rehrl Dachstein 52 A-8972 Ramsau Tel: +43/3687/81880 o. 82568 Fax: +43/3687/818804 www.aufwind.at office@aufwind.at Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt</p> 
<p>Flugschule Siegen Claus Vischer Eisenhutstraße 48 57080 Siegen Tel: 0271/382332 Fax: 0271/381506 www.flugsport.de claus@flugsport.de</p> 	<p>Süddeutsche Gleitschirmschule Paragliding Performance Center Chiemsee Am Balsberg 83246 Unterwössen Tel: 08641/7575 Fax: 08641/61826 www.einfachfliegen.de info@einfachfliegen.de</p> 	<p>1. DAeC Gleitschirm-Schule Heinz Fischer GmbH Brunnenstraße 35 87669 Rieden am Förggensee Tel: 08362/37038, Fax: 08362/38873 www.gleitschirm-aktuell.de info@gleitschirm-aktuell.de</p> 	<p>Euro-Flugschule Engelberg Wasserfallstraße 135 CH-6390 Engelberg Tel: +41/41/6370707 Fax: +41/41/6373407 www.euroflugschule.ch info@euroflugschule.ch Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt</p> 
<p>Luftikus Eugens Flugschule Luftsportgeräte GmbH Eugen Königer Hartwaldstraße 65b 70378 Stuttgart Tel: 0711/537928 Fax: 0711/537928 www.luftikus-flugschule.de info@luftikus-flugschule.de</p> 	<p>Flugzentrum Ruhpolding Holzner GmbH Gstatter Au 5 83324 Ruhpolding Tel: 08663/668 Fax: 08663/776 www.Flugzentrum-Ruhpolding.de office@flugzentrum-ruhpolding.de</p> 	<p>Flugzentrum Bayerwald Georg Höcherl Schwarzer Helm 71 93086 Wörth a.d. Donau Tel: 09482/959525, Fax: 09482/959527 www.Flugzentrum-Bayerwald.de schorsch.hoecherl@t-online.de</p> 	<p>Papillon Harald Huber rue de l'église F-68470 Fellingering Tel: +33/38982-7187 Fax: +33/38982-7187 www.papillon-web.de hari@papillon-web.de</p> 
<p>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</p> 		<p>Flugschule Achensee Eki Maute GmbH Talstation Karwendelbahn A-6213 Pertisau Tel: +43/5243/20134, Fax: +43/5243/20135 www.gleitschirmschule-achensee.at office@gleitschirmschule-achensee.at Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt</p> 	

INHALT



16



30



40

- 04 Wichtig-Neu-Kurz**
Neuigkeiten und Wissenswertes
- 12 Auf in den Bregenzerwald!**
Schöne Fluggelände in Vorarlberg
- 16 Höchster Gipfel der Berner Alpen**
Über dem Finsteraarhorn schweben
- 20 DHV-Jahrestagung 2008**
Treffen in Bruchsal
- 24 Flugsimulator macht's möglich**
Gefahr- und stressfrei trainieren
- 26 Thermikmesse**
Was bringt der Markt 2009?
- 30 Fliegen im Flachland**
Tipps aus dem Alten Lager
- 36 Technisches Doping**
Leistungsvorteile auf Kosten der Sicherheit
- 38 DHV-Mitgliederportal**
Eine Anleitung
- 40 Hammertag**
Wie erkennt man ihn?
- 46 Motivation und Erfolg**
Fortbildung im Verein
- 52 Marktübersicht Drachen**
Teil 1, Einsteiger- und Intermediate-Geräte
- 56 Vereinsnachrichten**
Nachrichten und Briefe
- 62 Wegweiser durchs Labyrinth**
Vielfalt der internationalen Wettbewerbsszene
- 66 DHV-XC**
Die Fluggebiete der Siegerpiloten, Teil 2
- 76 Protokolle, Tätigkeitsberichte Wirtschaftsplan**
- 96 Wettbewerbe**
Ostbayerncup

8	Shop
10	Neu auf dem Markt
88	Testberichte
97	Impressum
99	Versicherungsprogramm



Titel: Andreas Becker in den Dolomiten

LTF 2009 - Was soll sich bei den GS-Musterprüftests ändern?

Uli Schmottermeyer
DHV-Sicherheitsvorstand



Uli, der DHV hat Ende 2007 unter der Bezeichnung „Gütesiegel 2008“ Verschärfungen für Flugtests gefordert. Jetzt gibt es ein Ergebnis einer Arbeitsgruppe des Runden Tisches (DHV, PMA, Prüfstellen), das nun dem LBA als neue LTF vorgeschlagen wurde. Was ist übrig geblieben von Eurem Vorstoß?

Uli Schmottermeyer: Die Notwendigkeit einer Verbesserung der Testverfahren bei Einklapp- und Spiraltests war letztlich unter allen Beteiligten unumstritten. Umstritten war nur die Umsetzung. Deshalb gab es eine intensive praktische Testphase der Arbeitsgruppe im Sommer 2008.

Die Kritik einiger Hersteller am ursprünglichen Vorschlag des DHV entzündete sich vor allem an der Einführung eines tieflächigen Klappers, wobei umstritten war, ob dieser praxismäßig simulierbar ist. Die Arbeitsgruppe einigte sich deshalb darauf, dass Testeinklapper innerhalb eines Messfeldes erfolgen müssen. Das ermöglicht ein Testen des Klappverhaltens, das die Gerätecharakteristik besser erfasst als das bisherige Testverfahren. Schirme, die konstruktiv bedingt besonders tieflächig einklappen wollen, können im Rahmen des Messfeldes auch mit einer steileren Knicklinie als den bisherigen 45° eingeklappt werden. Damit ist die Hauptforderung des DHV erfüllt. Tieflächige Klapper führen in der Praxis sehr oft zu einem überraschend aggressiven Geräteverhalten. Wenn Gleitschirme dagegen von ihrer Konstruktion her nicht besonders tieflächig einklappen wollen, so sind im Rahmen des Messfeldes auch Klapper mit etwas flacherer Knicklinie möglich, ohne dass der Schirm „vergewaltigt“ werden muss. Bei der Steilspirale sah der Vorschlag des DHV vor, dass Steilschirmen mit Gewichtsverlagerung getestet werden, so wie dieses Flugmanöver ja auch in der Praxis ausgeführt wird. So wünschenswert ein solcher realistischer Test ist, muss hier dennoch auch das Interesse des Herstellers an Reproduzierbarkeit und Vorhersehbarkeit des Testergebnisses berücksichtigt werden. In der Testphase im Sommer 2008 hat sich herausgestellt, dass eine größere Zahl von Testpiloten nicht zu reproduzierbaren Ergebnissen gekommen ist. Die Gewichtsverlagerung durch die verschiedenen Testpiloten war so unterschiedlich, dass die Ergebnisse eine breite Streuung aufwiesen. Wir haben uns deshalb hier in einem Zwischenschritt darauf geeinigt, die Steilschirmen weiterhin ohne Gewichtsverlagerung zu testen, die Sinkgeschwindigkeit jedoch sehr viel genauer zu messen als bisher. Bei dieser Zwischenlösung kann es aus Sicht des DHV jedoch auf mittlere Sicht nicht bleiben. Der DHV arbeitet mit Hochdruck an einer komplexen Messung von Sinkgeschwindigkeit, Nickwinkel und G-Kraft, die bessere Aussagen über das Geräteverhalten und den Pilotenanspruch des getesteten Schirms liefern. Je schneller ein Schirm auf die Nase geht und Sinkgeschwindigkeit und G-Kraft steigen, desto anspruchsvoller das Geräteverhalten. Eine objektive

DHV-Sicherheitsreferent
Karl Slezak:



Die neuen Prüfvorschriften sind ein echter Fortschritt und kommen den Erkenntnissen aus der Unfallanalyse entgegen. Insbesondere die Tests der seitlichen Einklapper im Messfeld bis über die Hinterkante des Segels simulieren, in besserer Weise als bisher, die unfallauffälligen tieflächigen Einklapper. Positiv auch, dass Sackflugtendenzen nach Frontklappen nun besser erkannt werden können. Dies war in den letzten Jahren ein zunehmendes Unfallproblem. Die EN 926-1 (Festigkeit) und die EN 926-2 werden in die deutschen Lufttüchtigkeitsforderungen übernommen. Zusätzlich gelten einige Ergänzungen und Präzisierungen. Die Klassifizierungen wechseln von 5 Klassen (1, 1-2, 2, 2-3, 3) auf 4 Klassen (A, B, C, D).

Gleitschirm

Seitliches Einklappen

- Bisher LTF: Ermittlung des ungünstigsten Geräteverhaltens, maximale Einklappgröße 75% Spannweite mit Knicklinie von 45° zur Querachse.
- Bisher EN: Einklappgröße 70-75% der Spannweite mit Knicklinie von 45° zur Querachse.
- Neu LTF: Einklapper muss in einem Toleranzfeld liegen, das sich links und rechts an eine Linie anschließt, die von der Mitte der Hinterkante im 45° Winkel zur Eintrittskante gezogen wird. Größe des Toleranzfeldes +/- 5% der Spannweite. Der Einklapper muss bis zur Hinterkante erfolgen. Siehe Zeichnung unten rechts.

Beurteilung dieser Parameter unter realistischen flugpraktischen Bedingungen durch den Testpiloten ist jedoch so gut wie unmöglich. Wir bauen hier deshalb auf eine messtechnische Lösung.

Jürgen Rüdinger
DHV-Technikvorstand



Der Inhalt der Norm EN 926/2:2005 soll mit Ergänzungen und Präzisierungen in die LBA-Lufttüchtigkeitsforderungen (LTF) übernommen werden soll. Warum tritt in Deutschland die EN-Norm nicht einfach anstelle der LTF?

Das deutsche Luftrecht stellt an die Gleitschirmflugausrüstung gesetzliche Lufttüchtigkeitsforderungen. Die EN-Norm für Gleitschirme ist eine privatrechtlich organisierte Industrienorm. Grundsätzlich ist es wünschenswert, dass die deutschen LTF und die europäischen Normen übereinstimmen. Aber es soll keinen gleitenden Verweis in der LTF auf die Normen geben, das LBA bleibt die Entscheidungsinstanz.

Der DHV war an der Entstehung der EN 926/2:2005 beteiligt. Bereits

Steilschirm:

- Bisher LTF: Nur ein Test für das Verhalten bei Steilschirmen. Sinkgeschwindigkeit nach 720° wurde angegeben, hatte aber keinen Einfluss auf die Klassifizierung.
- Bisher EN: Zwei Tests für das Verhalten in Steilschirmen. Sinkgeschwindigkeit nach 720° hat Einfluss auf die Klassifizierung.
- Neu LTF: Wie EN, mit dem Zusatz, dass die Sinkgeschwindigkeit mit speziell programmierten Variometern aufgezeichnet wird, um die Fehlerquote unterschiedlich messender Variometer zu verringern.

Frontales Einklappen

- Bisher LTF: Einklappgröße mindestens 40%
- Bisher EN: Einklappgröße 30%
- Neu LTF: Einklappgröße mindestens 40%, der Übergang in den Normalflug wird nach 3 Sekunden durch einseitiges Anbremsen verifiziert, um eine mögliche Sackflugphase nach der Öffnung des Frontklappers besser zu erkennen.

Rettungsgerät

- Neu LTF: Die Länge der Verbindung vom Auslösegriff zum Innencontainer darf 45 cm nicht überschreiten.
- Die Innencontainer müssen einer Messung ihres Volumens unterzogen werden. (Hintergrund: Künftig könnte es zu einer Zuordnung des Innencontainers zum Gurtzeug statt wie bisher zum Rettungsgerät kommen. In diesem Fall ist es erforderlich, genormte Innencontainergrößen zu definieren, dies erfolgt durch die Volumenmessung.)

Gurtzeugprotektor

- Bisher LTF: Der Protektor musste die Fallenergie eines Prüfkörpers auf eine maximale Restenergie von 20 G dämpfen (Fallhöhe 1,5 m ab Unterkante Protektor).
- Bisher EN: Es gibt keine EN für Gurtzeugprotektor
- Neu LTF: Die Dämpfung wird mit der Einwirkzeit der Fallenergie gekoppelt. Bis 25 Millisekunden Einwirkzeit: 20 G, bis 7 Millisekunden Einwirkzeit: 38 G, Grenzwert max. 50 G. Fallhöhe 1,65 m ab Unterkante Dummy.

die Erstellung der Norm hat 9 Jahre gedauert. Leider sind Norm-Änderungen nur mit großer Zeitverzögerung umsetzbar. Die von der internationalen Arbeitsgruppe für erforderlich gehaltenen Ergänzungen und Präzisierungen sollen bei der nächsten Überarbeitung der EN 926/2:2005 berücksichtigt werden. Dies kann noch Jahre dauern. In Deutschland können die Änderungen per LTF gleich umgesetzt werden. Deshalb begrüße ich es, dass es in Deutschland bei dem gesetzli-

chen Instrument LTF bleibt. Es ist wichtig, dass die LTF vom LBA schnell aktualisiert werden, wenn neue Anforderungen auftreten oder Gefahr im Verzug ist.

Wer kontrolliert eigentlich die Prüfstellen?

Die EN 926/2:2005 stellt keine Anforderungen an die Qualifikation von Prüfstellen. Es ist sogar gestattet, dass Hersteller ihre Produkte selbst zertifizieren. Das deutsche Luftrecht verlangt Musterprüfungen von LBA-überwachten Prüfstellen.

Gibt es für EN-geprüfte Gleitschirme ein geschütztes Prüfsiegel?

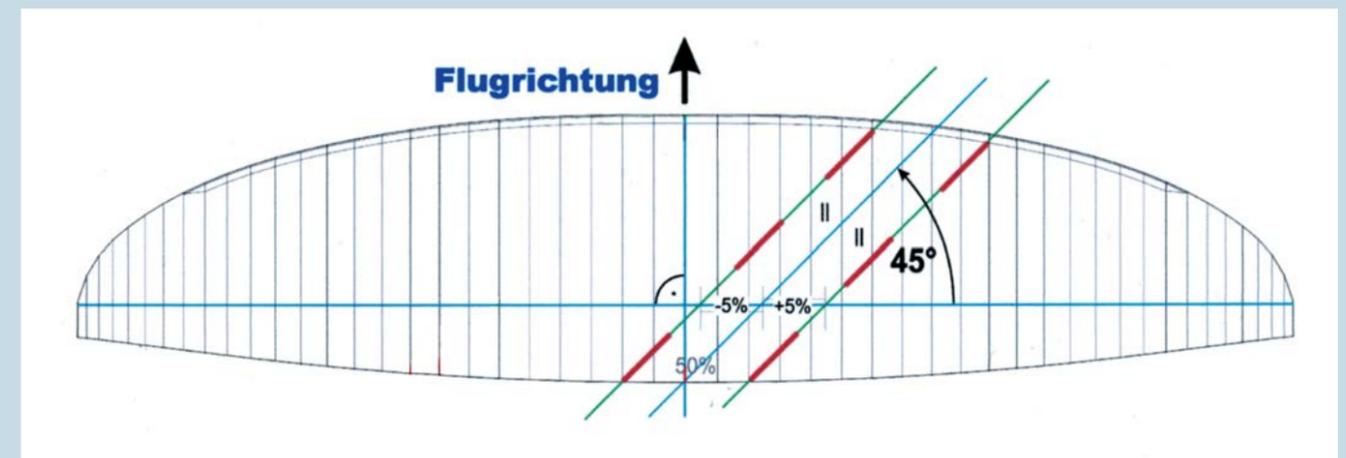
Nein, es gibt kein geschütztes Zeichen wie etwa das CE-Zeichen. Dieses darf nur im gesetzlich geregelten Normen-Bereich verwandt werden. Die EN-Normen für Gleitschirme befinden sich im unregulierten Bereich.

Was bestätigt das DHV-Gütesiegel?

Hersteller, die beim DHV testen lassen, haben das Recht, das DHV-Gütesiegel am mustergeprüften Produkt anzubringen. Es ist ein geschütztes Zeichen. Wir raten auch künftig, beim Kauf auf das DHV-Gütesiegel zu achten. Da Gleitschirm-Flugtestergebnisse auch weiterhin von den Testpiloten beeinflusst werden können, ohne dass dies in der Videodokumentation ersichtlich wird, legt der DHV als einzige Prüfstelle auch künftig großen Wert auf die Unabhängigkeit seiner Testpiloten.

Welche Auswirkung auf die Gleitschirm-Klassifizierung bringt der neue LTF-Vorschlag?

Da darin die Forderung des DHV erfüllt ist, tieflächige Klapper besser zu testen, werden künftig Geräte mit sehr anspruchsvollen Reaktionen auf Klapper in höhere Klassen gestuft. Dies bewirken die Ergänzungen und Präzisierungen zur Norm (zwingende Einhaltung eines Messfeldes). Um sich der Norm anzugleichen, wechselt die LTF-Bezeichnung der Klassen von Zahlen auf Buchstaben. Also nicht mehr 1, 1-2, 2, oder 2-3 sondern A, B, C oder D. Ein Gleitschirm, der von der Prüfstelle des DHV mustergeprüft ist, erhält das DHV-Gütesiegel mit der neuen LTF-Klassenbezeichnung.





ADIDAS sponsert Damen-Nationalteam

Der Sportartikelhersteller wird die Drachen-Damenmannschaft mit Corinna Schwiegershausen nach ihrem erneuten Team- und Einzelweltmeistertitel auch weiterhin unterstützen. In der kommenden Saison steht die Vor-WM am Tegelberg an, die Generalprobe für die Weltmeisterschaften 2010, die auf deutschem Boden stattfinden werden. Das gesamte Team bedankt sich bei ihrem Hauptsponsor ADIDAS für die breite Unterstützung und verspricht vollen Einsatz bei den kommenden Wettkämpfen.

Reform des Versicherungsvertragsgesetzes

Das Gesetz über den Versicherungsvertrag (VVG) regelt die Rechte und die Pflichten von Versicherern und Versicherungsnehmern. Mit Wirkung zum 1. Januar 2008 wurde das VVG einer grundlegenden Reform unterzogen. Für die Kunden mit bestehenden Verträgen treten die Wirkungen der VVG-Reform zum 1. Januar 2009 in Kraft. Durch die gesetzlichen Änderungen sollen die Versicherungsnehmer besser gestellt werden; sie profitieren von mehr Rechten, stärkeren Leistungen und einer größeren Transparenz im Umgang mit ihrem Versicherer. Info unter: www.dhv.de/typo/fileadmin/user_upload/monatsordner/2008-12/hdi_gerling_vvg.pdf

Acro-Arbeitsgruppe

Der DHV hat eine Arbeitsgruppe zum Acrofliegen mit Drachen und Gleitschirmen gebildet. Die Mitglieder der Arbeitsgruppe sind u.a. Andi Pfister, Armin Spinar, Felix Merk, Stefan Hodek, Alexander Mehschuh, Mike Küng, Dani Loritz, Chris Geist, Knut Jäger, Felix Rühle, Hannes Weininger, Karl Slezak und Peter Cröniger. Die Ergebnisse der Arbeitsgruppe werden der DHV-Kommission als Beratungsgrundlage dienen. Das BMV plant zwar nicht das Drachenfliegen und Gleitschirmfliegen vom generellen Kunstflugverbot für Luftsportgeräte zu befreien, es steht jedoch dem DHV als Beauftragten frei, in der FBO zu definieren was zulässige Acro-Manöver und was verbotener Kunstflug ist.

Rechtsberatung

Für die Rechtsberatung der DHV-Mitglieder steht der Rechtsanwalt und Gleitschirmflieger Dr. Eick Busz zur Verfügung. Sprechzeit für DHV-Mitglieder ist freitags zwischen 17 und 20 Uhr unter Tel: 089-99650947.



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 0661-6793480, Fax: 0661-6793491, Handy: 0171-2657578, E-Mail: dhvschleppbuero@dhv.de

Wir begrüßen herzlich

Silent Wings Gleitschirmclub e.V.
Friedrich Wuitz
Beethovenstraße 39
84489 Burghausen

DHV-anerkanntes Sicherheitstraining

Das DHV-Lehrteam empfiehlt jedem Gleitschirmpiloten mit A- oder B-Schein die regelmäßige Teilnahme an einem DHV-anerkanntem 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.



Hot Sport Sportschulen
Trainingsleiter Günther Gerkauf
Trainingsgebiet: Lac d'Annecy/Frankreich
www.hot-sport.de
info@hot-sport.de

Flugschule Chiemsee
Trainingsleiter Wolfgang Marxt
Trainingsgebiet: Bohinji-See/Slowenien
www.flugschule-chiemsee.de
flugschule.chiemsee@t-online.de

Flugschule Aufwind
Trainingsleiter Hans Moitzi
Trainingsgebiet: Idrosee/Italien, Monaco
www.aufwind.at
info@aufwind.at

Martin Mergenthaler/Paragliding Academy
Trainingsleiter Chris Geist
Trainingsgebiet: Gardasee/Italien
www.flugschule-mergenthaler.de
info@flugschule-mergenthaler.de
www.paragliding-academy.com
info@paragliding-academy.com

Habis Flugsport
Trainingsleiter Fabian Schreiner
Trainingsgebiet: Vierwaldstätter See/Schweiz
www.klewenalp.de
mail@klewenalp.de

Flugzentrum Bayerwald/Airsthetik
Trainingsleiter Ralf Reiter
Trainingsgebiet: Gardasee/Italien
www.flugzentrum-bayerwald.de
schorsch.hoercherl@t-online.de
www.airsthetik.at
office@airsthetik.at

Flugschule GlideZeit
Trainingsleiter Willy Grau
Trainingsgebiet: Lac d'Annecy/Frankreich
www.glidezeit.de
info@glidezeit.de

Flugschule Hironelle
Trainingsleiter Kai Ehrenfried
Trainingsgebiet: Lac d'Annecy/Frankreich
www.fs-hironelle.de
info@fs-hironelle.de

Flugschule Achensee
Trainingsleiter Eki Maute
Trainingsgebiet: Achensee/Österreich
www.gleitschirmschule-achensee.at
office@gleitschirmschule-achensee.at

Unser Sport ist naturverträglich

Peter Janssen, DHV-Ehrenvorsitzender und Vorstandsmitglied im "Kuratorium Sport und Natur" (3 Millionen Natursportler), hat zusammen mit dem Deutschen Olympischen Sportbund DOSB ein gemeinsames Grundsatzpapier erarbeitet. Darin ist unter anderem das Gleitschirmfliegen als naturverträgliche Sportart genannt. Die Definition von Natursportarten ist nicht auf Muskelkraft beschränkt worden, was unserem Sport Probleme bereitet hätte. Im Grundsatzpapier wird auch deutlich, dass naturverträglicher Sport in der Regel keinen Eingriff in die Natur darstellt, wichtig besonders für unsere Start- und Landeplätze. Auch der Naturschutzring DNR (Dachverband von Naturschutzverbänden) hat dieses Papier unterzeichnet.



E-Motor als reine Starthilfe

Der DHV hat im Gespräch mit BMV und LBA erörtert, dass bei Verwendung des E-Motors als reine Starthilfe die Betriebsart Gleitschirmfliegen und Drachenfliegen im Wesentlichen beibehalten wird, ähnlich wie beim Windenstart. Gleitsegel und Hängegleiter seien folglich rechtlich nicht den ULs zuzuordnen, wenn der E-Motor als reine Starthilfe verwendet wird. Dies könnte durch eine Limitierung der mitgeführten Energiemenge erreicht werden. Die Zustimmung des BMV hängt vom Einverständnis der Bundesländer ab. Der DHV wird mit diesen in Kontakt treten. Zunächst wird der DHV für die "Starthilfe E-Motor" ein Konzept erarbeiten (Sicherheit, Ausbildung, etc.) und dieses erproben.

Jahreslandekarte am Laber

Mit Beginn des Jahres 2009 wird am Laber eine Jahreslandekarte zum Preis von 35 Euro angeboten. Mit dieser möchten die Ammergauer Drachen- und Gleitschirmflieger den Vielfliegern entgegenkommen. Die Gültigkeit beginnt mit dem 1.1. und endet mit dem 31.12. des Jahres, in dem sie erworben wurde. Tageslandekarten werden zum Preis von 4 Euro angeboten. Bereits erworbene 10er-Karten behalten ihre Gültigkeit. Der Startplatz Nord wird weiterhin teilweise abgesperrt bleiben.

Nurflügel waren seine Leidenschaft

Professor Dr. Karl Nickel starb am 01.01.2009 im Alter von 84 Jahren

Der DHV-Vorsitzende Charlie Jöst erinnert sich: Vielen Drachenfliegern, und besonders den DHV-Fluglehrern der ersten Stunde, ist Karl noch in guter Erinnerung. Ali Schmid, unvergessener Drachenflugpionier, hatte ihn Anfang der achtziger Jahre in unsere Szene eingeführt. Fasziniert lauschten wir Karls Ausführungen zum Nurflügelkonzept, das er im Drachenfliegen erfolgreich verwirklicht sah. Ebenso beeindruckend waren seine Filmdokumente aus den fünfziger Jahren, die er während der Horten Nurflügel Erprobungen in Argentinien gedreht hatte. Aber Karl war nicht nur Theoretiker, er war auch mit Leib und Seele Pilot. Modellflug, Segelflug und jetzt hatte ihn auch noch das Drachen- und Ultraleichtfliegen gepackt. Obwohl von Beruf Mathematik-Professor war seine Berufung wohl mehr die Fliegerei. Gerne stand er Nurflügel-Konstrukteuren, aber auch Hobbybastlern mit Rat und Tat zur Seite. Zusammen mit Michael Wohlfahrt schrieb er ein viel beachtetes und heute noch aktuelles Buch über „Schwanzlose Flugzeuge“. Was viele nicht wissen: Karl Nickel liebte Schüttelreime. Unter seinem Pseudonym KLEN (Karl Leberecht Emil Nickel) brachte er die „Schüttelsprüche“ heraus. Sein Lebensmotto mag in einem seiner Reime zu erkennen sein: *Besser ein lässiges Streben als ein stressiges Leben.*

Neuer DHV-Mitgliedsbeitrag ab 2010

Die DHV-Jahrestagung 2008 hat mit großer Mehrheit eine Erhöhung des DHV-Mitgliedsbeitrages ab dem Jahr 2010 beschlossen, für die Einzelmitgliedschaft auf 69 Euro (heute 61) und für die Vereinsmitgliedschaft auf 43 Euro (heute 38). Dies entspricht einer Steigerung von ca. 13%.

Seit der letzten, im Jahr 1998 beschlossenen, Beitragserhöhung sind die Beiträge unverändert, obwohl in diesem Zeitraum die DHV-Serviceleistungen ausgebaut worden sind und laut Verbraucherpreisindex des Statistischen Bundesamtes eine Preissteigerung in Höhe von ca. 20 % aufgelaufen ist. Einen Teil dieses Kaufkraft-Verlustes konnte der DHV durch Kostenreduzierung und Effizienzsteigerung auffangen. Das Wirtschaftsjahr 2008 wird aber mit einem erheblichen Überschuss enden und auch der Wirtschaftsplan 2009 sieht ein entsprechend negatives Ergebnis voraus. Zur Deckung dieser Überschüsse wird ein Teil der DHV-Rücklagen verwandt. Der ab 2010 erhöhte Beitrag wird dazu dienen, wieder einen ausgeglichenen Haushalt zu realisieren und gleichzeitig die Leistungsstärke des DHV aufrechtzuerhalten.

Internationale Bayerische Meisterschaft 2009

Vom **14. -17. Mai** findet die internationale Bayerische Meisterschaft 2009 im Gleitschirmfliegen am Brauneck in Lengries statt. Es handelt sich dabei um einen internationalen Wettbewerb der FAI Cat. 2. Piloten aus der Schweiz, Österreich, Italien und weiteren Ländern werden erwartet. Die besten Piloten aus Bayern liefern sich einen spannenden Wettbewerb um den begehrten Titel des Bayerischen Meisters. Die Teilnehmerzahl ist auf 100 Piloten beschränkt. Infos auf www.dhv.de/typo/Bavarian-Open_Home_2.5230.0.html

Hanggliding Challenge 2009

Dieses Jahr findet erstmals die Hanggliding Challenge vom **22. bis 29. August** statt. Sie ist eine leichte Abwandlung der Junior und Ladies Challenge. Ziel dieser Challenge ist es nicht nur, Piloten dem Wettkampfgeschehen näher zu bringen. Im Vordergrund steht der Spaß des gemeinsamen Fliegens. Profis geben in spannenden Vorträgen tiefere Einblicke in das Wettergeschehen, Streckenfliegen und Wettbewerbsfliegen. Die Jungstars der Deutschen Drachenszene Tim Grabowski und Andreas Becker werden die Aufgaben in der Luft betreuen und ihr Wissen weitergeben. „Durch gemeinsames Fliegen lernt man am meisten!“, so Tim Grabowski. Im „Partyzelt“ wird abends gegrillt und die Flüge gefeiert. Austragungsort ist Greifenburg/Kärnten. Die hervorragenden Außenlandemöglichkeiten dort bieten sich natürlich auch für Streckenflugneulinge an. Anmeldeformular mit Onlineanmeldung auf www.dhv.de oder www.dhv-jugend.de.

BEKLEIDUNG

T-Shirt Herren

Herren T-Shirt der Marke Mantis in der Farbe dunkelblau. Größe M, L, XL Motiv HG-GS kombiniert Preis: 19,00 €



T-Shirt Herren der Marke Tee-Jay

Farben: black ice, grau Motiv: HG, GS oder HG-GS kombiniert Größe M, L, XL Preis: 17,00 €



T-Shirt Damen Bella

Farben: rosa, weiß Größe: S, M, L, XL Preis: 17,00 €



T-Shirt Damen Skinnifit

Damen T-Shirt der Marke Skinnifit Farben: apfelgrün, weiß, grau Größe: S, M, L, XL Preis: 19,00 €



VAUDE Weste Damen

Winddichte, leichte und atmungsaktive Softshell-Westen für Damen. Preis: 85,00 €



VAUDE Weste Herren

Winddichte, leichte und atmungsaktive Fleece-Westen für Herren. Preis: 85,00 €



NEU H.A.D. mit Fleece

Original H.A.D. Multifunktionsstuch Preis: 17,90 €



DHV Funktions-Cap

Preis: 9,80 €

ZUBEHÖR UND PRÜFUNGSFRAGEN



Erste Hilfe Päckchen

Wer im Falle eines Falles Erste Hilfe leisten möchte, sollte es dabei haben! Inhalt: SAM Splint (biegbarer Metallstreifen, sowohl als Schiene für Arme und Beine wie auch als Halskrause verwendbar), Verbandsmaterial, Rettungsdecke, Trillerpfeife, Maße: 20*14*5 cm Preis: 37,00 €, incl. SAM-Splint 19,00 €, ohne SAM-Splint (sonst gleicher Inhalt)

Prüfungsfragen

GS A-Schein Preis: 12,00 €
HG A-Schein Preis: 12,30 €
Flugfunk Preis: 3,60 €
GS Passagier Preis: 7,00 €

Info - Sammelordner

Preis: 0,20 €

Flugbuch für Drachen- und Gleitschirmflieger

Rubriken: Flug Nr., Gerätetyp, Datum, Ort, Höhendifferenz, Flugdauer, Bemerkungen und Vorkommnisse, Fluglehrerbestätigung. Preis: 4,10 €

Rettungsschnur-Set

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

BÜCHER



Gleitschirmfliegen
Grundlegend überarbeitet, erweitert und aktualisiert. Mit beiliegender CD-Rom. Preis: 39,90 €



Gleitschirmfliegen für Meister
Das Lehrbuch für den Streckenflieger. Grundlegend überarbeitet, erweitert und aktualisiert. Mit beiliegender CD-Rom. (Ausgabe 2007)



Das Thermikbuch 2. Auflage, mit DVD
Das Thermikbuch für GS- und HG-Flieger von Burkhard Martens, mit beiliegender DVD (Ausgabe 2008) Preis: 39,95 €



Streckenflugbuch für Gleitschirm- und Drachensportler
440 Seiten mit beiliegender DVD (Ausgabe 2007) Preis: 49,90 €



Die schönsten Fluggebiete der Alpen
4. Auflage des Outdoor-Führers von Oliver Guenay. (Ausgabe 2005) Preis: 39,95 €



Die schönsten Fluggebiete rund um das Mittelmeer
Fluggebietsführer - Mittelmeer - von Oliver Guenay. (Ausgabe 2004) Preis: 39,50 €



Lehrplan - Passagierfliegen
Grundlage für die Ausbildung zur Passagierberechtigung für Gleitschirmfliegen. (Ausgabe 2005) Preis: 19,90 €



Lehrplan - Windschlepp
Lehrplan zum Thema Windschlepp. (Ausgabe 2003) Preis: 16,90 €



Windsysteme und Thermik im Gebirge
Meteorologie für GS- und HG-Flieger von Martin Dinges, 62 Seiten, 48 Skizzen, s/v. Preis: 15,25 €



Augenblicke oben
Aufregende Flüge, spektakuläre Abenteuer, ungewöhnliche Piloten - zusammengefasst in einem Buch von Oliver Guenay. (Ausgabe 2006) Preis: 39,00 €



Drachensport
Das Lehrbuch für Anfänger und Fortgeschrittene von Peter Janssen und Klaus Tänzler. (Ausgabe 1998) Preis: 24,50 €



Drachensport für Meister
Streckenfliegen mit dem Drachen. Ein Lehrbuch von Peter Janssen und Klaus Tänzler. (Ausgabe 1993) Preis: 24,50 €

DVDs



7 Gipfel in 24 Stunden
Film mit Alex Rauter. Vom Training bis zum Event. Dauer 47 Min. Preis: 19,95 €



TAKE OFF - Sampler
Vom B.A.S.E.-Jump bis zum Gleitschirm-Testflug. Dauer 185 Min. Preis: 15 €



Red Bull X-Alps 2007
von Hannes Arch. Preis: 19,90 €



FLIGHT CONTROL Gleitschirm-Flug-Techniktraining mit MadMike Küng von den Machern der n-tv Serie "Take Off", Dauer ca. 35 Min. Preis: 24,90 €



PLAYGROUND - Trainingsfilm von Mike Küng und Alex Kaiser. Dauer: 34 Min. Preis: 29,90 €



Our spirit soars GLEITSCHIRM-Kalender 2009

Im großen Format von 66 x 47 zeigen die besten GLEITSCHIRM-Fotografen ihr Können. Foto-Ästheten wie Andy Busslinger, Jérôme Maupoint, Martin Scheel, Markus Zimmermann, Michel Ferrer und Felix Wölk haben die ganze Welt bereist und präsentieren auf den 13 Kalenderblättern die besten „Shots“ des Jahres. Tolle Fotos vom gesamten Alpenbogen bis hin nach Südamerika und Asien begleiten durchs Jahr und machen Lust auf Fliegen! Format: 66 cm x 47 cm in bester Papier- und Druckqualität und hochwertiger Aufmachung! Preis: 29 €



DHV Performance Training
Aktiv Gleitschirmfliegen von Charlie Jöst mit Bonusvideo. Filmdauer 42 Minuten. Bonusfilm 12 Minuten. Preis: 19,50 €



STARTEN, STEUERN, LANDEN
DVD - Starten, Steuern, Landen mit dem Drachen von Ralf Heuber mit Bonusvideo. Filmdauer 15 Min. Bonusfilm 12 Minuten. Preis: 15,50 €



STARTEN, STEUERN, LANDEN
Starten, Steuern, Landen mit dem Gleitschirm von Charlie Jöst mit Bonusvideo. Dauer 35 Min. Bonusfilm 12 Minuten. Preis: 15,50 €



Wolken, Wind und Thermik von Charlie Jöst. Dauer 53 Min. Preis: 19,50 €



AM SEIL NACH OBEN
DVD - Am Seil nach oben von Charlie Jöst. Dauer 60 Min., Gleitschirmschlepp 32 Min., Drachenschlepp 28 Minuten. Preis: 15,50 €

KARTEN



Ausgabe 2003

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)



Fluggebietskarte Italien

Gesamtübersicht der italienischen Fluggebiete. Maßstab 1:900.000 In Italienisch! Preis: 7,00 €



Deutsche Fluggebietskarte

ca. 450 Fluggebietskarten in ganz Deutschland incl. Schleppgebietskarten. (Ausgabe 2004) Preis: 9,20 €





Soaring

Frank Germann legt einen Leitfaden vor, der sich erstmals speziell dem Fliegen an der Küste widmet. Denn so mühelos diese Sportart auch aussehen mag, um sie zu betreiben, benötigt man körperliches Geschick und technisches Know-how. Dass sich das alles erlernen lässt und man das Erlernete immer weiter ausbauen

sollte, zeigt dieses Buch. Der Pilot Germann lässt den Leser darin an seinen in langjähriger Praxis erworbenen Kenntnissen teilhaben und gibt eine Vielzahl von Tipps und Empfehlungen, wobei ihm besonders an der Vermittlung von Techniken zur Erweiterung des Windfensters gelegen ist. Der zweite Teil des Ratgebers stellt vom Autor selbst getestete Soaring-Fluggebiete und Campingmöglichkeiten in Norddänemark und in Schleswig-Holstein vor, mit genauen Anfahrtsrouten und Adressen. Die vielen Fotos zeigen faszinierende Momente dieser Art des Fliegens, das allein die Kräfte der Natur nutzt. Im Buchhandel zu beziehen für den Preis von 18,90 Euro unter der ISBN 978-3-8370-4950-3.



Beschleunigung 2.0

Wieder mal am Startplatz – neuer Schirm – das Justieren des Beschleunigers durch Knoten nervt. In der Luft merkt man, dass der Beschleuniger doch nicht optimal eingestellt ist. Jedes Gurtzeug lässt sich doch jederzeit perfekt an die Bedürfnisse des Piloten anpassen. Warum nicht auch der Beschleuniger? Dies war der Anlass für die beiden Gründer der free*spee GbR, selbst eine neue Speedbar zu entwickeln. Eine, die man leicht justieren und, wenn nötig, auch in der Luft nachstellen kann. Aufgrund der äußerst erfolgreichen Präsentation der Prototypen auf der Thermik '08 soll der free*spee zum Saisonstart 2009 auf den Markt kommen. Der neue Beschleuniger zeichnet sich durch eine robuste Konstruktion aus glasfaserverstärktem Kunststoff sowie eine zuverlässige Technik aus. Dies alles bei einem äußerst geringen Gewicht, das beim Serienmodell unter 60 g liegen soll. Infos unter: www.free-spee.com.

VAUDE im DHV Shop

Das Frieren hat ein Ende! Die neuen Funktions-Westen vom Outdoor-Ausrüster VAUDE im DHV Shop halten immer schön warm. Als Damen- und Herrenmodell jetzt zum DHV-Sonderpreis erhältlich. Außerdem ist die neue DHV T-Shirt Kollektion da! T-Shirts für Damen und Herren in verschiedenen Farben und Motiven. Siehe DHV Shop auf Seite 10.



ParaFlightBook

Das elektronische Flugbuch unterscheidet sich vor allem durch sein durchdachtes Bedienkonzept von den bisherigen Lösungen. So sind Flüge stets parallel in einer filter- und sortierbaren Flugliste, als auch in einem ausführlichen Datenfenster sicht- und editierbar. Flüge können sehr schnell mit einer Vielzahl von Informationen manuell erfasst, vom Vario/GPS eingelesen oder aus anderen Programmen importiert werden. Zu den unterstützten Instrumenten zählen u.a. die Geräte von Bräuniger/FlyTec, SkyTraxx, Garmin, AircoTec und Renschler.

Ein innovatives Highlight ist das Auslesen kompletter Flugspeicher mit einem einzigen Mausklick, inklusive automatischer Erkennung von Fluggebieten, Start- und Landeplätzen, anhand der GPS-Daten. Natürlich werden auch OLC-fähige IGC-Dateien, wahlweise gleich mit passender KML, generiert und auf Wunsch direkt zum OLC-Server hochgeladen.

ParaFlightBook läuft auf allen Windows-Versionen ab 2000, ist ultraportabel, bedarf keiner Installation, kann bei entsprechender Lizenz sogar direkt vom USB-Stick gestartet werden und macht selbst auf NetBooks mit 1024x600 Pixeln eine gute Figur. Sämtliche Informationen zu ParaFlightBook sind unter www.paraflybook.de zu finden.

7 Gipfel in 24 Stunden

8848 Höhenmeter, 7 Gipfel in 24 Stunden ist nicht nur der Name eines einzigartigen Projekts sondern auch der Titel des Films mit Alex Rauter. Ein Filmteam begleitete ihn vom Training im Winter bis zum Event und erstellte ein Profil über den einzigartigen Sportler.



Beeindruckende Landschaftsbilder des Zugspitzgebietes, 3D Animationen der Region und spektakulären Flugaufnahmen. Gefilmt wurde vom Hubschrauber und Tandemgleitschirm. Filmlänge 47 min, mit umfangreichem Bonusmaterial. Gib't im DHV-Shop auf Seite 9.

Take Off - Sampler

Vom B.A.S.E.-Jump bis zum Gleitschirm-Testflug - Take Off zeigt tolle Bilder und portraitiert Menschen, die in der Luft Abenteuer und Herausforderungen bestehen. Auf diesem Sampler sind 10 der schönsten Folgen aus den Jahren 2001-2007 zusammengefasst. Fallschirmspringer, Gleitschirmpiloten, Drachenflieger, Extremsportler - sie alle haben in der Luft Ungewöhnliches erlebt. Bildformat: 4:3, deutsch, Stereo, ca. 185 Minuten. Gib't im DHV-Shop auf Seite 9.



Fit in die Saison

Walking + Jogging ist geradezu optimal, um energiegeladener und gut gelaunter in die neue Flugsaison zu starten. Jetzt noch besser mit dem XCO-Trainer. Die Co-Kontraktion schont und schützt die Gelenke. XCO-Walking+Running Set: 2 x XCO mit Handschlaufe + Trainingsplan, Trainings-DVD, Gürtel (ohne Trinkflasche) + Transporttasche (für DHV-Mitglieder gratis). Bei Bestellung Nr.19923 angeben. Info unter www.reaktiv-training.com



OZONE Vertrieb neu

Nach vielen Jahren der Zusammenarbeit hat sich Ozone dazu entschlossen, den Vertrieb in Deutschland und Österreich zu verändern. Konny Konrad ist nun Teil des Ozone Teams. Mit Konny an Bord und dem neu entwickelten Vertriebssystem wird das Ozone Händler Netzwerk gestärkt und der bestmögliche Service und Support auf dem deutschen und österreichischen Markt etabliert. Mehr unter OZONE DA, Konny Konrad, +49(0)8032- 982931, kk@flyozone.com oder www.flyozone.com



Online-Store

Ab sofort ist das Portal www.flyonsky.de im Netz und bietet allen Gleitschirmpiloten und -pilotinnen die Möglichkeit, auch außerhalb ihrer Freizeitbeschäftigung zu zeigen, wo ihre Leidenschaft zuhause ist. Der Betreiber ist selbst passionierter Gleitschirmpilot. Nun hat er sein Hobby mit seinem Beruf verbunden und bietet trendige Bekleidung speziell für die Sportler der Lüfte an. Unter www.flyonsky.de finden interessierte „Flieger“ neben

T-Shirts und Sweat-Shirts etc. auch Accessoires, wie z.B. Caps und Mützen mit ebenso ausgefallenen wie aussagekräftigen Motiven. Info unter www.flyonsky.de



Fly & more ISO zertifiziert

Fly & more GmbH / ICARO Paragliders wurde im Dezember 2008 vom TÜV Süd als erstes Unternehmen nach der Neuen Norm ISO 9001:2008 rezertifiziert. Geschäftsführer Wolfgang Kaiser freut sich: „Wir haben soeben die Prüfung der ISO Zertifizierung mit guten Resultaten bestanden. Das 2007 eingeführte Qualitätsmanagement hat sich bestens bewährt und schlägt sich in jedem einzelnen Arbeitsbereich unserer Organisation nieder. Natürlich können wir uns deswegen nicht auf den Lorbeer ausruhen, sondern müssen kontinuierlich an Verbesserungen arbeiten – damit unser Leitsatz „ICARO Paragliders – fly your passion“ immer dem Wunsch und der Leidenschaft unserer Kunden gerecht wird.“

Auf in den Bregenzerwald!

Ein Beitrag von Karsten Kirchhoff



FOTOS KARSTEN KIRCHHOFF

Noch vor zwei Jahren traf sich die Gleitschirmszene um diese Jahreszeit zum legendären Saisonauftakt im Bregenzerwald. Hersteller und Flugschulen präsentierten bei strahlendem Sonnenschein am Landeplatz in Schoppernau ihre neuesten Produkte und Entwicklungen. Flugshows, Events und Wettbewerbe rundeten dabei das breit gefächerte Rahmenprogramm ab. Leider findet in diesem Jahr kein Bregenzerwald Cup, wie sich der Treff in der Szene nannte, statt. Schade!

Nichts desto Trotz. Auch ohne Bregenzerwaldcup lohnt es sich, den Fluggeländen im Bregenzerwald einmal einen Besuch abzustatten. Einige Piloten schwören dabei, trotz Trubel, auf die sicheren Aufwinde an der „Niedere“ in Andelsbuch. Andere schätzen dagegen die erste Frühjahresthermik an den Südhängen von Bezaus. Wieder Andere fühlen sich beim Skifahren auf den Hängen des Diedamskopfes wohl und begnügen sich mit Genussflügen im Winterurlaub. Der „Wald“, wie der Bregenzerwald bei den Einheimischen liebevoll gerne genannt wird, hat allerhand zu bieten.

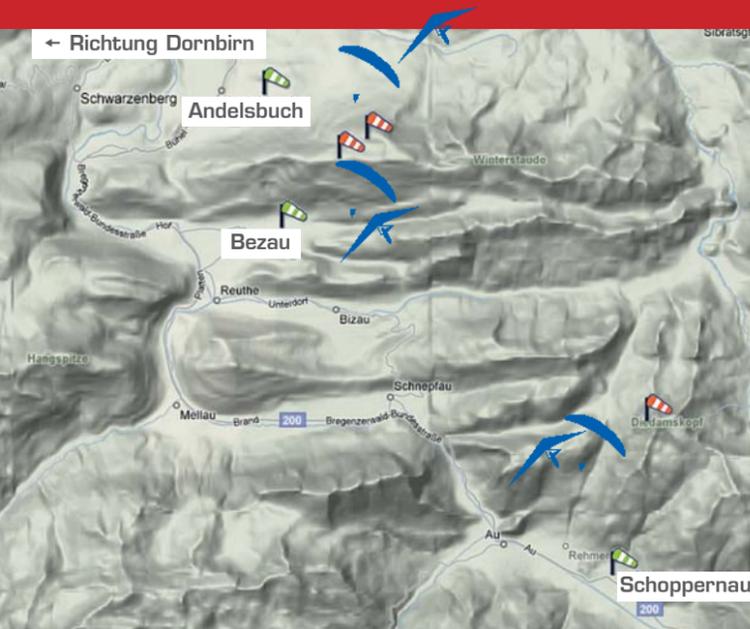
Hinauf auf die „Niedere“ ...

Andelsbuch ist in Fliegerkreisen das wohl bekannteste Gelände des Vorarlbergs. Der oft laminare Hangaufwind und die daraus resultierenden Soaringbedingungen haben sich in Fliegerkreisen weit herumgesprochen. Gerade in den Frühjahresmonaten sind aber auch die Thermikverhältnisse der Hangkante nicht zu verachten. Mit dem Sessellift geht es zu den Startplätzen. Von der Bergstation ist noch ein kleiner Anstieg bis zum riesigen Wiesenstartplatz hinter dem Bergrestaurant zu bewältigen. Der Landeplatz liegt verkehrsgünstig, direkt hinter dem Parkplatz an der Talstation. ▶

Scheinbare Unordnung beim Landeanflug in Schoppernau. Doch das Chaos hat System.

Die schönsten Fluggelände im Bregenzer Wald

Hi speed!
Der große Landeplatz in Schoppernau erfreut auch die Drachenfieger.



Bitte nicht füttern!
Schaulustige stehen Spallier am Bergrestaurant.



Fluginfo

Andelsbuch

Eignung: GS + HG,
Windrichtung: Nordost bis West,
Art: Hangstart, Soaring
Wind: Thermik + Soaring
Höhendifferenz: ca. 900 m,
Charakter: einfach- mittel,
Erschließung: Sessellift + Fußmarsch

Start:

1. W-NW, NN 1.552 m, N 47° 24' 12,5" E 009° 56' 18,6",
2. NO. Riesige, flache Startwiese links oberhalb der Bergstation (ca. 15 min. Fußmarsch) hinter dem Bergrestaurant. Für Drachen Rampe. Von der Bergstation Andelsbuch kann man auch zum Startplatz Bezau laufen.

Flug: Beste Zeit zum Thermikfliegen sind die Monate Mai und Juni. Kürzere Strecken problemlos zwischen Andelsbuch und Hochtannberg möglich. Große Strecken sind auf Grund der isolierten Lage sehr schwierig.

Landung: 1. GS, NN 653 m, N 47° 24' 44,6" E 009° 54' 28,9". Große Landewiese am Hang oberhalb des Parkplatzes, direkt neben der Talstation. Landevolte siehe Infotafel an der Talstation. 2. HG, NN 609 m. Große Landewiese an der Bundesstraße.

Besonderheiten: Am Wochenende hohes Pilotenaufkommen, Gefährlich bei Südwind, Landeplatz oft thermisch, Infotafel beachten (Landeolte, Wildschutzgebiet, ect.).

Start-/Landegebühr: im Fahrpreis der Bergbahn enthalten.
Bergbahn: Bergbahnen Andelsbuch, Tel: +43/(0)5512/2540, www.bergbahnen-andelsbuch.at.

Bezau

Eignung: GS,
Windrichtung: Südost bis Südwest,
Art: Hangstart,
Wind: Thermik + Soaring,
Höhendifferenz: ca. 890 - 970 m,
Charakter: einfach - mittel,
Erschließung: Bergbahn

Start:

1. Startplatz: S-SW, NN 1.573 m, N 47° 23' 56,5" E 009° 56' 04,7", Relativ steiler Startplatz direkt neben der Gipfelstation.
2. Startplatz: SO-SW, NN 1.652 m, N 47° 23' 55,8" E 009° 56' 39,5". Startplatz östlich der Bergstation (ca. 10 min. Fußmarsch) Richtung Gipfelplateau. Von der Bergstation in Bezau kann man zum Startplatz Andelsbuch laufen (ca. 25 Minuten Fußmarsch).

Flug: Beste Zeit März bis Oktober. Aber auch im Winter und im Frühjahr ist die Bezauer Seite auf Grund seiner Südausrichtung früh im Jahr interessant.

Landung: GS, NN 683 m, N 47° 23' 05,2" E 009° 54' 53,3". Der Landeplatz liegt neben der Straße, ca. 250 m vor der Talstation auf der rechten Seite (Windsack). Vorsicht Weidezäune.

Besonderheiten: Wildschutz Infotafel an der Talstation beachten.

Start-/Landegebühr: im Fahrpreis der Bergbahn enthalten.

Bergbahn: Bergbahnen Bezau
Tel: +43/(0)5514/2254,
www.bergbahnen-bezau.at.

Diedamskopf

Ort: Schoppernau,
Eignung: GS,
Windrichtung: O über S, bis W
Art: Hangstart,
Wind: Thermik + Soaring,
Höhendifferenz: ca. 1.250 m,
Charakter: einfach - mittel,
Erschließung: Gondelbahn + kurzer Fußmarsch, Die Bergbahn liegt am Ortsende von Schoppernau.,

Start:

1. Startplatz Funkturm: O bis W, NN 2.077 m, N 47° 20' 46,4" E 10° 01' 33,3", Der riesige, einfache Startplatz befindet sich oberhalb der Gipfelstation der Gondelbahn (2 Sektionen), neben dem Funkturm.

2. Startplatz Diedamsplateau: S, NN 2.000 m. Eine etwas steilere Wiese befindet sich südöstlich unterhalb der

Auf in den Bregenzwald!



Herrliche Winterstimmung

Bergstation Richtung Diedamsplateau.

Flug: Beste Zeit März bis Oktober.
Rekordflüge: Zielflug nach Zell am See 208 km. FAI Dreiecke zwischen 100 km und 150 km Richtung Nebelhorn-Lechtal-Bregenzwald. Kürzere Strecken problemlos zwischen Andelsbuch und Hochtannberg möglich.

Landung: GS, NN 831 m, N 47° 18' 56,6" E 10° 00' 33,5",
Sommer: Landeplatz ca. 350 m unterhalb der Talstation (150 m neben der Landesstraße L200).

Achtung: Auf den angrenzenden Grundstücken besteht Landeverbot.

Winter: Solange die Wiesen schneebedeckt sind vor dem Hotel Elisabeth.

Achtung: Die Zufahrt zum Landeplatz ist für Fahrzeuge gesperrt.

Besonderheiten: Ein Starten ist nur von den markierten Startplätzen (Windsack) zulässig. Im Winter ist Starten auf den Skipisten nicht gestattet. Generell ist der festgelegte Flugkorridor einzuhalten. Flughöhe

mindestens 300 m, um das Wild nicht zu stören. (Infotafeln am Start- und Landeplatz und Infoblatt in der Talstation beachten).

Verhaltensempfehlungen: Halte dich an den ausgewiesenen Flugraum (rot-markierte Fläche, meide insbesondere das Üntschen- und Kanisflughgebiet!), gleite nicht entlang von baumarmen Berghängen und Bergrücken halte dich so oft als möglich an eine Flughöhe von mind. 300 m, weiche Dir bekannten Lagerplätzen des Wildes aus, bleibe auf Distanz zu entdeckten Tieren.

Start-/Landegebühr: im Liftpreis enthalten.

Bergbahn: Bergbahnen Diedamskopf, Halde 300, A-6886 Schoppernau, Tel: +43/(0)5515/4110-0, info@diedamskopf.at, www.diedamskopf.at.

Anmerkung: In den beschriebenen Fluggebieten können sich Start- und Landeplätze ändern. Bitte vorhandene Infotafeln beachten und die Informationen der einheimischen Piloten nutzen.

Infos allgemein

Land: Österreich, **Region:** Vorarlberg - Bregenzwald.
Bregenzwald Card: Ab 3 Übernachtungen kostenlos. Mit ihr kann man alle öffentlichen Verkehrsmittel und Seilbahnen der Region benutzen. Für Gleitschirmflieger ist die erste Bergfahrt am Tag mit der Bregenzwald Card gratis, entweder in Andelsbuch, Bezau oder am Diedamskopf. Auch freier Eintritt in die Freibäder und Ermäßigungen bei zahlreichen Partnerbetrieben.

Ansprechpartner: DFC Bregenzwald, www.dfc-bregenzwald.at, Flugschule Bregenzwald, Jodok Moosbrugger GmbH, Wilbinger 483, A-6870 Bezau, Tel: +43/(0)5514/31 77, www.gleitschirmschule.at, Tourist-Info Schoppernau, Tel: +43/(0)5515/2495, schoppernau@au-schopperrnau.at, www.au-schopperrnau.at. Tourist-Info Andelsbuch, Tel: +43/(0)5512/25 65, tourismus@andelsbuch.cnv.at, www.andelsbuch.at, Tourist-Info Bezau, Tel. +43/(0)5514/2295, bezau.tourismus@aon.at, www.bezau.at, Camping: Artur Köb, Neudorf 356, A-6883 Au im Bregenzwald, Tel: +43/(0)5515/2331, info@campingaustria.at, www.campingaustria.at, Familie Kurt und Ingrid Albrecht, Ach 206, A- 6870 Bezau, Österreich, Tel. +43/(0)5514/2964, campingplatz.bezau@aon.at, www.campingplatz.bezau@aon.at.

Karte: Kompasskarte Nr. 2, M 1:50.000,

Wetter: www.au-schopperrnau.at/menue/bergbahnen-diedamskopf/wetter, www.bergbahnen-andelsbuch.at/wetterstationsommer.html.

Weitere Fluggebiete: Oberstaufer – Hochgrat, Immenstadt – Mittag, Oberstdorf – Nebelhorn

Höchster Gipfel der Berner Alpen

Über dem Finsteraarhorn schweben

4.274 Meter über Meer.
Der Berg liegt etwas versteckt im Alpenhauptkamm zwischen Fiesch und Grindelwald, respektive dem Jungfraumassiv und dem Grimselpass. Schon lange träumte ich davon, diesen Gipfel mit dem Gleitschirm zu überfliegen.

Ein Erlebnisbericht von Chrigel Maurer

Bei zwei Versuchen scheiterte ich knapp, trotz super Tagen mit sehr hoher Basis. Während andere 4.000-er relativ einfach überfliegbar sind, ist das Finsteraarhorn eine wahre Knacknuss! Die Schwierigkeit liegt darin, dass die Thermik am spitzen Gipfel sehr schwach ist, der Wind oft nicht stimmt und man der dünneren Luft wegen schneller unterwegs ist. Da mein Gleitschirm auf den Druck in tieferen Lagen getrimmt ist, steigt er weniger gut und das Gefühl ist deutlich sportlicher, was auch unangenehm wirken kann.

Der Flugplan

Am Donnerstag, 10. Juli 2008, möchte ich eigentlich von Fiesch nach Österreich fliegen. Zusammen mit Thomas Koster und vielen anderen Piloten treffe ich am Morgen um 9 Uhr bei der Bahn in Fiesch ein. Alles haben wir gut vorbereitet: Material, Essen, Trinken, GPS und Vario sind bereit. Laut Wetterprognosen sollten dank guter Thermik und mäßigem Westwind die am PC sorgfältig geplanten weiten Flüge Richtung Osten möglich sein. Aber wie so oft, wenn man sich große Ziele setzt, kommt es anders als man denkt!

Wir starten um 10.30 Uhr auf dem Kühboden und haben unsere liebe Mühe, genug Höhe zu gewinnen (ca. 2.400 m), um überhaupt nach Bellwald zu gleiten. Dort fängt der Kampf ums «Überleben» erst an. Vor allem beim Grimsel- und Furkapass ist süße Geduld gefragt. Thomas nimmt sich viel Zeit, die schwache Thermik bis zur Basis auszudrehen... und weg ist er! Meine Geduld ist wegen dem innerlichen Zeitdruck gedämpft. Bei dieser Schlüsselstelle lauert in meinem Hinterkopf der ärgerliche Gedanke «äs gjt de scho irgendnömä besser uechi». Schließlich finde ich bis Andermatt kein brauchbares Steigen mehr. Die unteren Luftschichten sind zu stabil geschichtet für solch eine gewagte Routenwahl. Ich fliege zurück bis Realp und muss den Flug hinter der Furka beenden. Leicht verärgert beobachte ich die nachkommenden Piloten und frage mich, wie weit die noch fliegen werden.

Plan B

Nachdem ich an der Passstraße einige Autos und Motorräder gezählt habe, finde ich doch noch eine Mitfahrgelegenheit auf den Furkapass. Dass ich oberhalb Fiesch gestartet und ohne Zwischenlandung bis Realp geflogen sei, glauben mir die freundlichen Leute vorne im Auto kaum. Noch weniger glauben sie mir, dass ich von der Passhöhe aus zurück nach Interlaken fliegen möchte... (Von meinem Tagesziel erzähle ich ihnen nichts, um nicht als Wahnsinniger wieder am Straßenrand zu stehen). Oben bin ich mir nicht mehr so sicher, ob ich bis vor die Haustür fliegen kann, weil der vorhergesagte Westwind nun spürbar aufgefrischt hat. Immerhin: Super zum Soaren und Spielen ist es allemal! Am Muttenhorn südlich der Furka finde ich wieder Anschluss an die Basis, welche mittlerweile auf gute 3.300 m gestiegen ist. Nach ewigem Gleiten gegen den Wind finde ich mich im Goms wieder. Beim Beobachten eines Gleitschirms, welcher in Oberwald zur Landung ansetzen muss, wird mir klar, dass nun der Wind bis unten durchfegt. Also nicht wie üblich Ostwind (Grimselschlange), sondern unüblicher Westwind. Zum Glück bin ich noch etwas höher und mit der Thermik, die seit der Mittagszeit deutlich an Stärke zugelegt hat, kann ich mich im Hochgebirge bis Ritzingen durchmogeln. Mittlerweile ist es schon 15 Uhr; der Wind immer noch über 20 km/h von vorne. Mein Plan B, über den Gemnipass zurück



nach Interlaken zu gelangen, wird sozusagen vom Winde verweht. Ich hänge jedoch auf 3.600 m an der Basis, und der Blick zum Finsteraarhorn erinnert mich an meinen Traum.

Traumplan C

Eigentlich sollte heute der Wind stimmen, geht mir durch den Kopf. Aber die Basis... Vorne im Goms 700 m tiefer als der Finsteraarhorn Gipfel, welcher aber völlig frei von Wolken ist. Etwas mulmig ist mir schon, von nur 3.600 m zur nächsten Thermik zu gelangen, die vor dem Finsteraarhorn durch kleine Wolkenschwaden gekennzeichnet ist. Was, wenn es nicht steigt? Der Fieschergletscher scheint mir jedoch steil genug, um auch mit schlechtem Gleitwinkel bis Fiesch zurück gleiten zu können.

Dann tauche ich in die Gletscherwelt ein – wie immer etwas unheimlich. Dort gibt es keine grünen Wiesen zum Landen, keine Häuser und Straßen. Nur ein Adler und sonstiges Kleingefieder kreuzen meine Wege. Ab und zu mal eine Gämse oder ein Steinbock, ein Murmeltier oder gar ein Fuchs ist zu sehen... Ans Landen zu denken, wäre hier sicher falsch gewesen. Mein Blick ist zum Gipfel gerichtet, ich möchte nach oben. Dank guter Thermik kann ich zügig an Höhe gewinnen und kurz vor dem Finsteraarhorn auf 3.800 m aufdrehen. «Iz würds spannend». Ob es nun funktioniert, das Finsteraarhorn? Der Wind immer noch spürbar, sollte stimmen, ca. 30 km/h auf 3.000 m von West. Mein Puls macht sich bemerkbar. Ganz nahe am Fels kann ich steigen, erst gemütlich, dann immer besser. Es wird kälter, und ich wechsle zu den dicken Gut-Stuff-Handschuhen. Oben am Gipfel dann nur noch dynamisches Soaren, super laminar, mit einer traumhaften Aussicht. Das Gipfelkreuz zum Greifen nah und immer noch Steigen. Yessss, «hüt glängts»! Zu meinem Erstaunen kann ich erstmals über dem Finsteraarhorn schweben – ein super Erlebnis. Es steigt noch weiter, ganz ruhig und friedlich. So bleibt mir etwas Zeit, unvergessliche Fotos zu schießen. Eiger, Mönch und Jungfrau sehen von dieser Seite ganz anders aus, als wir es gewohnt sind. Dieser Moment, auf 4.300 m hinab auf die Basis schauend, beeindruckt mich so sehr, dass die Zeit stehen bleibt – so wie unter meinem Advance das Omega. Dann, als ich weiter nach Grindelwald fliegen möchte, zeigt mir das GPS 5 km/h an. Eigentlich okay, aber die Richtung: Süden? Uii, wird der Wind doch langsam stärker? So stark, dass ich gar rückwärts fliege. Nun ist es an der Zeit zu gehen, und ich beschleunige den Schirm so viel wie möglich. Vom vielen Training her weiß ich genau, wie viel Gas ich geben kann, um noch sicher unterwegs zu sein. Das gibt mir ein gutes Gefühl, was solche Flüge überhaupt erst ermöglicht. Weiter geht es Richtung Schreckhorn (4.078 m), das ich leider nicht mehr überfliegen kann, weil der Wind dort nicht mehr optimal ist. Die Thermik reicht auch nicht so hoch. Kalt ist es immer noch. Also nichts wie runter ins Tal, in die Wärme. So genieße ich den ruhigen Gleitflug über Grindelwald. Dabei denke ich an den Delta Club Jungfrau Tächi, für den ich heute eigentlich CCC-Punkte sammeln wollte, und nun nichts daraus geworden ist. Dieser Club gibt mir viel Rückhalt zum Strecken-, Wettkampf- und Akrofliegen, was mich sehr motiviert. Gleichzeitig purzelt ein weiterer Stein vom Herzen, da ich nun auf der Nordseite der Alpen schwebe, also schon fast Zuhause...

Blumen per Luftpost

Ein leichtes Hungergefühl lockt mich rüber zur Osteggihütte am Eiger. Die Landung vor der Hütte auf dem schmalen Felsband glückt dank optimalem Wind beim ersten Versuch. Dann beiße ich mit Genuss in mein mitgenommenes Sandwich. Dabei kommt mir der Gedanke, wie weit wohl Thomas geflogen sei. Sein SMS kommt unverzüglich zurück: «Bin in Klosters». Da staune ich nicht schlecht; es ist erst 16:30 Uhr! Ich rufe ihn an, um mehr über seinen Flugverlauf zu erfahren. Nur Windgeräusche, unverständliche



Worte sind zu hören... Cool, er ist noch am «kilometerlen»! So starte ich wieder und kann aufgewärmt und gestärkt weiter Richtung Zuhause fliegen. Einen Zwischenhalt bei schönen Blumen oberhalb meines Dorfes gibt es noch. Per Luftpost lasse ich sie über unserem Haus fallen und kann damit meine wartende Mutter überraschen. Überglücklich packe ich meinen Schirm zusammen und genieße es, nach einem schließlich doch noch langen und sehr spannenden Flugtag direkt vor unserer Haustüre gelandet zu sein. Beim Nachtessen um 19:30 Uhr dann ein weiteres SMS von Thomas, «bin in Landeck». Huch, in dem Fall lagen heute 221 km drin. Das ärgert mich schon kurz; hätte ich doch nur im richtigen Moment etwas mehr Geduld gehabt... Herzliche Gratulation an Thomas Koster, der immerhin 50 km weiter geflogen ist als die übrigen Piloten, welche gleichzeitig von Fiesch gestartet sind.

Fazit

Die Vorfreude, endlich mal wieder gutes Flugwetter zu haben, ließen meine Ziele in die Höhe schnellen. Ein Fehler meinerseits, welcher mit dem Ergebnis endet, dass ich in Realp nach nur 2.5 Stunden Flugzeit und 45 km nicht wirklich glücklich am Boden stehe. Danach ist der Druck weg; ich möchte nur noch irgendwie nach Hause kommen.

Auf dem Pass im Wind spielen, mit den Vögeln um die Wette fliegen (ich verliere zwar immer), die Bedingungen beobachten, daraus das Beste machen und mich am Moment zu freuen. Um das ging es mir in der zweiten Tageshälfte an diesem Donnerstag. Wenn ich meine fliegerische Vergangenheit analysiere, sei es beim Akro- oder Cross-Country-Fliegen, ist dies auch meistens das Rezept zum Erfolg. Bleibt nur das Problem, es jedes Mal anwenden zu können. ▽



DHV-JAHRESTAGUNG 2008

Ein Beitrag von Benedikt Liebermeister

Rap-Slang eröffnete die JHV 2008: „Ihr seid hamma, wie ihr Euch bewegt am Himmel“, ein gelungener Live-Gig Rebekka Speckenheuers für die Gold-Damen der Drachen WM. Der Saal bejubelte die sympathische Nachwuchskünstlerin.

20 Jahre Drachen- und Gleitschirmfliegen im Kraichtal feierte der Club in diesem Jahr. Zum Jubiläum richteten die Kraichtaler die Jahrestagung 2008 aus. Das Bürgerzentrum in Bruchsal gab den geeigneten Rahmen. Als Fan der örtlichen Fliegerei outete sich Bürgermeister Hintermayer. „Wenn Sie sich bereits so gut auskennen, sollten Sie in Kürze mit der Ausbildung beginnen, ermunterte ihn der DHV-Vorsitzende Charlie Jöst.

Der Deutsche Flugsport kann sich international sehen lassen. Gold am Monte Cucco/Italien für Corinna Schwiagershausen und das Damen-

team. Eine Erfolgsstory, die Seinesgleichen sucht. Corinna errang den vierten Weltmeistertitel, das Team gewann zum sechsten Mal in Folge die Teamwertung. Diesmal war die Titelverteidigung alles andere als leicht. „Die Engländerin Kathleen Rigg flog am Anfang wie eine junge Göttin. Erst im vorletzten Durchgang konnte ich ihr die Führung abnehmen“, kommentierte die Seriensiegerin die spannende Aufholjagd.

Corinna sicherte sich auch in Greifenburg/Österreich den Titel der Europameisterin, Christa Aichner erlangte die Bronze-Medaille. Das deutsche Herrenteam ebenso. Nicht zuletzt ein Verdienst der engagierten Betreuung der Teamchefin Regina Glas mit tatkräftiger Unterstützung der Physiotherapeutin Conny Gottwald. 2010 verteidigen die Damen übrigens den Titel im eigenen Land. Rudl Bürger, Benno Osowski und Regina Glas holten die WM an den Tegel-

berg. Den Berg über den Schloßern des legendären Bayernkönigs Ludwig.

„Ich habe gelernt, Nein zu sagen“, war das Fazit, das Gleitschirm-Europameisterin Ewa Wisnierska aus ihrem Unfall im Gewitter in Australien zog. Es war ein schwerer Weg zurück an die Weltspitze. Vor allem, wenn die eigene Sicherheit Vorrang vor dem Erfolg um jeden Preis hat. Ewa hat diesen Spagat geschafft. Der zweite Platz in der Gesamtwertung des Weltcups und der deutsche Rekord im Streckenfliegen krönen ihre Jahresbilanz.

Star-Tenor Claudio Valentino Versace würdigte die außerordentlichen Erfolge mit seiner unter die Haut gehenden Stimme. „Vincero“ – Ihr werdet siegen, schmetterte er den Sportlern mit auf den Weg.

Der offizielle Teil begann mit der Feststellung der Regularien. Die Versammlung war beschluss-

fähig, die Tagesordnung wurde angenommen und das Protokoll 2007 genehmigt.

Sicherheit hat oberste Priorität für den Verband. Trotzdem bleiben tragische Unfälle nicht aus. Charlie Jöst bittet um eine Schweigeminute für Peter Gröger und Thomas Beyhl. Peter ist bei der German Open in Piedrahita tödlich verunglückt, Thomas verlor am Babadag sein Leben.

Im Anschluss gab die Verbandsführung ihren Tätigkeitsbericht. Den Anfang machte Charlie Jöst: „Der DHV ist ein erfolgreicher Verband“, betonte der DHV-Vorsitzende. Vier Säulen tragen diesen Erfolg: die Geschlossenheit mit über 33.000 Mitgliedern, die Sicherheitsarbeit, der Mitgliederservice und die politische Lobbyarbeit.

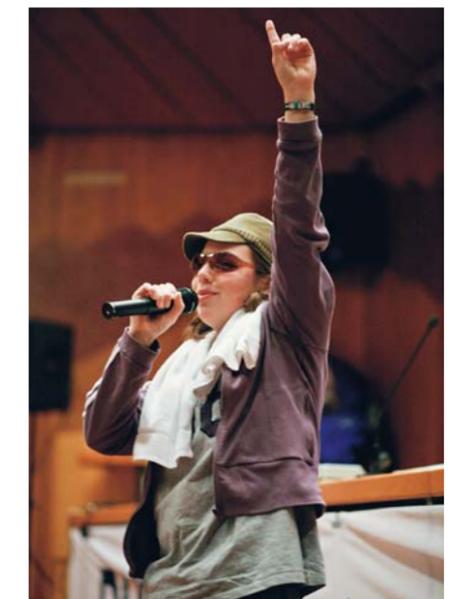
Der DHV-Geschäftsführer Klaus Tänzler: „Die Philosophie, „Alles regelt der Markt“, ist falsch, der DHV schreitet ein, wenn Sicherheitsmängel auftreten.“ Klaus Tänzler räumte Versäumnisse im Umgang mit der Proktektor-Problematik ein. Die jüngste Mitgliederumfrage zeigt jedoch, dass 95% der Mitglieder mit der Arbeit des Verbandes zufrieden sind. Kritische Anmerkungen werden aufgenommen, der Weg der Verbesserung fortgeführt. Über seine politische Lobbyarbeit im Kuratorium Sport und Natur berichtete der Ehrenvorsitzende Peter Janssen. Im Zuge der Föderalismusreform werden zur Zeit alle Umweltgesetze in einem Umweltgesetzbuch neu formuliert. Als Ergebnis erfolgreicher Verhandlungen sind Betretungsrecht und Natursport fest dort verankert.

Frank Herr ist Regionalbeirat für die Region Mitte und 2. Vorsitzender des DHV. Er setzt sich für Jugendarbeit, Elektroantrieb und Vereinfachung der Vorschriften ein.

Technikvorstand Jürgen Rüdinger wies auf die damals intensive Mitarbeit des DHV an der EN-Norm hin. Der Inhalt der EN-Norm wird jetzt in die Deutschen Lufttüchtigkeitsforderungen eingebaut. Zusätzliche Ausführungsanweisungen führen zu verbesserten Tests für Einklapper und



DHV-Vorsitzender Charlie Jöst ehrt Europameisterin Ewa Wisnierska



„Ihr seid hamma!“ feiert Rebekka Speckenheuer den Erfolg



Charlie Jöst
Vorsitzender



Frank Herr
Stellvert. Vorsitzender



Dirk Aue
Finanzvorstand



Ulrich Schmottermeyer
Sicherheitsvorstand



Waldemar Obergfell
Ausbildungsvorstand



Axel Stuckenberger
Sportvorstand



Jürgen Rüdinger
Technikvorstand



Der Bürgermeister von Bruchsal mischt sich unter die Goldmädels



Die erfolgreichen Drachenflieger der Europameisterschaft 2008 bekommen ein Ständchen von Claudio Versace

Steilschirmen. Das Experten-Team wird durch den Einsatz hochwertiger Technik auf ein Dokumentationssystem umgestellt. Vor 10 Jahren hat der DHV die Protektortests eingeführt. Nun hat der DHV die gleiche Testanlage wie die EAPR angeschafft, um möglichst gleiche Ergebnisse zu gewährleisten. Zusätzlich betreibt der DHV Sicherheitsforschung im ADAC-Crash-Testlabor. Jürgen weist auf die geringeren Einnahmen der Technik auf Grund der zweiten Prüfstelle hin. In Zukunft wird eine Subventionierung nötig sein.

Zur Sicherheit und zum Flugbetrieb nimmt Ulrich Schmottermeyer Stellung. Pilotenfehler waren 2007 Hauptursache für hohes Unfallaufkommen im Drachenfliegen. Anhand eines Videos erläuterte Fluglehrer Dirk Soboll die

darauhin ergriffenen Fortbildungsmaßnahmen und die dabei erzielten Fortschritte. Die Einigung zur künftigen Musterprüfung von Gleitschirmen zwischen DHV, den Prüfstellen und dem Herstellerverband PMA ist ein Erfolg für die Pilotensicherheit. Wesentliche Bestandteile der Forderungen zum Gütesiegel 2008 sind darin umgesetzt. Fluggelände sind die Basis für unseren Flugsport. Björn Klaassen führte die Online-Fluggeländedatenbank vor. Über Google Maps werden die Start- und Landeplätze detailliert dargestellt. Über die sportlichen Erfolge freute sich Axel Stuckenberger. Der Sportvorstand dankte den verantwortlichen Teamchefs und sportlichen Leitern. Die drei in den Pilotenbewertungen besten Flugschulen sind Hari Hubers

Papillon, die 1. DAeC von Heinz Fischer und FS Aktiv (Harti Waitl). Ausbildungsvorstand Waldemar Obergfell überreichte die Ehrenurkunden. Eine lebhafte Diskussion folgte den Berichten der Verbandsführung. „Das Flugzeug DHV fliegt“, allerdings muss repariert werden. Eine moderate Beitragserhöhung ist notwendig, damit „weitergeflogen werden kann“, brachte Finanzvorstand Dirk Aue eine finanzpolitische Notwendigkeit anschaulich auf den Punkt. 10 Jahre erhöhte der DHV die Mitgliederbeiträge nicht. In dieser Zeit stieg der Preisindex um 20%. Die Grafik der Plan- und Ist-Ergebnisse der Jahre 2004 bis 2009 weist ab 2008 ein deutliches Minus aus. Die Konkurrenz mit der EAPR brachte der Technik weniger Aufträge. Der Kostenaufwand für die Referate ist über die Jahre weitgehend gleich geblieben.

Luise Christmann und Engelbert Kohler prüften die Kassen. Alles ist im Budgetrahmen – keine Beanstandungen. Beide empfehlen uneingeschränkt die Entlastung des Vorstands. Die Delegierten entlasten mit einer Gegenstimme den Vorstand. Die Kasse 2009 werden Bettina Stang und Henry Maek prüfen. Technikvorstand Jürgen Rüdinger und der 2. Vorsitzende Frank Herr kandidierten zur Wiederwahl. Michael Burger bewarb sich für die Technik, Andrea Brüggemann für den 2. Vorsitz. Die Delegierten bestätigten Jürgen Rüdinger mit 102 Stimmen im Amt, Michael Burger erhielt 51 Stimmen. Frank Herr setzte sich mit 98 Stimmen gegen Andrea Brüggemann mit 58 durch. Zu den Anträgen. Dr. Andrea Brüggemann und Dr. Petra Westerteicher von der Mitgliederinitiative traten für eine Neuordnung der DHV-Geschäftsstelle ein. Nach ausführlicher Diskussion entschieden sich die Delegierten mit großer Mehrheit für die Fortführung der bisherigen Struktur. Angenommen haben die Delegierten u.a. die Anträge: Erhöhung der Transparenz der Verbandsarbeit von Michael Broschart, Zulassungspraxis von Gurtzeugen und Protektoren, von Michael Burger, Arbeitsgruppe zur Legalisierung des Acrofliegens von Felix Merk und Armin Spinar, Teilantrag 1 zur Neuen Informationspolitik von Hartmut Kerger - Teilantrag 2 und 3 fielen durch - sowie 13%ige Erhöhung des Mitgliederbeitrags ab 2010. Ein umfassender Bericht über die Anträge folgt im offiziellen Protokoll der Jahrestagung. Mit nur einer Gegenstimme verabschiedeten die Delegierten den Wirtschaftsplan 2009. Nach Bayern auf den Samberg geht es 2009. Die Jahrestagung wird am Fuß des Fluggebietes Hochries stattfinden. Lang, intensiv und konstruktiv tagten der Vorstand und die Delegierten, verdient war der Sturm auf reichhaltige Buffet. Gestärkt waren sie bereit für die DHV-Party mit Open End! ▽

ARCUS 6

...EINE KLASSE FÜR SICH!

Start Up - Aktion* Freu Dich doppelt...

Freu Dich auf den brandneuen Arcus 6, mit dem die erfolgreichste Modellserie der Gleitschirmszene fortgesetzt wird.

Freu Dich doppelt, den wenn Du Deinen Arcus 6 bis zum 31. März 2009 bestellst, überweist Dir SWING 200 Euro direkt auf Dein Konto!

Wie das genau funktioniert, erfährst Du auf www.swing.de



Start Up - Aktion
...Frühkäufer kassieren...
200 Euro Cashback!



Weitere Infos unter www.swing.de

*Die Arcus 6 Start Up - Aktion läuft vom 10.12.08 bis zum 31.03.09 und gilt für Deutschland, Österreich und die Schweiz.

Gleitschirmsimulator macht's möglich

Gefahr- und stresslos trainieren

Ein Beitrag von Monika Rüger

Welcher Gleitschirmflugschüler träumt nicht davon, eine Thermik bestmöglichst auszunutzen und sich vogelgleich in die Höhe zu schrauben? Doch bis dahin ist es meist ein weiter Weg der praktischen und theoretischen Ausbildung. Eine ideale Ergänzung dieser beiden Grundelemente bietet nun der neue Flugsimulator von ActiveFly – sozusagen die „3. Dimension“ der Gleitschirmausbildung. Er vermittelt realitätsnah ein Gefühl für das Gleitschirmfliegen, ohne dass sich der Trainierende irgendeiner Gefahr aussetzen muss. Sicher in einem aufgehängten Gurtzeug sitzend kann er sich ca. 30 cm über dem Boden ganz auf das Bremsen und die Gewichtsverlagerung konzentrieren, weil es den „ganz normalen Flugstress“ schlichtweg nicht gibt.

Gefahrloses Training

Auch das Fliegen bei turbulenten Bedingungen lässt sich gefahrlos trainieren: Wie fühlt sich beispielsweise ein seitlicher Einklapper an? Wäre



Ulrich Rüger erklärt den Referenten für Sicherheit und Ausbildung in Europa die Funktion seines Gleitschirmsimulators.

FOTOS MONIKA RÜGER (2), BENEDIKT LIEBERMEISTER (1)



Ein glücklicher Sicherheitsreferent nach seinem ersten Training



Simulierter Klapper - wie reagiere ich richtig?

meine Reaktion dann richtig und schnell genug? Der ActiveFly-Simulator bietet hierfür Beurteilungs- und Vergleichsmöglichkeiten, so dass man z.B. den Fortschritt nach mehreren Durchläufen sehen kann. Damit ist der ActiveFly-Simulator nicht nur für Flugschüler, sondern auch für erfahrenere Piloten interessant.

Auf der Thermik-Messe in Sindelfingen hatte das neuartige Gerät seinen ersten Auftritt in der Öffentlichkeit. „Es ist wirklich toll, wenn man sich mal ganz auf die Veränderungen der Steuerkräfte konzentrieren kann“, sagte einer der Ersten, die ihn ausprobierten. „Für Flugschüler prima, für erfahrene Flieger etwas zu träge in den Reaktionen“ urteilte dagegen ein Anderer. Insgesamt war das Echo sehr positiv, vor allem auf die Tatsache, dass es jetzt auch für Gleitschirme Simulatortrainings gibt – was ja bei Flugzeugen schon lange üblich ist. Um den Simulationsaufwand und damit auch die Kosten für die Üben auf einem vernünftigen Niveau zu halten, konzentriert sich die Simulation auf die wesentlichen Bewegungen und Steuerkräfte; ein in allen Belangen realistisches Fluggefühl ist für den Lerneffekt nicht notwendig.

Die ersten Flugschulen haben das Training mit dem ActiveFly-Simulator bereits fest in ihr Programm aufgenommen. Sie setzen auf diese neue Ausbildungsmöglichkeit, um ihren Schülern das höchste Sicherheitsniveau und den größtmöglichen Lernerfolg zu bieten. Klaus Schwarzer von der Flugschule FlyArt: „Mit dem ActiveFly-Simulator können die Schüler z.B. die Wirkung der Bremskräfte realitätsnah erfahren – bei Bremsdruckerhöhung „Bremsen öffnen“ und bei nachlassender Bremskraft „stärker anbremsen“. Das ist eine wichtige Voraussetzung um das aktive Fliegen zu lernen.“

Das Training mit dem ActiveFly-Simulator

Der ActiveFly-Simulator bietet derzeit zwei unterschiedliche Trainingsmöglichkeiten: ein Basistraining, um das Aktiv Fliegen zu üben und ein Training, um die richtige Reaktion bei seitlichen Einklappern zu lernen. In jedem Training gibt es mehrere Einheiten mit unterschiedlichen, aufeinander aufbauenden Lerninhalten. Darüber hinaus wird auch ein „Normalflugtraining“ für Nicht- oder Exflieger angeboten.

Das Training läuft folgendermaßen ab:

- Du bekommst den Sinn und das Ziel des Trainings anhand einer PowerPoint-Präsentation erklärt.
- Du setzt dich ins Gurtzeug.
- Zuerst bekommst du ein paar einfache Aufgaben (evtl. in „Zeitlupe“) mit direktem Feedback zu deinen Reaktionen.
- Danach werden die Aufgaben zunehmend schwieriger (z.B. Durchfliegen einer Turbulenz oder Simulation eines Einklappers); ebenfalls mit direktem Feedback.

Infos zu den Trainingsmöglichkeiten und Terminen gibt es unter www.ActiveFly.com

Interview mit Ulrich Rüger

Der ActiveFly-Simulator wurde von dem Luft- und Raumfahrtingenieur Ulrich Rüger entwickelt. In diesem Interview erklärt er die Hintergründe.

Ulrich, wie bist Du auf die Idee gekommen einen Gleitschirmsimulator zu entwickeln?

Die Idee hatte ich an einem verregneten Sonntag im Juni 2005: Ich lag auf dem Sofa und las im DHV-Info die Unfallstatistik von 2004. Da sehr viele Unfälle die Folge von Einklappern waren, habe ich mir überlegt, wie man die richtige Reaktion in solchen Fällen üben könnte. Wenn es einen Simulator gäbe, mit dem man sich auf die wesentlichen Parameter konzentrieren könnte, ohne sich in Gefahr zu begeben....

Und dann hast Du Dich in Deine Werkstatt im Keller begeben und angefangen zu bauen?

Nein, nein, so einfach war das nicht. Es war ein sehr langer Weg vom ersten Demonstrator mit nur einer Bremsleine bis zum ActiveFly-Simulator wie er jetzt hier steht. Ich musste die komplette Hardware und Steuerung entwickeln bis hin zum Einbinden einer komplexen Flugsimulationssoftware. Ohne meine langjährige Berufserfahrung als Versuchsingenieur und Messtechnikspezialist in der Luft- und Raumfahrt hätte ich das nicht geschafft.

Es gibt ja noch andere Gleitschirmsimulatoren. Was ist denn bei Deinem das Besondere?

Mit dem ActiveFly-Simulator kann man erstmals die Steuerkräfte abhängig von der Flugsituation simulieren. Das geschieht mit Hilfe von Elektromotoren. Wenn man z.B. in eine Thermik einfliegt, dann steigt der Bremszug an. Außerdem können seitliche Einklapper simuliert werden, nämlich durch das seitliche Abkippen des Gurtzeugs und das schlagartige Nachlassen des Bremszugs auf der geklappten Seite.



INSTINCT.
FUN & ACTION

Schluss mit langweilig. Der INSTINCT definiert eine neue

Klasse: **„die pure Lust am Fliegen“:**

» Thermikfliegen & Streckenfliegen

» Abgleiten & Freestyle

» mit ausgezeichnetem Handling

» ganz ohne Stress.

Schulungstauglich, aber eigentlich viel zu schade für den Übungshang. Exquisiter Materialmix für eine lange Lebensdauer. Um das Ganze perfekt zu machen: eine echte XS-Größe mit 21,9 m² ausgelegter Fläche in Leichtbauweise.



Großer Andrang



Die DHV-Damen



v.re. Skywalk-Konstrukteure Manfred Kistler und Arne Wehrlin mit Reiner Braun



Swing-Chef den Arcus 6

Günter Wörl freut sich über

THERMIK

WAS BIETET DER MARKT 2009?

Text und Fotos Benedikt Liebermeister

Im Dezember war Sindelfingen der Nabel der Gleitschirmwelt. Hunderte Besucher strömten auf die Thermik-Messe, voller Neugier auf die Neuheiten 2009. Da der Bregenzerwald Cup nicht stattfindet und die Free Flight 2009 erst im Oktober, bot die Thermik die einzige Gelegenheit, sich umfassend zu informieren. Nahezu alle Hersteller, viele Flugschulen, das neue Gleitschirmmagazin – vereint mit „Fly and Glide“ und „Schlechtflieger“ – und der DHV waren vor Ort.

Eine Cross Country Version des Kantega bringt **UP**. Der Kantega XC (1-2) benötigt keine Nasenmylars. Stattdessen verstärken Kunststoffdrähte im Nasenbereich die Profilform. Die Drähte sind unempfindlich gegen Knicken und werden im Gegensatz zu herkömmlichen Mylars im Laufe der Zeit nicht weich. So bleiben die Starteigenschaften des Schirms nach vielen Flügen erhalten. Sollte ein Draht abbrechen, kann er einfach vom Piloten ausgetauscht werden.

Der Name Kurt Eder steht für gewaltige FAI-Dreiecke in den Dolomiten. Dabei ist der Südtiroler stundenlang in großer Höhe unterwegs und vertraut auf Top-Equipment. Für UP hat er das vollverkleidete XC/Wettbewerbs-Gurtzeug Fast Pro konstruiert.

In zwei Richtungen geht der Trend im Gleitschirmfliegen. Leichtere und kompaktere Ausrüstung auf der einen Seite, höchste Leistung und aufwändige Bauweise auf der anderen. Mit der Entwicklung des innovativen aerofabrix-Fuchs reagierte **Skywalk** auf den Trend. Das extrem leichte, metallisierte Gewebe blockiert und reflektiert die schädliche UV-Strahlung. Zum Einsatz kommt das high-tech Material neben dem Hochleister Poison 2 auch beim neuen 1-2er Arriba. Skywalk verspricht mit dem „light weight glider“ eine unschlagbare Kombination aus geringem Gewicht, Leistung und Sicherheit.

„Viel Entwicklungsarbeit haben wir in den Cayenne 3 gesteckt. Die Stärken des Poison 2 sind in das Konzept eingeflossen“, betont Manfred Kistler. Der **Skywalk** Konstrukteur prophezeit dem Flügel ein Potential, das bisher noch Schirmen der offenen Klasse vorbehalten war. Trotz Streckung 6 verfüge der Cayenne 3 über ein sehr ausgewogenes Flugverhalten. „Die Stabilität erreichen wir im konstruktiven Spiel zwischen Streckung, Spannung und Krümmung des Segels“, erklärt Kistler.

Der Arcus ist ein Dauerbrenner. Stolz setzt **Swing** mit dem 6er die erfolgreiche Modellserie fort. Die Start-Up-Aktion für Frühkäufer: Wer bis zum 31.3.2009 einen Arcus 6 bestellt, bekommt 200 Euro von Swing gutgeschrieben. Nicht nur für „junge Wilde“ gedacht ist der 3D Freestyle, der erfolgreich den Schock- und Belastungstest beim DHV bestanden hat. In Zukunft verstärkt Torsten Siegel das Swing Entwicklungsteam um Chefkonstrukteur Michael Hartmann. Der erfolgreiche Weltcup-Pilot war bei UP für eine Reihe gelungener Schirme mitverantwortlich.

Eine große Bandbreite deckt **Team 5** mit dem Blue Two ab. Der „Tandem mit Zipper“ (1-2) geht von 110 bis 230 kg, hat Trimmer und B-Stall-Hilfe. Mit Hochdruck arbeitet die Tiroler Firma am Blue Mountain, der Bergsteigerversion des Blue (1-2), und am 2er Red. „Auf Grund der hohen Nachfrage mussten wir die Produktion verdoppeln, das hat wiederum unsere Neuentwicklungen verzögert“, entschuldigt Dani Loritz die Verspätungen.

U-Turn goes Cross Country! Frankreich-Händler Patrick Berod, Worldcup overall Gewinner 2001, überzeugte Chef Thomas Vosseler von der Erweiterung der Produktpalette. Der geplante 2er oder 2-3er speziell fürs Streckenfliegen setzt übrigens auf Stäbchen und Mylarverstärkungen in der Profilnase. Pal Takats und Vincent Sprüngli werden mit dem Schirm bei den Red Bull X-Alps antreten. Ende Januar liefert **Advance** die ersten Epsilon 6 an Flugschulen aus. Die Schweizer Gleitschirmschmiede hat als Zielgruppe die thermikorientierten Genusspiloten im Auge. Mehr auf Leistung achtet der Sigma 7 Pilot. Der aktuelle 2er ist seit dem Sommer 2008 auf dem



U-Turn Chef Thomas Vosseler in charmanter Begleitung



Die Macher der Thermik: v.re. Jürgen Häffner, Ulrike Häffner, Ronny Kirschner



UP-Team mit Kurt Eder (li)



v.l. A.I.R. Chef Felix Rühle mit Stefan Traut, mehrmaliger Deutscher Meister GS DHV-XC



Unter viel Applaus ließen sich die German Cup Teilnehmer feiern



v.l. Dani Loritz und Andre Haas, Team 5



Sol (Christian Zell li.) mit Besuch aus Brasilien



V.l.: Daniel Frutiger und Christian Geierstanger von Advance



Charly präsentiert das Globe mit C.I.S. Protoktor



Icaro bei der FS Hochries



V.l.: Aeros Chef Alexander Voronin und der Deutsche Meister Primoz Gricar



Max Wiener von Plusmax, Vertrieb Airborne



Turnpoint Staff

Markt. Triton (2-3) und Factor (2) sind **Novas** Flaggschiffe. Mit überragender Gleitleistung wirbt der österreichische Hersteller für den Hochleister, Dynamik und Präzision seien die Stärken des Performance/Intermediate-Gliders.

Ein Plus an Schutz und Sicherheit sieht **Charly** im neuen Wendegurtzeug Globe umgesetzt. Das Charly Inflate System (C.I.S.) sorgt beim Start für schnelle Befüllung des 4 Kammersystems im Beckenbereich. Komplette überarbeitet hat die Firma aus Seeg das bewährte XC/Wettbewerbs-Gurtzeug Titan 3.

Aus dem sonnigen Brasilien kommt der Torck. Im 2-3er von **Sol** steckt viel Know How vom „großen Bruder“ Tracer. Mit dem Wettbewerbsschirm halten 3 Sol Piloten noch (siehe WNK) den Weltrekord von 461,8 km in der freien Strecke. Eine Weiterentwicklung des Ellus (1-2) mit leichterem Tuch kommt nächstes Jahr.

Bewährt hat sich der Maverick. Platz 1 und 2 in der Sportklasse beim DHV-XC sprechen für den 2er von **Icaro Paragliders**.

Air Cross – Vertrieb **Kontest Gleitschirmservice** – arbeitet am Hochleister U-Sport. Der U4 steht für die Gleitschirm-Weltmeisterschaft bereit.

Turnpoint vertreibt jetzt neben **Gradient** Schirme von **Niviuk**. Koyot heißt der aktuelle 1er des spanischen Herstellers, Hook 2 wird der neue 1-2er, Artic 2 der neue 2er. Im Frühjahr kommt der Aspen 3 (2) und der Tandem BiGolden von Gradient.

Auch rechtzeitig zur WM präsentiert **Gin** den Boomerang 6. Der Rebel Race (2) soll Maßstäbe in der Sportklasse des DHV-XC setzen. Sprint (1-2) wird Nachfolger des Zulu (Vertrieb **Aero-sport**).

Einen guten Mix aus Lebensdauer und Gewicht vereint der P 11 light (1) von **Paratech**.

Skyline gibt Gas im Gurtzeugbau. Das Bergsteiger-Gurtzeug Piz bietet Front- oder Seitenmontage der Rettung, Protektor und abnehmbare Vollverkleidung. Interessant vor allem für Red Bull X-Alps und Biwakfliegen.

Für Drachen-Wettbewerbe und Streckenfliegen haben die Chiemgauer das Zero Drag FR gebaut. Verbesserung in Aerodynamik und Funktion zeichnen das weiterentwickelte Drachen-Gurtzeug aus.

Viel Bewegung am Drachenmarkt. **Moyes** bringt mit dem Malibu einen neuen Anfängerdrachen. Aeros aus der Ukraine hat mit dem Target 21 einen Tandemdrachen im Programm. Unschlagbar im Gewicht – 26 kg – ist der Intermediate mit Turm Sting 3 XC von Airborne. C4 ist der tumlose australische Hochleister. Für Anfänger und Funpiloten empfiehlt Seedwings den Space, als Gurtzeug das Sport-Race.

Einen prominenten Fan hat **A.I.R.** Boss Felix Rühle. Stefan Traut hat umgeschult. Der mehrmalige Deutsche Meister im DHV-XC interessiert sich für den Atos. „Nach 20 Jahren Gleitschirmfliegen möchte ich einfach mal was Neues probieren,“ kommentiert der Oberstdorfer seinen Umstieg. Rühle tuned weiter am VR, Hinterkantenverstärkung verbessert die Segelspannung, mit dem Schnellaufbausystem ist der Pilot zügig am Start.

Folgende Schulen waren auf der Messe: **Flugschule Chiemsee, Airsport Tirol, Flugschule Bregenzerwald, Blue Sky, Montegrappa Airpark, Flugschule Airbase-K, FS Mergentaler, FS Hochries, Westallgäuer Flugschule, Glide Zeit Tübingen, Active Fly.**

Leider war die Zeit begrenzt, für einen Tag das Angebot zu groß. Sicherlich ist die eine oder andere Attraktion untergegangen. Auch für die Freunde des Motorfliegens war einiges geboten.

Ein Wermutstropfen bleibt. Hinter der Thermik 2009 steht ein großes Fragezeichen. Die PMA hat ein Messekonzept erstellt. 2009 sollte es nur noch einen großen Gleitschirmevent im deutschsprachigen Raum geben. Der Wahl der PMA fiel auf die **Free Flight 2009 von 2.-4. Oktober am Tegelberg**. Die Thermik und der Bregenzerwald-Cup wären damit Geschichte. Definitiv abgesagt ist der Bregenzerwald-Cup. Großer Unmut herrscht unter den Piloten. Die Hersteller lenken jetzt ein. Von **21. – 24.5.** veranstaltet die PMA in **Kössen ein Festival**.

„Wir schweben mit der Thermik 2009 im luftleeren Raum“, stellt Organisator Jürgen Häffner betroffen fest. „Nach der Messe ist vor der Messe, die Planungen für 2009 müssen in Kürze beginnen.“ PMA Geschäftsführer Hans Bausenwein hat eine Entscheidung des Herstellerverbandes in nächster Zeit zugesagt. ▽

Flachland-Streckenflug

TIPPS AUS DEM ALTEN LAGER

Ein Beitrag von Claus Gerhard



Wer als Drachen- oder Gleitschirmflieger das 70 Kilometer südlich von Berlin gelegene „Alte Lager“ besucht, erlebt einen Flugplatz mit idealen Flachland-Streckenflugbedingungen: Der ehemalige Fliegerhorst der Wehrmacht liegt im „hohen“ Fläming, einer dünn besiedelten, thermisch hervorragenden Region. Er hat bisher fast keine Luftraumbeschränkungen, wir können 1.400 Meter Schleppseil auf gekreuzten Bahnen auslegen und die Bärte sind auch für Gleitschirme sehr gut aus der Platzrunde erreichbar. Im Drachenflieger-Club Berlin, der den Platz mit Hilfe des DHV und des Berliner Senats Anfang 2000 kaufte, gibt es ca. 170 Mitglieder. Die Windschlepps sind für Vereinsangehörige kostenlos und wir führen bei entsprechendem Wetter täglich Flugbetrieb durch. Dabei entstehen pro Jahr je nach Wetterlage etwa 1000 UL-Schlepps und 2000 Windschlepps. Leider bietet unsere Region keine Hangflugmöglichkeiten, weshalb wir nie ohne Helfer in die Luft kommen. Auch sind unsere Bärte im Durchschnitt deutlich schwächer als im Gebirge. Als Vorteil verfügen wir über riesige, hindernisfreie, ebene Landefelder.

Startbedingungen

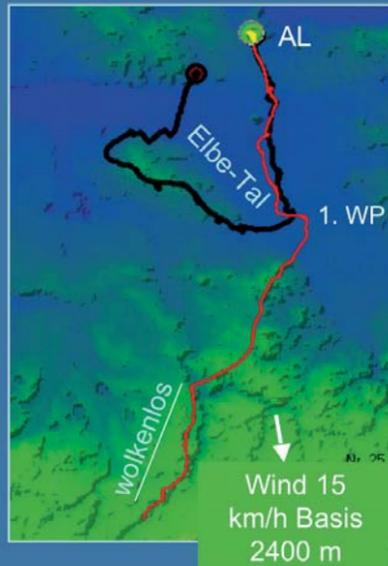
Am Anfang eines Flugtages ist der richtige Startzeitpunkt für einen sicheren Thermikanschluss entscheidend. Zwar signalisieren schon die ersten Thermikwolken am Himmel tragfähige Aufwinde, die besten Chancen sie zu erreichen, bestehen allerdings dann, wenn man in eine Ablösung hinein starten kann, die gerade beim Windefahrer durchzieht. Bei dem etwas aufwändigeren und teureren UL-Schlepp gibt es die-

ses Problem nicht. Jedoch braucht man als Drachepilot einige Übung, um während des Schlepps zu merken, wann der Bart kommt und wo man klinken muss. Beim Einflug in einen Aufwind steigt das UL zuerst und das eigene Vario zeigt etwas später vermehrtes Steigen an. Befindet sich der Schleppverband bereits stabil im Thermikkreis, zeigt lediglich das Vario konstant vermehrtes Steigen an. Wer dann trotzdem absäuft, gibt gerne dem Schlepppiloten die Schuld, meist jedoch zu Unrecht. Trotzdem kann auch der Schlepppilot Fehler machen: Zum Beispiel ewig durchs „Saufen“ fliegen, nicht im einmal gefundenen Bart bleiben, zu schnell schleppen, zu weit im Lee des Platzes oder in blauen Löchern absetzen oder mit wechselnden Geschwindigkeiten fliegen: beim Einflug in einen Bart zu langsam, beim Ausflug zu schnell. Am besten, der UL-Pilot ist selbst Drachenflieger und versteht etwas von Thermik.

Bei der Suche nach dem nächsten Bart bieten sich Wolken als Wegweiser an. Doch nicht unter jedem Cumulus gibt es den erhofften Aufwind. Man muss deshalb die „guten“ von den „schlechten“ Wolken unterscheiden lernen und das möglichst schon am Boden. Problematisch für Drachen und noch mehr für Gleitschirme sind die kleinen flachen Thermikwölkchen, die sich nach ihrer Entstehung sehr schnell wieder auflösen. Wenn man sie ansteuert, sind sie meist schon vor der Ankunft verblichen. Das ist aber nicht schlimm, weil sie sich an der Stelle wieder neue bilden, was allerdings lange dauern kann, sodass der Pilot zwischenzeitlich eventuell schon am Boden steht. Bei diesem Wolkenbild ist es deshalb sinnvoll, in Flugrichtung schon im Blauen nach solchen kurzlebigen Aufwinden zu suchen. Sie bilden

FOTOS CLAUS GERHARD, CHRISTIAN BARUSKE

Streckenflüge vom 28. April 2007



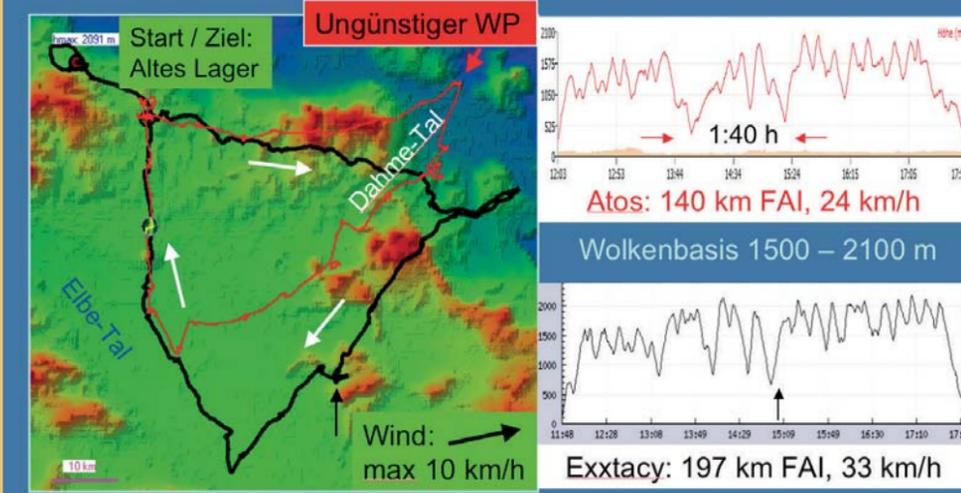
- **Schwarz:** 130 km FAI in 5:05 h, Geschwindigkeit: 25 km/h, 260 OLC-Punkte
- **Rot:** 144 km Freie Str. in 4:05 h Geschwindigkeit: 35 km/h, 216 OLC-Punkte
- **Fazit:** Schwarz hat die bessere Streckenführung gewählt, konnte 1 Stunde länger fliegen, erreichte mehr Punkte

Dreieck oder freie Strecke?



Blauthermik im Frühling

Dreiecksflüge vom 17. Juni 2008



Ungünstige Wendepunktwahl des Atospiloten

manchmal sichtbare oder unsichtbare Reihen, an denen man entlang fliegen kann.

Mindestens ebenso schwierig – wenn auch auf eine andere Art – sind die riesigen Wolken zu deuten. Sie lösen sich zwar bis zu unserer Ankunft nicht auf, denn sie saugen aus der Umgebung alle warme Luft heran, aber oft dauert es lange, bis man durch das heftige Randsinken hindurch den Kern des starken Aufwindes gefunden hat. Vielversprechend ist die Region unter dem höchsten Wolkengipfel, das entspricht oft dem Bereich etwas luv- oder sonnensteig der Wolkenmitte. Einmal unter der Wolke, sollte man die besonders dunklen Stellen mit glatter oder leicht hochgewölbter Unterkante anfliegen. Falls die Basis Höhenstufen hat, muss man natürlich die höhere Stufe nehmen. Bei den mittleren Wolkengrößen ist unbedingt ihre zyklische Entwicklung (Pulsation) zu beachten: Sie tritt vorwiegend bei stärkerem Wind und schwächeren Bärten auf. Wegen unserer langsamen Flugeschwindigkeiten besteht einerseits die Gefahr, dass wir eine von weitem noch gut aussehende Wolke gerade in dem Moment erreichen, in dem sie zerfällt. Andererseits bläst uns der stärkere Wind beim Kurbeln leicht nach hinten aus dem Bart heraus. Deshalb sollte man die Kreise sinnvoller Weise immer etwas luvseitig verlagern. Beim end-

gültigen Verlust eines Bartes einfach in Windrichtung weiter fliegen und nach einer besseren, meist kleineren, weil noch wachsenden Wolke Ausschau halten. Dabei muss man natürlich immer den Windversatz der Thermikschläuche beachten.

Wann ist Streckenflugwetter?

Um nicht nach wenigen Kilometern am Boden zu stehen, plane ich meine Strecken seit Jahren mit dem Programm von „Wetter-jetzt“. Dort gibt es detaillierte Wettervorhersagen bis zu 3 Tagen im Voraus. Wenn die Thermik-Karte von „Wetter-jetzt“ am Morgen des Flugtages in unserer Region dunkelblau ist, d. h., wenn eine potenzielle Flugdistanz von mindestens 500 Kilometern (für Segelflugzeuge) vorhergesagt wird, dann gehe ich auf Strecke. Allerdings darf der Höhenwind nicht mehr als 35 bis 40 km/h betragen.

Unter 1200 Metern Flughöhe fliege ich normalerweise nicht weg. Das ist aber kein Dogma. Gleitschirmpiloten müssen sich oft viel tiefer zum Wegfliegen entscheiden, weil sie gegen einen starken Wind nicht mehr zum Platz zurückkommen. Die Blauthermik ist für mich kein Hinderungsgrund mehr um wegzufiegen. In Segeletz waren wir lange der Meinung, dass man bei Blauthermik im Flachland überhaupt nicht Streckenfliegen kann, bis mir im Mai 2000

mit einem 100-km-FAI-Dreieck im Blauen der Gegenbeweis gelang.

Dreiecksbedingungen

Die Wolkenbasis sollte im Tagesverlauf mindestens auf 1500 bis 1800 Meter über Grund steigen, der Höhenwind nicht mehr als 15 bis 18 km/h betragen und die Thermik gut bis sehr gut vorhergesagt sein. Wenn die Basishöhe etwas niedriger ist, muss die Thermik besser sein, um auf Dreieck-Kurs zu gehen. Bei besonders guter Thermik und sehr hoher Basis darf der Gegenwind auch mal 20 km/h betragen. Gleitschirme können nur deutlich unter 10 km/h effektiv gegen den Wind fliegen. Die Entscheidung für oder gegen ein Dreieck ist manchmal schwierig, weil auch die thermische Qualität des beflogenen Geländes einbezogen werden will. So entschied ich mich am 28. April 2007 beim ersten Wendepunkt des geplanten Dreiecks doch für die freie Strecke, weil ich den Gegenwind von 15 km/h für zu stark hielt. Mein Freund Wolfgang wählte dagegen das vorgesehene Dreieck und bewies, dass die Aufgabe fliegbar war, vor allem auch deshalb, weil er die bessere Thermikregion entlang der Elbe nutzen und eine Stunde länger fliegen konnte.

Grundsätzlich plane ich meine Dreiecke so,

dass der erste Schenkel möglichst genau in Windrichtung liegt. Damit verringere ich bei frühem Start das Absaufrisiko, außerdem lässt sich unterwegs prüfen, ob die vorhergesagte Windstärke stimmt und ich mir den Gegenwindflug zutraue. Die Gegenwindstrecke sollte über thermisch gutes Gelände führen, möglichst kurz sein und zur besten Thermikzeit befliegen werden. Und ich muss die Höhenwindentwicklung berücksichtigen. Dazu klicke ich bei „Wetter-jetzt“ den Wind in 1500 und 2000 Meter an und schaue mir seinen Tagesgang an. Wenn ich zum Beispiel weiß, dass der Wind abends abnimmt, kann ich es auch mal wagen – wenn die Strecke thermisch gut ist – erst abends gegen den Wind zurückzufiegen, zumal dann die Basis höher ist. Nimmt der Wind im Tagesverlauf etwas zu, muss das Dreieck so gelegt werden, dass ich abends mit dem Wind zurückfliegen kann, mindestens nicht gegen ihn fliegen muss.

Besonders günstig ist es zum Beispiel, wenn sich der Wind im Uhrzeigersinn um ein kleines Hoch über unserem Platz dreht, dann bekomme ich im Idealfall auf allen drei Schenkeln Nullwind oder etwas Rückenwind. Diese seltene Konstellation ist mir in Altes Lager bisher zweimal begegnet.

Das wäre also die eine Möglichkeit, um Flach-

land-Dreiecke schneller und damit potenziell größer zu machen. Die zweite und wichtigere Maßnahme, Dreiecke zu optimieren, besteht in der Auswahl günstiger Wendepunkte bzw. in der Vermeidung schlechter Flugstrecken. Oben ein Beispiel für eine ungünstige Wendepunkt-Wahl: Der Atos-Pilot hat seinen ersten Wendepunkt und den Anfang des Gegenwind-Schenkels genau in das kaum erkennbare „Tal“ der Dahme gelegt. Es ist eigentlich gar kein Tal, aber eine gefürchtete Saufregion. Wie man an seinem Barogramm sieht, mühte sich der Pilot mit anerkannter Zähigkeit mehr als 1 1/2 Stunden, um über der feuchten Senke nicht abzusaufen, während ich mit dem Exxtacy nur einmal in der Mitte der Gegenwind-Strecke einen kurzen Hänger hatte und letztlich fast 200 Kilometer schaffte.

Ziel-Rückkehrflüge

Manchmal macht es Sinn, im Flachland Ziel-Rückkehrflüge zu unternehmen. Dieter Münchmeyer hat darauf schon 2003 hingewiesen Dieser Beitrag im DHV-Info Nr. 122 ist für Flachlandflieger sehr zu empfehlen. Früher war ich der Meinung, dass man Ziel-Rückkehr-Flüge nur mit Querwind angehen sollte, das funktioniert auch bei stärkerem Wind. Man kann es aber auch mit

oder gegen einen nicht allzu starken Wind versuchen. Solche Flüge bringen zwar weniger Punkte als FAI-Dreiecke, sie haben aber den Vorteil, dass man auf dem Rückflug schon weiß, wo die Bärte beim Hinflug standen, dadurch kann man sie sicherer und schneller anfliegen, sodass die Punktedifferenz durch das zügige Tempo eventuell ausgeglichen wird. Ich würde Ziel-Rückkehr-Flüge nur auf bekannten Rennstrecken probieren. Dazu eignet sich bei uns die Flämingachse in Ost-West-Richtung.

Der „Flachlandflugstil“

Ungewohnt für Bergflieger dürften die Flüge in großen Höhen über Grund und der stärkere Wind sein. Auch die spezifischen Thermik-Bedingungen der Ebene verlangen eine Umstellung: Unsere Bärte sind schwächer und seltener ortsfest, sie pulsieren häufig und stehen oft weit auseinander. Daraus ergibt sich die Forderung nach einer Flugtaktik, die von Drachen- und Gleitschirmpiloten gerne als „defensiv“ oder auch als „Flachlandflugstil“ bezeichnet wird. Man könnte sie auch vorsichtiges oder risikoarmes Fliegen nennen. Keinesfalls bedeutet das, immer nur langsam zu fliegen, aber man muss es im richtigen Augenblick tun, d. h. mit der Geschwindigkeit des geringsten Sinkens fliegen können. Bei



Einschätzen von Bodenmerkmalen: Hat das Feld Sandboden?



Markiert die Baumreihe im Hinetgrund einen Weg oder einen Bach?



Windräder stehen meist auf trockenen erhöhten Stellen



Thermikquelle an der Wald- und Hang- Kante von Hohenwerbig



FOTOS: CLAUS GERHARD, CHRISTIAN BARUSKE

Nullschiebern besteht nämlich die Gefahr, dass man mit einer etwas zu hohen Geschwindigkeit das zarte Steigen „kaputt“ macht und letztlich nicht oder nur sehr zögernd wieder hoch kommt. Zum geduldigen Nullschieber-Auskreisen gehört es auch, bei der Thermiksuche in niedriger Höhe auf zarteste einseitige Flügelheber zu achten und sofort nach dieser Seite einzukreisen. Der Tipp, hoch zu bleiben, folgt aus der Tatsache, dass die Flachland-Thermik weniger verlässlich ist und manchmal große Lücken aufweist. Vor allem Gleitschirme mit ihrem geringeren Gleitwinkel brauchen stets eine ordentliche Höhenreserve. Andererseits sind gerade sie es, die bei Überlandflügen häufig unfreiwillig in Bodennähe geraten und folglich besonders gut die bodennahen Verhältnisse kennen. Deshalb können Drachenflieger in dieser Hinsicht viel von Gleitschirmpiloten lernen, vor allem dann, wenn Blauthermik herrscht und beide gemeinsam nach Bodenmerkmalen fliegen müssen.

Bei Blauthermik sucht man trockene oder erhöhte Stellen, die in Windrichtung eine Abrisskante haben, z. B. Waldränder, Waldlichtungen, Häuserblöcke, Werkshallen, Flussufer oder Dämme. Über dichten Kiefernwäldern und großen Betonflächen ist allerdings erst gegen Abend gute Thermik zu erwarten. Saftig-grüner Bewuchs der Felder sollte ebenfalls zur Vorsicht mahnen. Vor allem mit Hilfe topographischer Karten kann man die trockenen und sandigen Erhöhungen gut von den feuchten Niederungen abgrenzen. Neuerdings sind auch die vielen Windmühlen bei der Thermiksuche behilflich, weil sie meist an erhöhten und trockenen Stellen stehen. Da die geringen Flachland-Erhebungen aus unserer Flughöhe aber fast nie erkennbar sind, ist man auf indirekte Zeichen wie Brücken, Dämme und Einschnitte von Eisenbahnlinien oder Autobahnen angewiesen. Sie markieren selbst aus größerer Höhe die Reliefunterschiede. Auch die Schlingelung einer Autobahn kann zum Beispiel auf ein leicht hügeliges Gelände hinweisen. Last but not least sollte man auch im Blauen nach Thermik-Aufreihungen suchen, um an ihnen günstig entlang zu fliegen.

In Brandenburg gibt es viel sandigen Boden, zum Beispiel entlang der Flussufer. Auch die häufigen Kiefernwälder in unserer Region weisen auf den sandigen Untergrund hin. Bei Niederschlägen verschwindet die Feuchtigkeit schnell in der Tiefe, und es kann sofort wieder gute Thermik entstehen. Das Bild links oben zeigt im Vordergrund Felder, die unterschiedliche Braunfärbungen aufweisen. Wie man aus der Sandgrube im Wald dahinter schließen kann, enthalten die hellen Stellen besonders viel Sand.



FOTO: HANS BAUSENWEIN

Tageszeit erreichen, daher lohnt es sich sehr, solche Bärte zu sammeln und auszuwerten.

„Ein zuverlässiger Aufwind steht zum Beispiel an der Wald- und Hangkante von Hohenwerbig nahe der Autobahnabfahrt Niemeck. Als Bergflieger ist man allerdings andere Kanten gewohnt, denn der Höhenunterschied beträgt nur 20 Meter.“ Besonders Gleitschirmpiloten ist im Flachland ein sorgfältiges Kartenstudium anzuraten. Die ICAO-Karte für die luftrechtliche Information, die Thermikkarte für die grobe Bestimmung der Flugrichtung, die Generalkarte u. a. für die Erkennung von wichtigen Details und Feuchtgebieten und die topographische Karte für die Höhenbestimmungen und die Art der Wälder (ob Nadelwald oder Laubwald) und des Bodens (ob er sandig ist oder nicht).

Umgekehrt zeigt das rechte Bild oben im Hintergrund eine grüne Wiese, die von einer Baumreihe durchzogen wird. Dass die Bäume keinen Feldweg, sondern einen Bach markieren, beweist der See im Vordergrund, also eine ziemlich feuchte Region, über die man lieber nicht längs, sondern nur quer hinweg fliegen sollte. Die neu gebauten Windmühlen, die vielerorts in Gruppen und fast immer auf Anhöhen stehen, kann man in mehrerer Hinsicht als Thermik-Marker nutzen. Bei der Annäherung sollte man erstens darauf achten, welche der Windräder sich gerade bewegen, denn bei geringen Windgeschwindigkeiten drehen sich nur solche, die gerade in einer Ablösung stehen (aber Vorsicht, manche Windräder sind einfach nur außer Betrieb). Zweitens sollte man die Stellung der

Rotoren beachten, die sich normalerweise passend zur Windrichtung einstellen. Stehen zwei in unmittelbarer Nähe sehr unterschiedlich, dann darf man erwarten, dass dort ein starker Bart aufsteigt. Obwohl die Flachland-Thermik sehr häufig pulsiert, gibt es auch bei uns relativ feste Thermik-Quellen. In Havelberg traf ich zum Beispiel 1994 einen Bart, den Peter Riedel dort schon 60 Jahre vorher auf seinem berühmten Zielflug von Berlin nach Hamburg entlang der Elbe beschrieben hatte! Die Trefferwahrscheinlichkeit, solche einmal lokalisierten Bärte wieder zu finden, ist vor allem bei uns Drachen- und Gleitschirmfliegern sehr hoch, weil wir – anders als die Segelflieger – fast immer in Windrichtung unterwegs sind und somit bestimmte Stellen stets unter ähnlichen Wetterbedingungen und zur selben

Mein Fazit

Streckenfliegen im Flachland ist neben etwas theoretischer Vorbereitung vor allem Übungssache. Man sollte häufig und bei verschiedenen Wetterlagen in die Luft gehen. Wenn dazu noch die Möglichkeit besteht, gemeinsam mit erfahrenen Piloten zu fliegen, steigert das die persönliche Lernkurve gewaltig. Deshalb erinnerte schon Dietrich Münchmeyer in seinem Flachland-Artikel an die eigentlich banale Erfahrung: „Nur gemeinsam sind wir stark!“

Der Vortrag kann als Powerpoint-Datei beim Autor angefordert werden: claus.gerhard@arcord.de

...egal, was Du fliegst:
gönn Dir den besten Flügel.

A-I-R - join the feeling.

bergsteigen und fliegen
minimaler Aufwind
mit dem Wind spielen
vorwärts gleiten
Geschwindigkeit fühlen
Streckenflug genießen
Rekorde brechen

A-I-R

A-I-R GmbH
Schillerstr. 95 · D-71277 Rutesheim
Tel. +49 (0) 7152 351 251 · Fax +49 (0) 7152 351 252
www.A-I-R.de

Technisches Doping im Drachen-Sport

Ein Beitrag von
Jürgen Rüdinger

WINN



In den vergangenen Jahren ereigneten sich auffallend viele Überschlüge von Wettbewerbspiloten. Der Verdacht, dass dafür reduzierte Einstellhöhen der Schränkungsanschlüge verantwortlich sind, lag nahe. Der DHV begann deshalb 2005 Drachen auf Wettbewerben zu vermessen. Einige Piloten haben dem DHV vorgeworfen, die Situation völlig zu übertreiben, Überschlüge würden nur sehr selten passieren. Ob in den wenigen Fällen von Tucks die Ursache in veränderten Geräteeinstellungen begründet ist, sei nicht bewiesen.

Da es leider keine internationale Unfallstatistik geschweige denn Analyse gibt, konnten wir diesen Vorwurf leider nicht mit Zahlen widerlegen. Ende 2006 begann ich deshalb die Überschlüge mit Hängegleitern aufzuzeichnen.

Aktuelle Unfallsituation:

Gleich zur Beginn der Saison 2007 dann der nächste Überschlag während eines Wettbewerbes: Andreas Orgler verunglückt in Australien tödlich.

Seine Gurtaufhängung wird aus dem gebrochenen Gerät gerissen, im freien Fall löst er noch sein Rettungsgerät aus, doch die Verbindung zum Fallschirm reißt am Gurtzeug ab.

Dass er seine Schränkungsanschlüge am Drachen deutlich nach unten gedreht hatte, war in der Szene bekannt. Es folgte eine heftige Diskussion über die Festigkeit von Rettungsgerätaufhängungen, über die Ursache des Überschlages wurde wenig diskutiert. Im Verlauf der Saison ereigneten sich weitere 7 Überschlüge mit einem zweiten Toten in Südafrika. Unter den Überlebenden bekannte Namen wie Sepi Salvenmoser und Oleg Bondarchuk, welcher schwer verletzt wird. Da alle Unfälle im Ausland passiert sind, liegen in den meisten Fällen keine Informationen über Geräteeinstellungen oder Umstände vor. Fakt ist aber, dass alle Unfälle mit Wettkampfgewerten der aktuellen Generation passierten.

Die Saison 2008 verlief nicht besser. Im Rahmen der Europameisterschaft in Greifenburg wurden zwar die Sprogeinstellungen der Geräte gemessen, zu Konsequenzen bei veränderten Geräten kann sich die FAI/CIVL aber leider nicht entschließen. Der auf Initiative des DHV einstimmig gefasste CIVL-Beschluss (Messen mit Konsequenzen) von 2006 wurde von der CIVL nie umgesetzt und im Frühjahr 2008 wieder aufgehoben und durch eine andere Vorgehensweise (Messen ohne Konsequenzen) ersetzt.

Der Schweizer Richi Meier wird neben anderen Piloten auf seine viel zu tiefen Einstellungen aufmerksam gemacht. Nach Zeugenaussagen verändert er diese Einstellungen nicht oder nur geringfügig. Am nächsten Tag überschlägt er sich im Startbart und wird tödlich verletzt.

Im Juli 2008 ereignen sich allein in den französischen Alpen 5 weitere Überschlüge.



In diesen Fällen sind leider keine genauen Informationen der Gerätekonfiguration oder Umstände bekannt, aber alle Tucks passierten im Rahmen von Wettbewerben mit aktuellen turmlosen Drachen.

Warum verändern einige Piloten überhaupt die Sviweleinstellungen an ihrem Gerät?

An einem flexiblen Drachen erhöht sich mit zunehmender Belastung und Anstellwinkel die Schränkung. Dies bewirkt, dass ein Drachen im Normalflug (1g Belastung) in der Regel wesentlich mehr aufrichtendes Moment produziert, als dies eigentlich erforderlich wäre. Dieses zuviel an aufrichtendem Moment geht auf Kosten der Leistung. Es ist also eine Herausforderung an den Konstrukteur, diesen Anstieg des Momentes mit zunehmendem Anstellwinkel so flach wie möglich zu halten. Unser Flügel soll bei 1g Belastung einen angenehmen Bügeldruck aufweisen, die Pitchkurve darf bei abnehmender Belastung aber niemals negativ werden, sonst ist der Überschlag nur eine Frage der Zeit.

Die Stärke des Bügeldruckanstiegs mit zunehmender Belastung ist von vielen Faktoren der gesamten Konstruktion abhängig. Segelschnitt, Segelmaterial, Geometrie und Steifigkeit der Hardware sind die wichtigsten Parameter. Eine wechselseitige Flexibilität des Segels ist jedoch

erforderlich für ein gutes Handling und kann nicht einfach reduziert werden. Um die Flexibilität des Segels nach unten zu begrenzen, werden deshalb Schränkungsanschlüge eingebaut, nach oben soll sich das Segel frei bewegen können.

Testpiloten können den Momentenverlauf anhand des Bügeldruckes nur im oberen positiven Belastungsfall erfliegen. Welches Restmoment aber im Entlastungsfall oder gar bei negativer Anströmung des Flügels noch übrig bleibt, kann nur auf einem Messwagen festgestellt werden. Ein Rückschluss aus dem gefühlten Bügeldruck im Flug auf die Pitchstabilität ist nicht möglich. Leider lassen sich aber viele Piloten von einem hohen Bügeldruck täuschen und meinen, ihr Drachen hätte deshalb auch hohe Pitchreserven. Diese Fehleinschätzung kann tödlich enden. Wenn ein gewichtskraftgesteuerter Nurflügel bei Belastungen unter 1 G (kleinen Anstellwinkeln) negatives Pich aufweist, ist der Tuck bei entsprechender Anströmung programmiert.

Konstruktive Maßnahmen

Der Konstrukteur steckt also im Dilemma zwischen leichtgängigem Handling und ausreichenden Pitchreserven. Allein mit Segelschnitt und Spannung lässt sich das Problem nicht lösen. Alle Drachenhersteller heutiger turmlosen Drachen verwenden deshalb 2 Anschlüsse je Seite, welche die Schränkung des Segels nach unten begrenzen. Der Nachteil ist, dass sich bei aufliegendem Segel auch das Handling verschlechtert. Ein bekannter Hersteller verbindet die beiden äußeren Anschlüsse über einen Seilzug miteinander. Ein wechselseitiges Verdrehen bleibt möglich, während ein gleichzeitiges nach unten Drücken der Segelhinterkante verhindert wird.

Bei DHV-Messungen auf der German Open in Berlin fällt positiv auf, dass alle Geräte dieses Herstellers in Serieneinstellung fliegen und die Piloten keinen Anlass für eine Veränderung sehen. Eine weitere Möglichkeit ausreichend Pitchstabilität bei gleichzeitig geringem Bügeldruck zu realisieren, ist ein Leitwerk. Zu Beginn der turmlosen Geräte von einigen Herstellern ausprobiert, ist diese Möglichkeit am flexiblen Drachen aber leider nicht zu Ende entwickelt worden. Dabei bietet ein Leitwerk bei richtiger

Konzeption sogar Leistungsvorteile. Der zusätzliche Widerstand des Leitwerks wird überkompensiert durch eine nun mögliche geringere Schränkung des Flügels. Zusätzlich wird die Nickdämpfung durch den großen Hebel des Kielrohres erhöht und macht das Fliegen in turbulenter Luft angenehmer. Starrflügelpiloten haben diesen Vorteil schon lange erkannt. Ich bin mir sicher, dass das Leitwerk auch bei den Flexiblen wieder auftauchen wird. Die objektiven Vorteile liegen auf der Hand.

Organisatorische Maßnahmen

Der DHV arbeitet weiter mit Hochdruck daran, dass die CIVL ihre heute schon bestehenden Regeln auch umsetzt. Nur eine weltweit einheitliche Kontrolle bei Wettbewerben kann sicherstellen, dass sich ein Pilot einen geringen Leistungsvorteil durch Herabsetzen seiner Sicherheit verschafft. Die Auswirkungen sind absolut vergleichbar mit Doping:

Es ist gesundheitsschädlich und sportlich unfair gegenüber Piloten, welche sich an die technisch bedingten Grenzen halten möchten.

Eine Vermessung der Geräte an Wettbewerben ist jedoch organisatorisch nicht ganz einfach, da es schwierig ist, alle Piloten gleich zu behandeln. Aus den Erfahrungen der Messungen bei deutschen Wettbewerben der letzten 4 Jahre hat der DHV-Vorstand folgende Vorgehensweise beschlossen: Um möglichst wenig Messungen während des Wettbewerbes durchführen zu müssen, werden die Schränkungsanschlüge nach der Vermessung mit einem Aufkleber versiegelt. Eine freiwillige Messung wird vor dem Wettbewerb angeboten, so ist eine Messung während des laufenden Bewerbes in der Regel nicht mehr nötig.

Idealerweise wird jedes Gerät nur beim ersten Wettbewerb der Saison einmal vermessen, der Wettbewerbsleiter kann die Versiegelung durch Blick in das Segel überprüfen. Eine Vermessung während des Wettbewerbes ist nur bei fehlendem Siegelauflöser oder bei Manipulationsverdacht nötig. Die zugelassenen Einstellwerte müssen einer dokumentierten Messfahrt nach einem der drei international anerkannten Standards (DHV, HGMA oder BHGMA) entsprechen. ▽

FOTOS: JÜRGEN BAJEWSKI



DHV-MITGLIEDERPORTAL

Ein Beitrag von Richard Brandl

Für alle Mitglieder des DHV (und eingeschränkt auch für alle anderen Piloten) gibt es im umfangreichen Internet-Angebot des Verbandes seit längerem das DHV-Mitgliederportal (das früher Adminportal hieß). Dieses Portal, das online einfach aus der Eingangsseite der DHV-Website heraus (in der obersten Linkzeile anzuklicken) zu erreichen ist, bietet dem Nutzer eine Vielfalt an interessanten und praktischen Möglichkeiten. Das reicht von der Verwaltung der eigenen Daten über die verschiedensten Vereinsinformationen bis hin zur einfachen Anmeldung zu DHV-Veranstaltungen.



mitglieder LOGIN

BENUTZER

KENNWORT

[Kennwort vergessen?](#)

[Registrieren](#)

[Hilfe](#)

Sichere Verbindung

Angemeldet bleiben

HINWEIS
Cookies und JavaScript müssen aktiviert sein!

Mitgliederportal Login

Jetzt entweder, wenn schon vorhanden, den Benutzernamen und das Passwort eingeben oder mit einem Klick auf „Registrieren“ die Anmeldung starten. Es öffnet sich ein neues Fenster, hier gilt es, die Auswahl DHV-Mitglied ja / nein zu treffen.

Registrierung Schritt 1

Bei „Bin ich DHV-Mitglied“ natürlich, falls zutreffend, „ja“ auswählen und im folgenden Fenster die geforderten Angaben (Nachname, Vorname, Geburtsdatum und Mitgliedsnummer) einfügen. Mit diesen Angaben erfolgt die Identifikation gegenüber der DHV-Mitgliederdatenbank.

Registrierung Schritt 2

Im nächsten Schritt folgt in einem neuen Fenster die Überprüfung der Eingaben, bzw. die Korrektur der Adress- und Kontaktdaten. Dann wird zur Kontrolle eine E-Mail an die angegebene

ne E-Mail-Adresse versandt, die wie üblich einen Link zur Bestätigung der Registrierung enthält. Dieser Link führt wieder in das Mitgliederportal, wo jetzt in einem letzten Schritt nur noch der Benutzername und das Kennwort für das Mitgliederportal angelegt werden - und es kann los gehen. Wer beabsichtigt, im Forum zu schreiben, kann gleich noch einen Forums-Account anlegen oder es geht über das Login-Fenster weiter.

Benutzername und Passwort anlegen

Zukünftig also einfach die Loginseite öffnen, Namen und Passwort eingeben und man kann die verschiedenen Anwendungen und Angebote der Mitgliederportal-Seite nutzen. Die Berechtigung zur Nutzung der verschiedenen Anwendungen ist an die Benutzerdaten gekoppelt. Es sind immer nur die Bereiche des Mitgliederportals sichtbar, für die eine Berechtigung besteht. Diese Berechtigungen werden entweder automatisch vergeben (z.B. DHV-Mitglied, Fluglehrer oder Vereinsvorstand) oder können direkt im Portal unter „Meine DHV-Daten“, bzw. über einen Antrag an die Geschäftsstelle erweitert werden. Was kann nun das Mitgliederportal alles leisten? Schauen wir uns dazu einfach mal die Eingangsseite an.

Mitgliederportal Eingangsseite

Hier finden sich auf der linken Seite die unterschiedlichen Angebote. Als erster und einleitender Menüpunkt ist natürlich der Punkt „1. Schritte im Mitgliederportal“ zu sehen, hier sind alle Nutzungsmöglichkeiten des Portals genau beschrieben und verlinkt.

Es folgt die Unterseite „Meine DHV-Daten“, in diesem Bereich bekommt man Zugriff auf seine DHV-Stammdaten sowie auf die Benutzerdaten für dieses Portal und andere Anwendungen auf dhv.de.

Auf der Unterseite „DHV-Mailinglisten“ kann man sich mit einem Klick für die Zusendung des DHV-Newsletters oder die Benachrichtigung per Mail etwa über neue Musterprüfungen oder aktuelle Sicherheitsmitteilungen eintragen.

Unter „Forum-Benutzer“ kann man mit einem einfachen Assistenten einen Forumszugang anlegen, bzw. einen bestehenden Forumszugang upgraden, so dass man im Forum erweiterte Rechte für DHV-Mitglieder erhält.

In „Verbandsinterna“ sind JHV-Protokolle und -Beschlüsse, Kommissionsprotokolle, Satzung und Geschäftsordnungen sowie weitere Verordnungen/Verträge abgelegt.

Im Bereich „Vereine“ finden sich für Vereinsvorstände Informationen zu aktuellen Themen, Vereinsrundschreiben und -infos sowie weitere Downloads.

„Veranstaltungen“ bietet als Veranstaltungskalender eine Plattform zur Veröffentlichungen von Vereins- oder Firmenveranstaltungen und vor allem zur Anmeldung zu Wettkämpfen und DHV-Veranstaltungen, wie z.B. Packerkursen.

Zum Schluss folgt die „Aktion Luftige Begegnungen“. Mit dieser Aktion soll geklärt werden, wie häufig Begegnungen zwischen Gleitschirmen / Drachen und Vögeln stattfinden. Es werden über ein Formular die Daten solcher Zusammenkünfte abgefragt. Weitere Nutzungsmöglichkeiten gibt es auch für Fluglehrer, Prüfer und Flugschulen. Also einfach anmelden und anschauen, die Sachen, die für Euch wichtig sind, ausprobieren und dann natürlich zukünftig auch nutzen. Viel Spaß dabei!



mitglieder PORTAL

sitemap mein dhv profil abmelden minimieren

DHV Mitgliederportal Home

1. Schritte im Mitgliederportal

- Hilfe: Meine DHV-Daten
- Hilfe: Ausbildung
- Hilfe: Vereine
- Hilfe: Veranstaltungen
- Hilfe: Marktplatz
- Hilfe: Travel und Training
- Hilfe: Tagebuch
- "Luftige Begegnungen"

1. SCHRITTE IM MITGLIEDERPORTAL

Willkommen im DHV-Mitgliederportal.

Das Mitgliederportal bietet Dir eine einheitliche Plattform zur Nutzung der verschiedenen Anwendungen und Angebote des DHV.

Für das Mitgliederportal steht auch eine sichere Verbindung Verfügung. Die Art der Verbindung kannst Du beim Login wählen: [Screen](#)

Die Berechtigung zur Nutzung der verschiedenen Anwendungen ist an Deine Benutzerdaten gekoppelt.

DHV REGISTRIERUNG SCHRITT 1

Bitte gib an ob du DHV Mitglied bist oder nicht.

Als DHV Mitglied wirst du im nächsten Schritt zusätzlich nach Deiner Mitgliedsnummer gefragt.

DHV REGISTRIERUNGSDATEN

Ich bin DHV? Mitglied

DHV REGISTRIERUNG SCHRITT 2

Bitte fülle alle Felder **sorgfältig** aus.

Anhand dieser Informationen erfolgt im nächsten Schritt die Identifikation deines Eintrages in der DHV Datenbank.

Jeder Schreibfehler führt dazu, dass dein Eintrag nicht gefunden wird.

DHV REGISTRIERUNGSDATEN

Nachname

Vorname

Geburtsdatum

Mitglieds-Nr.

Vor dem Vergnügen steht allerdings erst die einmalige Anmeldung, bzw. die Registrierung, dafür bitte schon mal die DHV-Mitgliedsnummer (nicht mit der Scheinnummer zu verwechseln) bereit halten. Keine Angst, die weiteren Schritte sind einfach und ohne viel Zeitaufwand durchzuführen und werden hier folgend genau beschrieben.

Um ins Mitgliederportal zu kommen, muss zuerst einmal die „Mitglieder Login“-Seite geöffnet werden – das passiert das erste Mal am einfachsten über www.dhv.de. Für die zukünftige Verwendung empfiehlt es sich außerdem, diese Loginseite als Favorit/Lesezeichen abzuspeichern



WORLDRECORDCLASS

info@solsports.com.br
www.solsports.com.br

EIN HAMMERTAG

Ein Beitrag von Volker Schwanitz



Hochdruckwetterlage in Osttirol

Was des Streckenfliegers Herz höher schlagen lässt, das treibt den Meteorologen die Schweißperlen auf die Stirn – der Hammertag! Denn kein Begriff vereint die geballten Erwartungen an einen idealen Streckenflugtag so auf einem Punkt, wie das Wort Hammertag. Und meistens sind es ja auch genau diese paar Hammertage im Jahr, die in den Streckenflugbewerben für die entscheidenden Siegerpunkte sorgen. Aber was macht einen Hammertag aus, wie erkenne ich ihn rechtzeitig und vor allem, wo sind die Prognosegrenzen?

Fliegerträume

Der Hammertag, ein Tag, der von den meteorologischen Bedingungen her vom frühen Vormittag an bis in den Abend hinein durchgehend optimale Thermik für Drachen und Gleitschirme bereitstellt. Ein Tag also, an dem auch große Streckenflüge problemlos klappen, Schlüsselstellen im Handstreich bewältigt werden und solange man keine groben taktischen Fehler begeht, kaum Absaufefahrt besteht.

Etwas genauer betrachtet bildet sich ein Hammertag beim optimalen Eintreffen folgender Faktoren:

Frühe Thermik

Allgemein zu finden durch Anzapfen von kühlen und trockenen Luftmassen aus den Sektoren Nord bis Ost, sobald die Restfeuchte des letzten Niederschlags im Boden ausreichend abgebaut wurde. Am häufigsten tritt dies bei uns mit der rückseitigen N/NW-Strömung nach Schlechtwetterphasen auf.

Lang anhaltende Thermik

Eine besonders lang nutzbare Thermik ist meist der Faktor, der aus einem guten Streckenflugtag einen Hammertag macht. Bewusst machen muss man sich, dass sich die meteorologischen Parameter innerhalb eines Tages

immer leicht im Fluss befinden (u.a. Labilisierung, Stabilisierung, leichte Föhneffekte) und da der Grat für einen lang anhaltenden Thermiktag ohnehin sehr schmal ist, bedarf es für einen Hammertag:

- Keine deutlich zunehmende Stabilisierung (z.B. durch sich schnell aufbauenden starken Hochdruck).
- Ebenso keine deutliche Labilisierung zu früh im Tagesverlauf (z.B. durch abbauenden Hochdruck, Anfeuchtung, oder einen zum Erliegen kommenden leichten Föhn Effekt). Eine am späten Nachmittag eintreffende leichte Labilisierung kann jedoch die Nutzbarkeit der Abendthermik deutlich ausweiten.
- Keine Warmluftzufuhr in der Höhe (z.B. durch ein abziehendes Hochdruckgebiet und die damit an seiner Westflanke einsetzende warme südwestliche Strömung, die eine späte Thermikauslöse und meist ein frühes Thermikende bewirkt).

Hohe Basis mit 2/8 - 4/8 Quellbewölkung

In den Alpen Basishöhen erheblich über Kammniveau (mind. 3.000 m), im Mittelgebirge/Flachland über 1.500 m. Bei trockener Luftmasse mit der genau passenden Portion Labilität und Feuchte findet man diese Bedingungen. Oder durch einen leichten Föhn Effekt (schwache Nordströmung der Südalpen), der nach einer schwachen Kaltfront schon am Folgetag die Luftmasse der Südalpen ausreichend abtrocknen kann.

Kräftige Thermik (meist mit hoher Basis einhergehend)

Eine **durchgehende** Temperaturabnahme von 0,6° bis 0,8° pro 100 Höhenmeter bis auf Basishöhe. Z.B. durch recht frisch eingeflossene und damit ungealterte (noch nicht durch zunehmenden Hochdruck erwärmte) Kaltluft in der Höhe.

Keine Überentwicklungen, d.h. keine Schauer-/Gewitterneigung

Eine ausreichend starke Inversion deutlich oberhalb der Basishöhe, damit zwar noch ausreichend Quellungen entstehen, diese aber **nicht in Höhenbereiche mit weniger als minus 10° C aufquellen** (ab dieser Grenze werden aus Quellwolken dann Schauer- oder gar Gewitterwolken). Im Spätwinter und im frühen Frühjahr können bei extrem trockener (i.d.R. sehr kalter) Luftmasse auch Hammertage entstehen, die auf Basishöhe deutlich unter minus 10 Grad aufweisen, da die in sehr kalter Luftmasse max. enthaltene Wassermenge nicht zum Überentwickeln ausreicht.

Windschwach

In den Alpen windschwach, d.h. bis in 3.500 m **weniger** als 10 Knoten. Bei mehr Wind kann man an guten Streckenflugtagen zwar gut fliegen, aber auch ohne Föhntendenzen sind starke Turbulenzen und hochreichende, ausgeprägte Talwinde ein deutliches Erschwernis.

Die jahreszeitlich jeweils übliche Talwindstärke wird dabei durch einen überregionalen Wind deutlich beeinflusst: Weht der überregionale Wind aus dem gleichen Sektor wie der Talwind, so setzt der Talwind deutlich früher ein, weht deutlich stärker und reicht damit auch deutlich höher. Weht der Talwind entgegen dem überregionalen Wind, setzt er später ein, weht schwächer und weniger hochreichend.

Im Flachland/Mittelgebirge muss für einen Hammertag **die richtige Portion** Wind wehen. Erfahrungsgemäß sind bei Windgeschwindigkeiten auf Basishöhe von 10-15 Knoten die punktrichtigsten und auch weitesten Streckenflüge drin. Bei weniger Wind kann man sich zwar an Aufgaben wie Dreiecks- oder Ziel-Rückflügen versuchen, aber in aller Regel ist die Absaufefahrt selbst an idealen Tagen ungleich höher.

Auch diese recht einfach gehaltene Aufstellung zeigt, wie viele Parameter

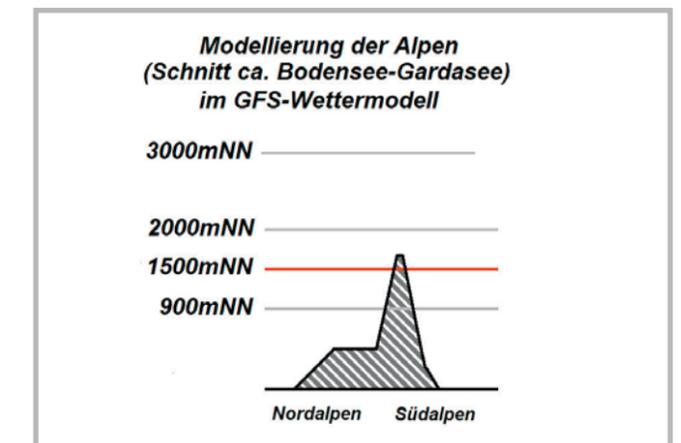
ideal eintreffen müssen, um einen Hammertag zu bilden. Dabei muss man sich bewusst machen, dass solch ein fliegerisch herausragender Tag wie ein Hammertag NICHT wie ein Leuchtturm aus den Prognosen heraussticht. Viele einzelne meteorologische Parameter müssen ideal passen, wobei auch ein weniger idealer Parameter kaum durch einen anderen (besonders gut eingetroffenen) ausgeglichen werden kann. Somit erklärt sich, dass der Schritt vom Hammertag hin zu einem nur mittelprächtigem Thermiktag sehr klein ist. Viele **IM FLUSS** befindliche meteorologische Größen müssen sich im Tagesverlauf in einem sehr engen Bereich aufhalten, schon eine nicht wirklich gut eingetroffene Größe und der Hammertag ist begraben.

Modelle vereinfachen

Aber auch wenn die Wettermodelle einen Hammertag voraussagen und wenn die Wetterkarten absolut richtig interpretiert werden, bleibt das Eintreffen des Hammertages noch immer etwas wacklig. Wettermodelle arbeiten zwangsläufig mit Vereinfachungen, hauptsächlich sind dies:

- Die von nie zu 100% genauen Eingangsmesswerte
- Die mathematischen Rundungsfehler
- Die sehr vereinfachte Modelltopographie (siehe Skizze mit Alpenquerschnitt)

Und wenn für einen solch komplexes meteorologisches Gebilde wie einen Hammertag eine Prognose erstellt wird, dann bleibt trotz aller komplizierten Wettermodelle, Superrechner und Meteorologenerfahrung eine leichte Portion Unsicherheit erhalten, die mit der Vorhersagezeit überproportional wächst. Und wenn man Pech hat, wird ein angesagter Hammertag davon massiv ausgebremst, ohne dass letztendlich wirklich ein Schuldiger auszumachen ist.



Kleine Abweichung – große Wirkung

Wie sich das in der Realität auswirken kann, wenn das Wettermodell nur allein den Faktor Wind um +/- 5 Kt. falsch berechnet (was im Vorhersagebereich von +24 h nicht unüblich ist) zeigt ein Beispiel der Emberger Alm:

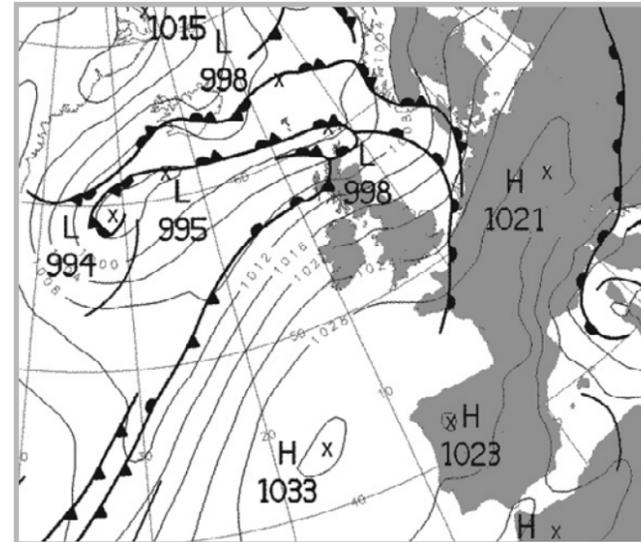
Rückseitig einer am Vortag die Alpen überquerenden Kaltfront, die in den Nordalpen deutlichen, in den Südalpen aber nur geringen Niederschlag

gebracht hat, erwartet das Wettermodell einen idealen Streckenflugtag: Basis auf 3.500 m, nur leichte 3/8 Quellbewölkung, schwacher NNW-Wind von 5 Knoten in 1.500 m und 10 Knoten in 3.000 m.

Durch die oben beschriebenen unvermeidlichen Unsicherheiten treten Abweichungen von +/- 5 Kt. (bei +24h) häufig auf, was sich am Flugtag folgendermaßen auswirken kann:

Das Hammerwetter trifft genau wie erwartet ein. Klasse!

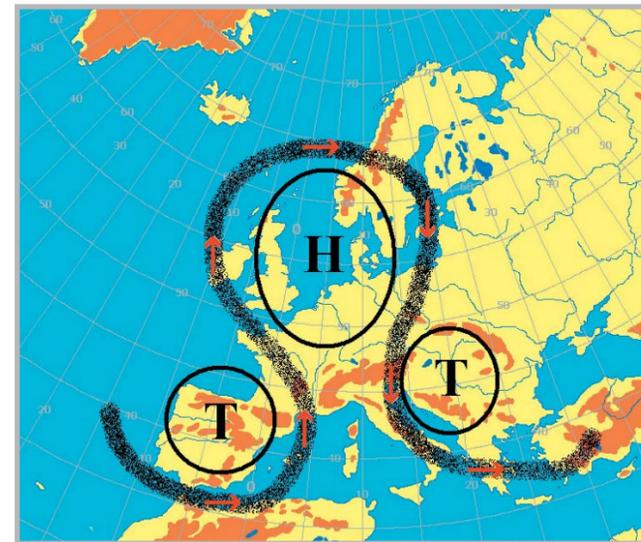
- Der Wind weht um 5 Kt. schwächer als erwartet, der massiv abtrocknend wirkende, leichte nordföhnige Effekt bleibt aus, die Basis liegt damit



Übergangswetterlage mit einem schwachen vorschiebbendem Hochdruckkeil des Azorenhochs über Deutschland und den Nordalpen

Prognosegrenzen

Mit den über die Vorhersagezeit überproportional wachsenden Unsicherheiten ist klar, dass man eher selten etliche Tage vorher einen absoluten Hammertag vorhersagen kann. Nicht selten ist erst im Morgenlauf des Wettermodells das wirkliche Potential Hammertag ja/nein abschätzbar. Klar zum Ausdruck bringen möchte ich aber, dass die angesprochenen Unsicherheiten nur für die Hammertag-Stecknadel im Heuhaufen gelten. Setzt man seine Erwartungen an eine gute Prognose etwas herab und zielt auf gute Thermiktage mit Streckentauglichkeit, dann wird man von der Trefferquote der Wettermodelle sehr angetan sein. Die Probleme beim Vorhersagen eines Hammertages sind damit nicht die sich „immer irrenden Meteo-



Stabile Hochdruck-Omega-Lage über Deutschland mit den 2 flankierenden Tiefs über Spanien und dem Balkan. In den Grenzbereichen zwischen Hoch und Tief ist jeweils ein schmaler Streifen mit möglichen Hammertagen (nicht zu stabil, nicht zu labil).

nur auf 2.500 m, die Wolkendecke ist viel dichter und in der nicht verdrängten feuchteren alten Luftmasse bilden sich nachmittags sogar einige Schauer aus.

Kaum ein gescheiter Streckentag.

- Der Wind weht um 5Kt. stärker als erwartet, die Thermik ist sehr nordföhnig bockig und deutlich weniger Quellwolken bilden sich, als erwartet.

Bockiger, nordföhnig durchsetzter Thermiktage, zumindest auf längeren Strecken gebietsweise Nordföhngefahr in den Föhnstrichen. Damit auch kein wirklicher Streckenflugtag.

Grenzwetterlagen/Übergangswetterlagen

Zusätzlich fällt ins Gewicht, dass sich Hammertage meist in Übergangswetterlagen (sich auf- oder abbauender Hochdruck, siehe Skizze 1) bzw. Grenzwetterlagen (Randbereich eines stabilen Hochs, siehe Skizze 2) etablieren. Und solche Wetterlagen haben eine nochmals deutlich erhöhte Unsicherheit in ihrer Vorhersagbarkeit, denn bei ihnen führen selbst kleine Verschiebungen im erwarteten Wetterablauf zu einer deutlichen Änderung des Wettercharakters im Vorhersagegebiet.

rolügen“ oder das „immer danebenliegende Wettermodell“, vielmehr sind es die auf die Spitze getriebenen meteorologischen Anforderungen, die sich hinter dem Wort „Hammertag“ verbergen.

Jagd nach dem Hammertag

Wenn wir über Unsicherheiten bei der Prognose sprechen, muss klar sein, dass sich das Wetter gegenüber der Prognose nicht nur zum Schlechten verschieben kann. Auch das Gegenteil ist mindestens genauso häufig (wenn nicht gar häufiger) anzutreffen, und ein nur als mäßig eingeschätzter Streckenflugtag wird doch unerwartet zu einem Hammertag.

Überspitzt ausgedrückt haben wir beim Ausleben der absoluten Hammertage aus den streckentauglichen Tagen einen deutlichen „Glücksspiel-Faktor“ mit drin. Ist man sich dessen bewusst, ist die Strategie klar:

Über mehr Versuche zu mehr Treffern. Also häufiger probieren, **nicht nur auf die angekündigten Hammertage fixieren**. Auch nach den Tagen „fischen“, die sich etwas unerwartet auftun – also auch die „sieht ganz gut aus“-Tage ausreizen.

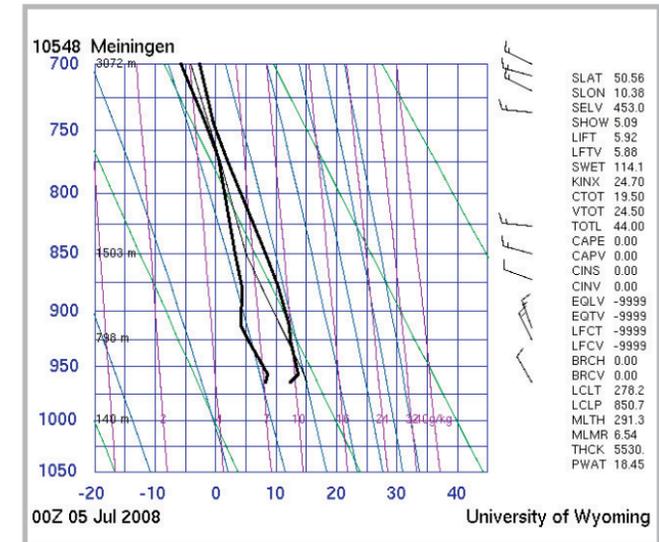
Hammertage erkennen

Die Möglichkeiten einen Hammertag oder zumindest einen guten Ther-

miktag aus den Prognosen und Wetterberichten auszulesen, reicht von Fliegerweisheiten bis hin zu Prognose-Temps. Hier eine kurze Bewertungsreihe in aufsteigender Prognosegüte:

Normjahr bzw. die Singularitäten

Der in vielen Fliegerbüchern aufgeführte angebliche statistische Wetterablauf mit Eintreffenswahrscheinlichkeiten für Hochdruck- bzw. Schlechtwetterphasen ist absolut NUTZLOS! Beispiel: „Um den 9. Mai oder 17. Mai Kälteeinbruch mit den Eisheiligen, vom 20.-27. Mai zu 80% Hochdruck.“ Die Daten beziehen sich auf einen uralten Witterungsabschnitt. Für das Klima der letzten 40 Jahre ist er schon nicht mehr repräsentativ. Zudem wur-

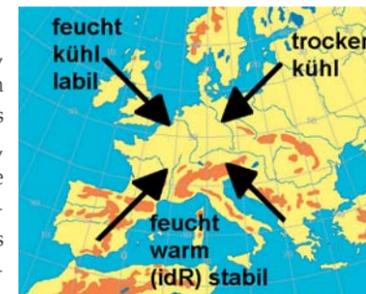


Der morgens verfügbare Radiosondenaufstieg 0z zeigt viel Höhenwind und eine sehr feuchte und labile Luftschichtung. Hiermit würde keiner auf einen anstehenden guten Thermiktage schließen

de eine Singularität (Witterungsregelfälle) als 10-12tägiger Zeitraum definiert, **in dem an nur an mindestens 3 aufeinander folgenden Tagen** die angekündigte Großwetterlage eintritt. Es muss also nicht in der gesamten angegebenen Zeit die angekündigte Witterung herrschen, um die Singularität zu bestätigen und die prozentuale Eintreffquote in blendende Höhe zu treiben.

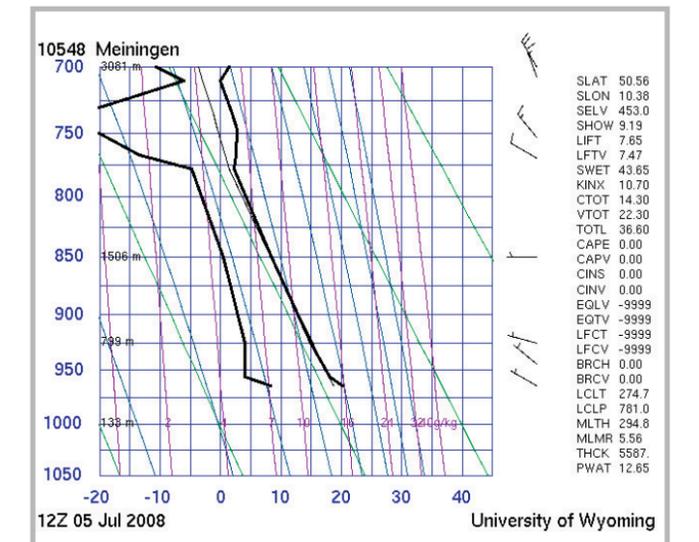
Luftmassenherkunft

Prinzipiell richtig und wichtig, aber wenn man nur mit den Bodendruckkarten arbeitet (was die Regel unter Fliegern ist), bleibt es ein Glücksspiel die Toptage herauszulesen. Wichtige Faktoren, die über das Höhenwetter bestimmt werden können, bleiben unbeleuchtet. Damit auch hier eine nur sehr begrenzte Aussagekraft zu Streckenflug- oder gar Hammertagen.



Aktueller Radiosondenaufstieg

Lange war der aktuelle Radiosondenaufstieg (damals als Fax-Abwurf) die beste Möglichkeit Thermikvorhersagen zu treffen. Nachteile waren und sind: Man muss die Tempanalyse beherrschen, kaum Vorhersagezeit (da man mit den Mitternachtswerte arbeitet) und natürlich, dass die Wetterentwicklung von Mitternacht bis zum Flugzeitpunkt nur grob abgeschätzt werden kann. Beides ist für das sichere Erkennen eines Hammertages alles andere als förderlich. Als Beispiel hier die Temps von Meiningen um 0 Uhr und um 12 Uhr des 05.07.2008: **Siehe DHV-Wetterseite unter: Radiosonden/Thermik**. Der morgens verfügbare Radiosondenaufstieg 0z zeigt viel Höhenwind und eine sehr feuchte und labile Luftschichtung. Hiermit



Der Mittags-Temp (12z) zeigt es, der Tag hat sich doch zu einem super Thermiktage und gutem Streckenflugtag gemauert.

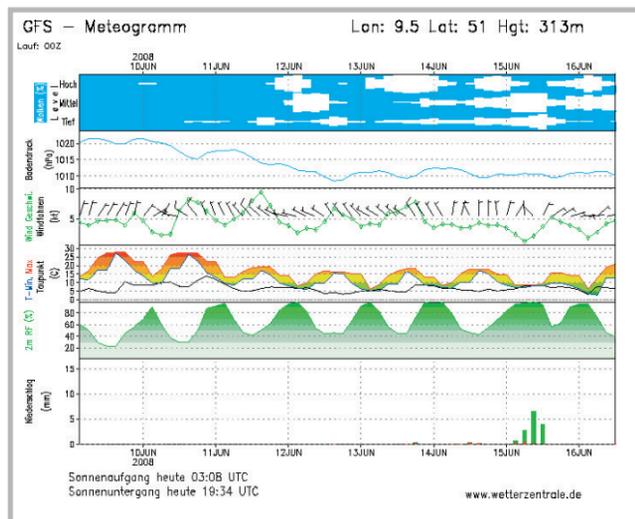
würde keiner auf einen anstehenden guten Thermiktage schließen. Der Mittags-Temp (12z) zeigt es, der Tag hat sich doch zu einem super Thermiktage und gutem Streckenflugtag gemauert.

Meteogramme

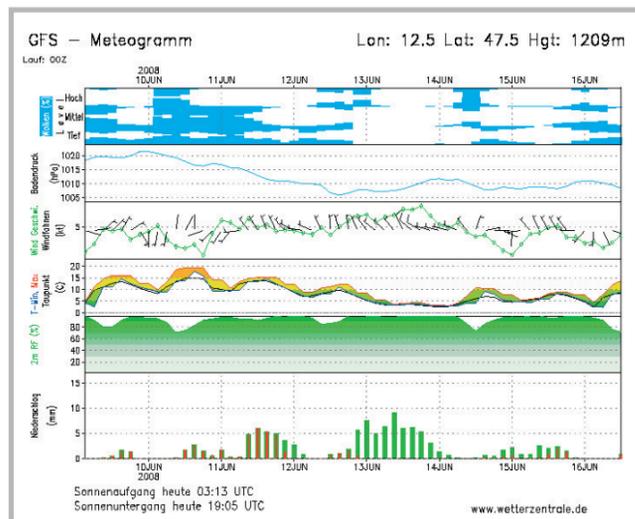
Mit den Meteogrammen kommt auch der Meteo-Laie schon recht weit, bei dem Versuch, den vermutlich besten Flugtag einer Schönwetterphase zu finden. Auf einen Blick hat man für die nächsten 7 Tage die erwartete Bewölkung der 3 Wolkenstockwerke (Wolkenbedeckung jeweils weiß eingezeichnet) des gewählten Prognosepunktes, den Luftdruckverlauf (2. Spalte), den erwarteten Niederschlag (letzte Spalte) und die relative Luftfeuchte in der vorletzten Spalte. Trockene Luft ist dabei in der Thermiksaison als Indikator für hohe Basis geeignet (Cu-Bildung vorausgesetzt). Verlinkt sind die Meteogramme auf der DHV-Wetterstartseite in der Rechtsbox.

Austrocontrol-Alptherm

Auch wenn das Alptherm-Wettermodell immer wieder mal deutlich daneben liegt, ist es doch einen Blick wert. Es sollte aber immer grob mit den Prognosen anderer Quellen abgeglichen werden, um mehr Prognosesi-



Beispiel für eine interessante Thermiklage mit viel Sonne, keiner Schauerneigung und trockener Luftmasse!



Beispiel für feuchte Luftmasse mit vielen Quellwolken und Schauer- bzw. Gewitterneigung



FOTO VOLKER SCHWANZ

cherheit zu erlangen. Im Jahr 2008 wurde das Alptherm-Wettermodell mit etlichen Verbesserungen überarbeitet, durch das anhaltend ungünstige Thermikwetter im Jahr 2008 kann man aber noch keine Aussagen über das Greifen dieser Verbesserungen treffen. Siehe DHV-Wetterstartseite, in den Kopflinks ist Alptherm verlinkt.

Segelflugwetter vom DWD

Das Segelflugwetter bietet für die Gebiete am Alpenrand lediglich eine grobe Informationsquelle. Wesentlich besser sieht es aber für den Rest Deutschlands aus. Dabei ist zu beachten, dass der Bericht auf Segelflieger zugeschnitten ist und damit die Einschätzung „sehr gute Thermik“ nicht auch zwangsläufig für Drachen und besonders Gleitschirme das Optimum an Streckenflugbedingungen darstellt. Meistens kann man beobachten, dass Tage mit „guter Thermik“ oder manchmal sogar nur mit „mäßiger Thermik“ für streckenfliegende Drachen und Gleitschirme ergiebiger sind. Begründen kann man dies mit den bei etwas feuchterer Luft und auch bei nicht so extrem hoher Basis deutlich enger stehenden Bärten. Damit sind dann die Schlüsselstellen im Mittelgebirge und Flachland, also der sichere Wiedereinstieg, einfacher zu meistern. Auch das starre Aufteilen in Vorhersagegebiete ist oft problematisch, da man die „meist quer Beet laufenden“

Fliegerweisheiten

„Keine langen Streckenflüge nach einem Regentag“: Ist natürlich im Kern richtig, man muss aber bedenken, dass bei den üblichen Kaltfrontdurchgängen aus NW in den Südalpen viel weniger Regen fällt, als erwartet, und zudem mit der rückseitigen Nordströmung eine enorme Abtrocknung stattfindet. Somit sind bei einer leichten Nordlage in den Südalpen durchaus große Strecken drin.

Der zweite Tag hinter der Kaltfront bringt das beste Rückseitenwetter“

Auch im Kern nicht verkehrt, wenn man annimmt, dass das Wettergeschehen sich lehrbuchmäßig verhält. Das ist aber leider nur selten der Fall. Um Hammertage zu finden, ist diese Regel unbrauchbar.

„Streckenflugtage liegen zwischen 1017 und 1024 hPa“

Auch ein richtiger Kern, aber Unmengen an streckenflug-untauglichen Tagen liegen auch in diesem Druckbereich. Also auch hier keine handfeste Entscheidungshilfe.

„Mit jedem Hochdrucktag in Folge setzt die Thermik 1 Stunde später ein und hört 1 Stunde früher auf“

Auch diese Regel ist im Kern nicht verkehrt, sie versucht das Altern der Luftmasse (Höhenerwärmung = Thermikschwächung) unter Hochdruck und auch die mit der üblichen Ostverlagerung des Hochs einsetzende Warmluftzufuhr abzubilden. Unter den Tisch fällt dabei, dass die Zuggeschwindigkeit von Hochdruckgebieten sehr unterschiedlich ausfällt und damit auch die zu erwartende Thermikschwächung. Und ebenfalls, dass bei stabilen Hochdrucklagen (ortsfeste Omega-Lage mit an der Ostseite andauernden Kaltluftzufuhr aus Nord bis Ost) über viele Tage am Stück ideale Bedingungen herrschen können. Häufig wandert das Hoch in einer Omegalage auch retrograd (also entgegen der üblichen West-Ost Zugrichtung) langsam aus und es kann nach einigen Tagen mit stabilerem Wetter neuerlich frische Luftmasse angezapft werden. Das bringt dann wieder eine Verbesserung der Streckenflugbedingungen des schon alten Hochs.

Wettergrenzen nicht genau genug einschätzen kann. Etwas Abhilfe schafft in dem Punkt das zusätzliche Betrachten der Vorhersage für die Nachbarregionen. Ebenfalls ist der für Drachen und Gleitschirme angegebene Mittelwind im Vorhersagebereich zu grob. Mit den graphischen Windkarten der DHV-Wetterstartseite ist die Windlage deutlich besser zu erfassen. Beim Ausleben der wirklich guten Tage einer Schönwetterphase ist der Segelflugwetterbericht auch nur sehr begrenzt hilfreich, meist wird „für den Folgetag nur wenig Änderung“ vorhergesagt und weiterreichende Aussagen fehlen ganz. Diese Lücke kann dann der Wettertext mit Thermikvorschau auf der DHV-Wetterseite auffüllen. In der Thermiksaison ist hier ein 4 Tage Ausblick mit den zu erwartenden Basishöhen zu finden. Den Weg zum Segelflugwetterbericht des DWD findet man in den Kopflinks der DHV-Wetterstartseite.

Wetter-Jetzt

Dies kostenpflichtige Flugwetterportal hat seine Stärken in der sehr gut gelungenen grafischen Aufbereitung der Wetterdaten. Man ist ohne große Einarbeitungszeit immer schnell und gut informiert, wie sich das Thermikwetter der kommenden 4 Tage entwickelt. Zusätzlich sind eine 4-malige Aktualisierung und die wirklich billigen Einzelkarten (meist nur 0,09 Euro je aufgerufener Karte – auch ohne Abonnement) große Pluspunkte. Für Deutschland sind die zu erwartenden Basishöhen sehr gut getroffen, für den deutlich schwerer vorherzusagenden Alpenbericht kann man sie als gut getroffen bezeichnen. Link: www.wetter-jetzt.de.

Gleitsegelwetter Flugwetterservice

Dieser kleine Flugwetteranbieter bietet für 45 Euro/Jahr eine sehr empfehlenswerte Thermik- und Alpenwetterprognose, zugeschnitten auf Gleitschirm- und Drachenflieger. Die etwas textlastigen Prognosen muss man schon konzentriert lesen, inhaltlich sind sie aber top! Natürlich darf man auch hier die mit zunehmender Vorhersagezeit steigenden unvermeidliche Unsicherheit nicht aus den Augen verlieren. www.Gleitsegelwetter.info.

GFS-Tempprognose

Über die Temp-Prognose des GFS-Wettermodells hat man die beste Möglichkeit einen Hammertag zu erkennen. Hierbei wird die 4 mal täglich aktualisierte Prognose in Form eines Temp-Diagramms für einen gewählten Punkt ausgegeben. Für den geübten Auswerter sind alle thermik- und flugwetterrelevanten Informationen (u.a. Thermikstärke, Basishöhe, Gewittergefahr, Inversionschichten, Höhenwind ...) auslesbar. Anleitungen zur Interpretation von Temps finden sich auf der DHV-Wetterseite unter „Wetterwissen-Links“.

Nicht berücksichtigt wurden:

PC-Met, wegen mangelnder Erfahrungswerte des Autors mit dem Programm. Das Portal www.Meteoblue.ch, das neben einigen guten Wetterprodukten aber bei den entscheidenden Vorschau-Temps sich teils massive Ausreißer leistet. Das RASP-Thermikmodell, da seine Prognosereichweite nur den aktuellen Tag und den Folgetag umfasst.

Fazit

Hammertage erkennen braucht fundiertes Wetterwissen und Übung beim Auswerten der Wettermodelle. Dabei bleibt jedoch immer eine Portion Unsicherheit, die mit steigender Vorhersagezeit massiv ansteigt. Das bedeutet, dass selbst in den Prognosen +24 Std. immer eine merkliche Schwankung zu erwarten ist (immer sehr deutlich an den Windprognosen +24h im Vergleich zu +12h zu erkennen) und selbst in den Prognosen direkt am Morgen des Flugtages (+12h) mitunter leichte Verschiebungen drin sind. Und selbst diese reichen aus, um manchmal aus einem mäßig guten Tag doch noch einen Hammertag werden zu lassen. Oder auch aus einem erwarteten Hammertag nur einen mäßig guten Tag werden zu lassen. Bei allen Prognosen ist immer zu beachten, dass bei einem Hammertag viele im Fluss befindliche meteorologische Parameter den ganzen Tag lang haargenau zusammenpassen müssen und schon eine abweichende Größe den Hammertag meist begräbt. Im realen Umgang mit der Suche nach dem absoluten Hammertag bedeutet dies, dass man neben den besten Prognosen auch immer den Glückspiel-Faktor mit einkalkulieren muss, sprich: durch viele Versuche zu vielen Treffern kommen! ▽

MOTIVATION UND ERFOLG IM VEREIN

Peter Achmüller ist ehemaliger Drachen-Fluglehrer und entschied sich in den 80-iger Jahren, den Sport nicht zum Beruf zu machen, um sich damit nicht zu knechten. Er konzentrierte sich auf Wettbewerbsfliegerei und gelegentliche Fortbildungen innerhalb des Vereins. Auf der Jahrestagung 2008 glänzte der Deutsche Meister im Streckenfliegen als Motivationstrainer. Sein Vortrag über Motivation und Erfolg im Verein begeisterte das Publikum. Für das DHV-Info bereitete er das wichtige Thema ausführlich und kurzweilig auf.



FOTO ANDREAS BECKER

„Nein, ich fliege nur zum Spaß.“ Das ist die häufigste Antwort von potentiellen Leistungsträgern der nächsten Generation, die ich als Talent-scout für den DFC Hochries-Samerberg mit der Frage konfrontiere: „Hast du Lust auf weite Strecken und Wettbewerbe?“ Mit „etwas macht Spaß“ wird eine Tätigkeit beschrieben, die gerne gemacht wird, die Freude bereitet. Für mich, einen begeisterten Streckenflieger, der sich seit über fünfundzwanzig Jahren ständig darin übt, die Grenzen nach oben zu verschieben, würde das im Umkehrschluss bedeuten, dass ich und alle anderen leistungsorientierten Fliegerinnen und Flieger wohl ganz schön tief in einer Depression stecken müssten, falls diese Antwort eine einigermaßen intelligente wäre. Wer den Gegenbeweis sucht, sollte sich das Bild auf Seite 63 im DHV-Info 155 ansehen. So sehen drei Erdenbewohner aus, die soeben zusammen 24 Stunden den Luftraum zwischen Chiemsee, Zillertal und Gasteiner Tal umgeflügt haben und sich dabei von heftigsten Turbulenzen geschüttelt über 800 km gequält haben.

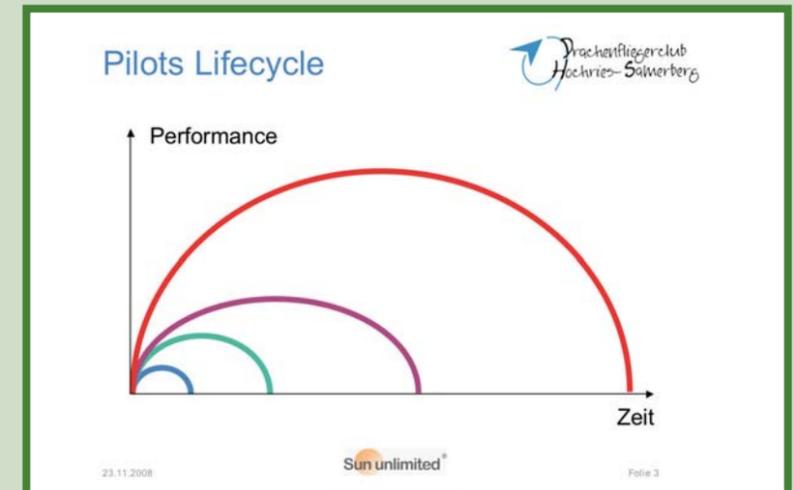
Parallel zu diesem Paradoxon macht sich die Drachenfliegerszene weltweit Gedanken, wie Stagnation und rückläufigen Pilotenzahlen gegengesteuert werden kann.

Ich möchte an dieser Stelle eine – selbstverständlich nicht wissenschaftlich fundierte – These aufstellen. Spaß bedeutet entweder eine positive Erfahrung in einem neuen, also unbekanntem Umfeld oder eine Steigerung in einem positiv besetzten, aber bekannten Umfeld (Der Beginn einer Drogenabhängigkeit wird wahrscheinlich ähnlich definiert, aber das ist heute nicht unser Thema). Ein Beispiel: Wer erinnert sich noch daran, als ihn am Übungshang nach langer Quälerei endlich zum ersten Mal die Flügel für ein paar wenige Meter getragen haben – Spaß pur. Was war das nächste Highlight? Der erste Höhenflug, das nächste – die ersten Variopiepser, das nächste? Was passiert aber, wenn wir in unserer Fliegerkarriere keine Steigerungen mehr erfahren können und aufhören danach zu streben? Die Grafik rechts zeigt meine Interpretation davon.

Hier ist die Entwicklung der Performance ausgewählter Piloten über die Zeit vom Fußgänger über den Höhepunkt der Karriere und wieder zurück zum Fußgänger dargestellt.

Stellvertretend für alle Schülerinnen und Schüler, die sich am ersten Schultag am Übungshang treffen, sind hier die Piloten Blau, Grün, Violett und Rot dargestellt. Anfangs stellen sich schnell und relativ zeitgleich

die ersten Erfolge ein, entsprechend hoch ist der Spaßfaktor dabei. Pilot Blau ist mit dem Lernaussweis zufrieden – wie oft wird er danach wohl noch abheben? Pilot Grün schafft den beschränkten Luftfahrerschein. Sicher spielt er anschließend noch einige Male Jojo über dem Startplatz – aber wie lange macht ihm das wirklich Spaß, besonders dann, wenn am gleichen Tag noch Hundert andere dasselbe an der gleichen Stelle tun? Pilot Violett dagegen holt sich den unbeschränkten Luftfahrerschein und hat damit die Lizenz, die unendlichen Weiten bis zum Horizont zu ergründen – zumindest theoretisch. Aber gerade an einem Punkt, wo das Thema an Komplexität die Vorstellungskraft der meisten im zweidimensionalen Raum Zurückbleibenden überschreitet, steht er plötzlich ohne Fluglehrer da – denn beide haben jetzt ja ihre Scheine (Der Lehrer die bunten mit den Zahlen drauf, der Schüler die mit den Stempeln drin). Wie soll er nun die Nabelschnur zum bestens bewirteten Hauptlandeplatz alleine durchtrennen?



Durchschnittliche Entwicklung der Performance über die Zeit.



Und siehe da, auch Violetta bleibt in der Komfortzone, der Zenith der Performance wurde erreicht, der Spaß dabei wird zur Gewohnheit und nützt sich in Kürze ab – Endergebnis Fußgänger. Was passiert nun mit dem roten Baron, dass es so viele Jahre dauert, bis er sich am Ende der Karriere wieder damit zufrieden gibt, bei 3/8 Cu auf 4.000 m mittags um Zwölf den Golfschläger oder das Weißbiertglas statt Speedbar oder Bremsleinen zu umklammern? Wo liegt der Unterschied?

- ▷ **Erstens: Er ist ein leistungsorientierter Sportler.**
- ▷ **Zweitens: Er sucht sich einen Verein.**
- ▷ **Drittens: Er findet den richtigen Verein.**

Und damit sind wir schon im Kernthema des Aufsatzes, der die Vereine dazu anleiten soll, die Zukunft unseres Sports zu sichern, indem sie die Attraktivität der Fliegerei durch sportliche Anreize für folgende Generationen erhöhen und damit potentielle Leistungsträger in der Gesellschaft ansprechen und diese wiederum durch ihre Leistungen den Druck auf die meinungsbildenden Medien erhöhen. Dann nämlich schließt sich der Kreis, das Feuer nährt sich selbst.

Persönliche Pilotenerwartung an den Verein

Wenn ich die gängige Eigeninterpretation des Kerngeschäftes eines Fliegervereines einmal etwas überspitzt auf den Punkt bringen darf, dann sind das vorwiegend folgende Aufgaben: Sicherung und Betreuung des Geländes und Aufrechterhaltung des Flugbetriebes nach den Vorgaben einer durchaus stark regulierten und reglementierten Zivilisation. Verlässt man nun die Ebene der Inside-out-Betrachtung und versetzt sich in die Position des suchenden Piloten, dann finden sich die wichtigsten Beweggründe für die Unterzeichnung eines Aufnahmeformulars im Folie rechts wieder. Auch hier wieder der Hinweis, dass diese Grafik keinerlei Ansprüche auf wissenschaftlichen Hintergrund gerecht wird, da sie von mir stammt.

Beginnen wir bei der Betrachtung des Spannungsdreiecks der Persönlichkeiten links unten. Entgegen allen Individualisierungstendenzen – beson-

ders in unserem Sport legen wir besonderen Wert darauf – hatten wir alle einmal als große Gruppe von Ast zu Ast hangelnd im Baum begonnen. Nach wie vor brauchen wir soziale Kontakte. Unserem Ego entsprechend suchen wir uns natürlich nicht die Gruppe der Verlierer und Tabellenletzten aus. Nein, den größten Mitgliederzuwachs hat schon der FC Bayern, die Underdogs von 1860 München sind angezählt. Selbstverständlich ist die Gruppe der Fans die größte in unserer Zivilisation. Der Münchner Bolzplatz sieht daher im Platzangebot für Aktive gegenüber den Passiven ein Verhältnis von 22 zu 69901 vor. Wie sieht dieses Verhältnis in den Vereinen und im Dachverband unserer Fliegerei aus? Wahrscheinlich stehen wir im Vergleich gar nicht so schlecht da, was wiederum einiges über Qualität und Spaßfaktor unseres Sports aussagt. Warum sucht sich nun ein nach Macht strebender Mensch einen Verein? Die Antwort ist ganz einfach, genauso könnte man die Frage stellen was wäre ein Silberrücken ohne seine Gruppe. Das passt auch ganz gut zusammen, denn was wäre die oben beschriebene Kickertruppe ohne Franz Beckenbauer und Dieter Hoeneß. Und was wären beide Gruppen, die Funktionäre und die Fans zusammen, ohne ihre Legionäre, die (rein sportlich betrachtet) durch die Lande ziehend ihre Gegner niederrennen und damit die höchsten Titel einfahren? Genau, ein aus-



Persönliche Gründe für den Beitritt in einen Verein

einanderfallendes Rudel, bei dem es nur eine Frage der Zeit ist, bis der Letzte das Licht ausmacht. Nachdem jetzt geklärt ist, wer die wichtigste Gruppe innerhalb unseres Vereins oder weiter ausgeholt für den weltweiten Fortbestand unseres Sports darstellt, können wir uns nun der Frage widmen, wie wir diese für uns gewinnen können. Hier hilft uns die Outside-in-Betrachtung, wir versetzen uns also in die Position des leistungsorientierten Sportlers. Naheliegender wäre es, jetzt zu glauben, dass ein entsprechend attraktives Fluggelände das ausschlaggebende Zünglein an der Waage sei. Weit gefehlt, oder glaubt jemand, dass Luca Toni seine Unterschrift in München nach Prüfung der Qualität des Rasens in der Allianz Arena geleistet hat? Für einen Piloten ist ein Startplatz einfach da. Welche Farbe das Ticket seiner Startgebühr hat, ist ihm schlichtweg egal, Hauptsache, der Hang steht richtig im Wind, man kommt früh weg und das geographische Umfeld bietet Potential für weite Strecken. Alles Kriterien, die unser AEO (Area Executive Officer ehemals Geländevorstand) nicht beeinflussen kann. Nun sollten wir als nächsten vermeintlichen Köder das bekanntlich niemals stinkende Geld abhaken. Es gibt inzwischen aufgrund stagnationsbedingt mangelnder Masse keinen Verein mehr, der sich Piloten kauft. Also spielen wir alle in der gleichen Liga. Vielleicht mit der folgenden kleinen Einschränkung, dass die Förderung von sportlichen Leistungen anstelle der Anschaffung eines fünften Kühlschranks für die oben beschriebene zahlenmäßig überlegene Gruppe uns schon den einen oder anderen Vorteil in der Gunst des Umworbene verschaffen könnte. Damit sind wir auch schon auf der Zielgeraden, wir definieren jetzt den wichtigsten Anspruch des Champions von übermorgen an den Verein seiner Wahl.

Er möchte dort abgeholt werden, wo ihn sein Fluglehrer nach bestandener Prüfung zur Überlandflugberechtigung abgestellt hat, sonst nichts.

Talentförderung – ein Leitfaden

Historie

Nun, wie gehen wir dabei vor? Betrachten wir vorab die Didaktik einmal aus historischer Sicht. Im Prinzip machten wir es bis vor ein paar Jahren nicht anders als in den meisten Branchen üblich. Wir hielten uns an das Prinzip „Best Practice“ und holten den Champion vom Vorjahr auf die Bühne. Dieser nutzte die Gelegenheit, die Taten der abgelaufenen Saison aufzuzählen, um ganz nebenbei seine Heldenposition gegenüber dem stauenden Publikum zu manifestieren. Unten saßen die gelehrihen Zuhörer und quittierten das Ende der Veranstaltung mit entsprechend kräftigem Applaus. Einige Besucher wachten davon wieder auf. Das Gesamtergebnis war für uns genauso ernüchternd wie die letzte Pisa Studie für unsere Nation. Es kam sogar schlimmer, denn im Gegensatz zu den armen Schulkindern waren unsere tollkühnen Frauen und Männer mit ihren fliegenden Kisten ja nur zum Spaß hier. Nach einer gewissen Anfangseuphorie blieben sie den Veranstaltungen einfach fern. Die Situation eskalierte, als uns der Wirt mangels Umsätze sein Wohlwollen entzog und uns Bewirtung sowie Beheizung seines Auditoriums verweigerte. Wäre der DFC Hochries-Sailerberg nun ein Verein mit dem Budget einer Fußballertruppe in der ersten Liga, hätten wir uns sicherlich fachliche Unterstützung aus der aufstrebenden Zunft der Consultants geholt und uns modernste Erkenntnisse der Experten aus den Fachbereichen Motivation, Pädagogik und Lehre zuspähen lassen (Vielleicht hätten wir auch noch ein paar Buddhas am Rande der Landeweise abgestellt und den Zaun zur Abwehr der Zuschauermassen etwas vergrößert). Nach Rücksprache mit dem CFO (Chief Financial Officer ehem. Kassenwart) waren wir jedoch gezwungen, jemand zu konsultieren, dessen Copyright schon abgelaufen war. Er sollte uns nämlich seine

Erkenntnisse für Lau ins Bewusstsein führen. Zweieinhalb Jahrtausende zurück in der Vergangenheit wurden wir fündig – bei Konfuzius:

**Erkläre mir und ich werde vergessen
Zeige mir und ich werde mich erinnern
Beteilige mich und ich werde verstehen**

Das war der entscheidende Grundstein für spätere Erfolge.

Didaktik

Seitdem haben unsere Abend- (und bis in die Nacht-hinein-) Veranstaltungen reinen Workshopcharakter. Wir führen unsere künftigen Leistungsträger bei jedem Thema, und sei es noch so adrenalinbesetzt, in fünf Schritten auf eine Bewusstseinsstufe, auf der sie die Materie verinnerlicht haben. Dies ist die Grundlage dafür, dass sie das Selbstvertrauen entwickeln, ihre neu erworbenen Kenntnisse auch unter schwierigen Bedingungen in die Praxis umzusetzen:

- ▷ **Vermittlung des Basiswissens durch eigene oder externe Vorbereitung**
- ▷ **Konkrete Aufgabenstellung**
- ▷ **Ausarbeitung der Aufgabe überwiegend in Gruppen**
- ▷ **Präsentation der Ausarbeitungen**
- ▷ **Gemeinsame Analyse der Ergebnisse**

Jetzt sollten wir vielleicht der abstrakten und damit trockenen Theorie ein Ende setzen, denn die meisten von euch lesen diese Zeilen ja nur zum Spaß und die Gefahr des leichtfertigen Weiterblätterns ist nicht zu unterschätzen. Bringen wir das Thema also anhand eines praxisorientierten Beispiels rüber.

Themenbeispiel

Nachdem die Spritpreise letzten Sommer einen vorübergehenden Höhepunkt erreicht hatten, gab es neben dem Wertungsfaktor einen weiteren wichtigen Anstoß für die Versuche, abends wieder heim zu segeln. Aber bei Starts auf der Alpennordseite kämpfen die Gladiatoren am Ende eines sehr guten Tages gegen die taleinlaufenden Nordwinde an, deren Ursache sich im virtuellen Tiefdruckgebiet durch die thermische Begünstigung der Alpen begründet. Die meisten von uns reiten zwar deshalb mittags ganz gut rein in die Hochalpen, der zweite Schenkel auf der West-Ostachse in Hauptkammnähe läuft auch prima, doch auf dem dritten Pfad kommen sich abends bei schwächelnder Thermik und einem 20-er Nordwind die meisten doch eher wie der gegen Windmühlenflügel reitende Don Quichotte vor. Wenn dabei das erste Lee endlich gefunden wird, reicht die Zeit meist nicht mehr aus, um das Lied „Sailing home“ zu Ende zu singen. Damit wäre also die Aufgabenstellung definiert (Seite 50 Folie 15), wobei wir jetzt beinahe Schritt 1 übersprungen hätten.

Denn bevor wir unsere Teilnehmer ins Lee stürzen, sollten wir ihnen auch die nötigen Hilfsmittel an die Hand geben, um den freien Fall zu überleben. Hierzu wurden im Vorfeld aus den Reihen der Piloten zwei Inhalte vorbereitet und präsentiert. Zunächst die Auswirkung von Gegenwind auf die Gleitzahl anhand der Polare. Dazu hatten wir diese frei parametrierbar in Excel umgesetzt, damit wir auf unseren Laptops damit spielen und sämtliche Einflüsse auf unsere Gleitzahlen quantitativ darstellen konnten. Mit diesem Hilfsmittel lassen sich die benötigten Abflughöhen für die Gleitstre-



cken zu den nächsten Aufwindquellen berechnen. (Folie 12) Als nächstes wurde die Frage, wie ich mir den Feind zum Freund mache, beantwortet. Dazu genügt es, das aus der alten Fluglizenzprüfung bekannte Winddreieck wieder auszupacken und einfach hochkant zu stellen. (Folie 13).

Um die Teilnehmer bei diesem doch etwas abstrakten und komplexen Thema anfangs an die Hand zu nehmen, wurde als weitere Hilfestellung der erste Gleitpfad an die Wand projiziert (Folie 16).

Mit diesen Werkzeugen ausgestattet, entließen wir die Champs von übermorgen dann in die Sandkiste und gaben den Start frei. Damit sich die Jungs (und Mädels) auch richtig in die Aufgabe reinknien (Bild oben), sollte natürlich für eine Wettbewerbssituation gesorgt werden. Wir teilten Gruppen ein und am Ende gab es selbstverständlich Sieger und Verlierer.

Trotz meines gefährlichen Halbwissens in den Bereichen Psychologie und Pädagogik erlaube ich mir nun einen Blick in die Köpfe der Teilnehmer und versuche mich in der Interpretation der Vorgänge beim Zusammenwachsen der Synapsen. Im Gegensatz zu den ehemaligen passiven Zuhörern im Auditorium werden unsere Akteure nun zu aktiven Designern ihres persönlichen Fluges. Alle Parameter sind bekannt (Wind, Geländeformationen, Höhen, Distanzen, Gleitpfade). Es wird praktisch mithilfe eines Baukastens eine Kugelbahn in ein mittels Landkarte definiertes Gelände gebastelt mit der Zielsetzung, dass die Kugel bis zum nächsten Lift nicht hängenbleibt. Ähnlich verhält es sich mit den dazwischen liegenden Liftstationen. Bereits am Ende der Gruppenarbeit, nachdem die Aufgabe im Team mit allen Argumenten, Gegenargumenten, Verwerfungen und Neuanfängen zu Ende gebracht wurde, hat sich der selbst kreierte Flugabschnitt bereits als „auch von mir realisierbar und durchführbar“ im Gedächtnis des Einzelnen eingepreßt. Der nächste Schritt auf der Stufe der Erkenntnis ist nun die Präsentation des Ergebnisses, das Erarbeitete wird durch den Gruppenvortrag nochmals durchlebt. Den Abschluss, zumindest in der Sandkiste, bildet die Analyse durch alle Anwesenden. Das Spannende daran sind nun die Einwände der Anderen, was wurde übersehen, wo haben wir Fehler gemacht, wo muss noch korrigiert werden? Und dann erscheint das Bild im Kopf des Designers plötzlich ganz klar – der ultimative dritte Schenkel des Dreiecks seiner Träume. Das Vertrauen ist vollends da: „Der Tag der Tage soll endlich kommen, ich flieg da rein und ich weiß, wie es funktioniert, nichts hält mich auf, alle Zweifel sind beseitigt.“ Aus eigener Erfahrung heraus kann ich all diejenigen beruhigen, denen jetzt der Champion – auf dessen zustimmen-

Praxisteil - Aufgabenstellung

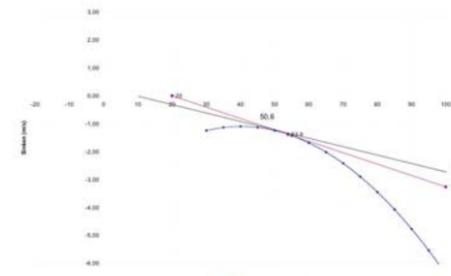
- § Sieger ist die Gruppe mit punkthöchstem OLC-Endanflug
- § Kurs Hochfelln
- § Vernachlässigbarer überregionaler Wind
- § Ausgeprägte Talwindssysteme mit 20km/h aufgrund starker vorausgegangener Thermikentwicklung
- § Ende der solaren Thermik 16:00 (UTC)
- § Start: Steinernes Meer 2.700mNN 15:30 (UTC)
- § Kartendarstellung
 - § Aktuelle Position – Höhe – Uhrzeit
- § Bearbeitungszeit: 45 Minuten

Aufgabe
Ziel: Punkthöchster Endanflug → Acheutal (Hochfelln)
kaum überr. Wind
Thermikende 16:00 UTC
Start: Steinernes Meer 2.700 15:30 UTC

Folie 15

Sun unlimited®

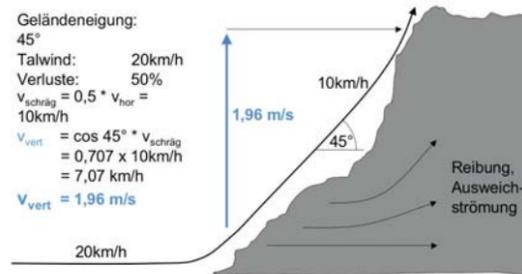
Heranführung an Praxisteil - Die Polare



Folie 12

Sun unlimited®

Heranführung an Praxisteil - Das vertikale Winddreieck



Folie 13

Sun unlimited®

Heranführung an Praxisteil - Der erste Abschnitt

- von 47°28'27"N 012°54'01" (Steinernes Meer - Saalfelden)
nach 47°32'19"N 012°44'38" (Lofer)
- § Abflugzeit: 15:30 (UTC) → 17:30 (MESZ)
 - § Distanz: 13km
 - § Abflughöhe: 2.700m
 - § Vtas: 55km/h
 - § Vgnd: 52km/h
 - § Ankomstzeit/ Gleitzeit: 15:45 (UTC)/ 15min
 - § Ankomsthöhe/ Höhenverlust: 1.700m/ -1.000m
 - § Abflughöhe/ Höhengewinn: 2.400m/ +700m
 - § Abflugzeit/ Steigzeit: 15:52 (UTC)/ 7min
 - § Gesamtzeit für Abschnitt: 22min
 - § Durchschnitts-Vgnd für Abschnitt: 35km/h

Folie 16

Sun unlimited®



des Kopfnicken am Ende alle warten – bei der Veranstaltung fehlt. Das Kollektiv ist in der Regel klüger als der Überflieger – siehe hierzu auch die Pulkbildung bei zentralen Wettbewerben.

Klingt jetzt ziemlich pathetisch, könnten Kritiker behaupten. Wie schaut es denn dann im wirklichen Leben außerhalb der Sandkiste aus? Meine Antwort: „Der 12. Mai 2008.“ Gleich mehrere Pilotinnen und Piloten sind zum ersten Mal dort gelandet, wo wir uns zwei Winter zuvor aus der Sandkiste heraus hingebamt hatten. Ziemlich genau auf den individuell kreierten Routen. Eigentlich selbstverständlich, oder?

Themensuche

Nun, was sind denn jetzt weitere Themen für solche Veranstaltungen, möchte sich der angehende Verantwortliche im Verein fragen? Bravo, schon haben wir die erste konkrete Aufgabenstellung für den ersten Workshop gefunden. Das sollen doch bitte schön die Anwesenden in einer Gruppenarbeit herausfinden, denn wer sollte das besser wissen, als die Betroffenen selbst. Die Vermittlung des Basiswissens im Vorfeld wäre in diesem Fall die Kommunikation der Spielregeln: Drei Gruppen finden jeweils drei Themen. Nach der Präsentation werden im Analyseabschnitt die neun Ergebnisse priorisiert, drei Siegerthemen auf die Agenda der nächsten Veranstaltung gesetzt, drei Verliererthemen verworfen. Schon steht der Fahrplan für den Rest des Winters. Bei einem Test nach der Präsentation dieses Aufsatzinhalts anlässlich des Sportlertages bei der DHV-Jahresversammlung wurden innerhalb von drei Minuten zehn Themen gefunden ... aber die verrate ich euch an dieser Stelle nicht. Als technische Hilfsmittel genügen Papierkarten, Tesa, Filzstifte und eine freie Wand. Zur Dokumentation genügt es zunächst, das Handy zu ziehen, auf den Kameraauslöser zu drücken und das Ganze per Mail in den großen Verteiler zu stellen. Die Professionalisierung stellt sich im gruppenspezifischen Prozess von selbst ein – vorausgesetzt, die Begeisterung und Motivation ist vorhanden.

Motivation

Nun ist das Leben nicht nur ein Schwimmen ganz oben auf der Welle und bevor die Lokomotive ins Rollen kommt, stellt sich die entscheidende Frage: „Wie krieg ich die Leute an kalten Wintertagen vom Kaminofen weg, mit welchen Waffen kann ich ihnen am Freitagabend die Fernbedienung aus der Hand reißen?“ Da Motivation von innen kommt, dürfen wir die

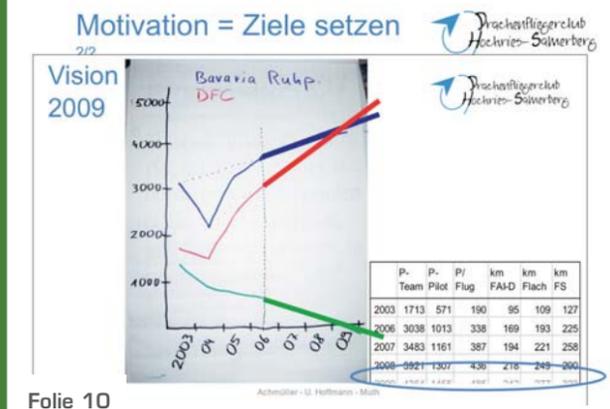
Athleten nicht anhalten, Holz zu sammeln, um ein Schiff zu zimmern. Das wäre die Weichenstellung in eine Rezession. Der richtige Weg ist schon das Feuer mit einer entsprechenden Vision über die unendlichen Weiten des Ozeans mit ihren traumhaft paradiesischen Inseln am Ende des Horizonts anzufachen. Die Frage, wie man denn dort hin kommt, taucht dann von selbst auf und wenn erst einmal die Idee eines Schiffes aus der Gruppe heraus geboren wurde, ist der erste Schritt zum erfolgreichen Segeltörn getan. Die Transformation dieses Beispiel aus der 2D-Welt auf unseren Sport sah so aus: Wir hatten uns, selbstverständlich aus der Gruppe heraus erarbeitet, zunächst ein abstraktes Ziel gesetzt und dieses ganz oben auf der Agenda der Winterworkshops als Präambel formuliert. So ähnlich wie es bei Dax-Konzernen als Unternehmensziele in den Hochglanzbroschüren formuliert wird. Dass unser Ziel nicht durch das Management von oben über die Mitarbeiter gekippt, sondern von unten heraus über eine Vision der aktiven Piloten entstanden ist, macht den feinen Unterschied in der Durchschlagkraft aus. Es könnte zum Beispiel so lauten:

„Unser Ziel ist die Bildung einer leistungsorientierten Mannschaft, die den DFC Hochries Samerberg bei zentralen und dezentralen Wettbewerben durch teamorientierte Nachwuchsförderung im Spitzenfeld positioniert.“ (Präambel 2005)

Nun war die Zeit dafür reif, die Karotte vor die Zugpferde zu hängen und ein konkretes Ziel zu erarbeiten. Wir brauchten damals nicht weit zu suchen, denn drei Thermikbarte weiter sitzt im Osten ein Verein, der uns regelmäßig in der XC-Mannschaftswertung davonsegelt. Konkretisieren bedeutete für uns damals nichts anderes, als die vorhandenen Zahlen auf Papier zu bringen und näher zu betrachten. Folie 10 zeigt die Punktzahlen in der Mannschaftswertung von uns und unseren noch überlegenen Wettbewerbern auf der Zeitachse aufgetragen.

Entscheidend war hier der Unterschied in den Steigungen der Annäherung der beiden Kurven als Gerade. Wir hatten uns damals erlaubt, diese Gerade über den damaligen Zeithorizont hinaus in die Zukunft fortzuzeichnen. Die anstehende Saison dürfte wohl eine sehr spannende werden. Und am Ende wird sich vielleicht herausstellen, dass wir nie wieder „Nur zum Spaß“ fliegen wollen.

Der Originalvortrag kann als Powerpoint-Datei beim Autor angefordert werden:
info@sununlimited.de



Folie 10

MARKTÜBERSICHT DRACHEN

Zusammengestellt von Klaus Irschik

Einsteiger und Intermediategeräte

Hier stellen wir dir die aktuellen Drachenmodelle vor. Die Fluggeräte können unter den Kontakten bei Vertrieb/Service probeflogen, gecheckt, repariert und erworben werden. In diesem Info präsentieren wir Einsteiger und Intermediate/Alrounder-Geräte. Alphabetisch nach Herstellernamen geordnet. Fast alle Hersteller verfügen auch über ein reichhaltiges Gebrauchtangebot. Vor den Geräten stehen jeweils die Buchstaben **E = Einsteigertauglich**, **I = Intermediate** sowie die jeweilige DHV-Kategorie. Die ausführlichen Adressen der Hersteller, Händler und Instandhaltungsbetriebe findest du auf dhv.de unter **Technik/Adress-Datenbanken**.



Aeros Discus 14 (I-DHV-2)

Spannweite (m)	10
Flügelfläche (m ²)	13,7
Flügelstreckung	7,3
Empfohlenes Einhängengewicht (kg)	75-101,3
Gewicht (kg)	31,7
Packmaß (m)	5,1/4,1

Besonderheiten: Kurzpack 2,4 m
 UVP: Nachprüfung o. Material 180 Euro, UVP: 4.460 - 5.450 Euro
 Vertrieb/Service: Primoz Gricar u. Thomas Pellicci



Airborne Sting 3 XC,154 (I-DHV-2)

Spannweite (m)	9,1
Flügelfläche (m ²)	14,33
Flügelstreckung	5,7
Empfohlenes Einhängengewicht (kg)	50-100
Gewicht (kg)	26
Packmaß (m)	3,9/5,5

Besonderheiten: Kurzpack 2,4 m
 UVP: Nachprüfung o. Material a.A., UVP: a.A.
 Vertrieb/Service: Fa. Plusmax, M. Wiener



Bautek Kite (E/I-DHV-2)

Spannweite (m)	10,15
Flügelfläche (m ²)	12,9
Flügelstreckung	7,7
Empfohlenes Einhängengewicht (kg)	60-120
Gewicht (kg)	30,4
Packmaß (m)	3,8/5,7

Besonderheiten: Keine Pitchleinen
 UVP: Nachprüfung o. Material 200-250 Euro, UVP: 5.100 Euro
 Vertrieb/Service: Schulen/Händler u. Direktvertrieb



Bautek Astir (I-DHV-2)

Spannweite (m)	10,56
Flügelfläche (m ²)	14,7
Flügelstreckung	7,6
Empfohlenes Einhängengewicht (kg)	60-114,5
Gewicht (kg)	30,5
Packmaß (m)	3/ 4,7/6,1

Besonderheiten: Nasensporngerät, kleines Trapez
 UVP: Nachprüfung o. Material 200-250 Euro, UVP: 4.380 Euro
 Vertrieb/Service: Schulen/Händler u. Direktvertrieb



Condor Lifter (E-DHV-1)

Spannweite (m)	9,20
Flügelfläche (m ²)	16
Flügelstreckung	5,2
Empfohlenes Einhängengewicht (kg)	bis 98,4
Gewicht (kg)	17,6
Packmaß (m)	3,5/5,3

Besonderheiten: Extrem leicht, Aufbauzeit 5-6 Min., Gutmütige Start- u. Landeeigenschaften.
 UVP: Nachprüfung o. Material 190 Euro, UVP: 2.900 Euro
 Vertrieb/Service: Verkauf über FS Condor, Seedwings Europe und Flugschulen, condor.d@uudial.ch



Finsterwalder Airfex (I-DHV-1/2)

Spannweite (m)	k.A.
Flügelfläche (m ²)	14
Flügelstreckung	5,9
Empfohlenes Einhängengewicht (kg)	75-110
Gewicht (kg)	22
Packmaß (m)	1,8/3,7/5,2

Besonderheiten: Leichtgewicht, Schnellaufbausystem, leichtes, direktes Handling
 UVP: Nachprüfung o. Material 250 Euro, UVP: 3.450 Euro
 Vertrieb/Service: Über Flugschulen und Direktvertrieb



Finsterwalder Lightfex (I-DHV-2)

Spannweite (m)	k.A.
Flügelfläche (m ²)	14
Flügelstreckung	5,8
Empfohlenes Einhängengewicht (kg)	55-85
Gewicht (kg)	19,5
Packmaß (m)	1,8/3,7/5,2

Besonderheiten: Leichtgewicht, Schnellaufbausystem, leichtes, direktes Handling
 UVP: Nachprüfung o. Material 250 Euro, UVP: 3.050 Euro
 Vertrieb/Service: Über Flugschulen und Direktvertrieb



**Finsterwalder
Perfex (I-DHV-2)**

Spannweite (m)	k.A.
Flügelfläche (m ²)	16
Flügelstreckung	5,8
Empfohlenes Einhängengewicht (kg)	60-80
Gewicht (kg)	22
Packmaß (m)	1,9/3,8/5,5

Besonderheiten: Leichtgewicht, Schnellaufbausystem, leichtes, direktes Handling
UVP: Nachprüfung o. Material 250 Euro, UVP: 3.180 Euro
Vertrieb/Service: Über Flugschulen und Direktvertrieb



**Finsterwalder
Funfex S (I-DHV-2)**

Spannweite (m)	k.A.
Flügelfläche (m ²)	13,8
Flügelstreckung	5,6
Empfohlenes Einhängengewicht (kg)	75-110
Gewicht (kg)	24
Packmaß (m)	1,9/3,8/5,6

Besonderheiten: Leichtgewicht, Schnellaufbausystem, leichtes, direktes Handling, Schlepp- u. Motorzulassung
UVP: Nachprüfung o. Material 250 Euro
UVP: 3.580 Euro
Vertrieb/Service: Über Flugschulen und Direktvertrieb



**Icaro 2000
Relax (E/I-DHV-1)**

	Relax 14	Relax 16	Relax 18
Spannweite (m)	9,0	9,8	10,1
Flügelfläche (m ²)	14	15,9	17,8
Flügelstreckung	5,8	6,1	5,7
Empfohlenes Einhängengewicht (kg)	45-75	60-90	80-117
Gewicht (kg)	21,5	23	25
Packmaß (m)	k.A.	k.A.	k.A.

Besonderheiten: Einfach und Angenehm zu Fliegen mit gutmütigem Start- und Landeverhalten. Alle Geräte für UL-/Windenschlepp zugelassen.
UVP: Nachprüfung o. Material 255 Euro, UVP: 3.950 Euro
Vertrieb/Service: Über Flugschulen und Direktvertrieb Fly and more GmbH



**Icaro 2000
Easy 2 (I-DHV-2)**

	Easy2 M	Easy 2 L
Spannweite (m)	10,0	10,5
Flügelfläche (m ²)	14,7	15,5
Flügelstreckung	7,1	7,1
Empfohlenes Einhängengewicht (kg)	70-92,5	80-107,5
Gewicht (kg)	28,5	30,5
Packmaß (m)	k.A.	k.A.

Besonderheiten: Ideale Flugeigenschaften für den Großteil der Piloten. Alle Geräte für UL-/Windenschlepp zugelassen.
UVP: Nachprüfung o. Material 255 Euro, UVP: 4.800 Euro
Vertrieb/Service: Über Flugschulen und Direktvertrieb Fly and more GmbH



**Pellicci
Spirit Ls09 (E/I-DHV 2)**

Spannweite (m)	10
Flügelfläche (m ²)	13,7
Flügelstreckung	7,3
Empfohlenes Einhängengewicht (kg)	60-90
Gewicht (kg)	30
Packmaß (m)	4/5,1

Besonderheiten: Vg, prof. Steuerbügel, CFK-Speedbar, Gewichtsoptimiert durch technisch optimierte.
UVP: Nachprüfung o. Material k.A., UVP: 4.350 Euro - 4.850 Euro
Vertrieb/Service: Über FS Hochries, FS Kelkheim und FS Altes Lager



**Moyes
Malibu (E/I-DHV-1)**

Spannweite (m)	10,1
Flügelfläche (m ²)	17,5
Flügelstreckung	5,8
Empfohlenes Einhängengewicht (kg)	73-110
Gewicht (kg)	26
Packmaß (m)	4/5,9

Besonderheiten: Sehr gutmütige Stalleigenschaften
UVP: Nachprüfung o. Material 250 Euro, UVP: 4.250 Euro
Vertrieb/Service: Über Skyline Flitght Gear GmbH



**Seedwings
Funky (E/I-DHV-1)**

	Funky 15	Funky 17
Spannweite (m)	9,5	9,9
Flügelfläche (m ²)	15	17
Flügelstreckung	k.A.	k.A.
Empfohlenes Einhängengewicht (kg)	67-107	80-123
Gewicht (kg)	23	25
Packmaß (m)	3,5/4,9	3,7/5,1

Besonderheiten: Neuester Stand der Einfachsegeltechnik mit Matrix-Eintrittskante, Randbögen, Prof. Trapez, Speedbar, Pausesegele und Lattenklips.
UVP: Nachprüfung o. Material 200-220 Euro, UVP: 3.800 - 3850 Euro
Vertrieb/Service: Über Flugschulen und Fa. Seedwings (A)



**Seedwings
Space (E/I-DHV 1-2)**

	Space 14	Space 16
Spannweite (m)	9,5	9,8
Flügelfläche (m ²)	14	16
Flügelstreckung	k.A.	k.A.
Empfohlenes Einhängengewicht (kg)	64,5-109,5	63-120
Gewicht (kg)	25,5	27
Packmaß (m)	3,5/4,9	3,7/5,1

Besonderheiten: Fun-Einsteiger mit Doppelsegel und VG. Hohe Gleitleistung und geringes Gewicht. Mit seinem geringen Gewicht und für einen 1-2er hat er eine sehr gute Gleitleistung, Matrix Eintrittskante, Randbogen, Profilierten Trapez, Speedbar, Lattenclips, VG und Pause-Segel.
UVP: Nachprüfung o. Material 200-220 Euro, UVP: 3.450 - 4.550 Euro
Vertrieb/Service: Über Flugschulen und Fa. Seedwings (A)



**Seedwings
Spyder (I-DHV-2)**

	Spyder 12,5	Spyder 14
Spannweite (m)	9,8	10,2
Flügelfläche (m ²)	12,5	13,8
Flügelstreckung	k.A.	k.A.
Empfohlenes Einhängengewicht (kg)	55,5-81,5	69-99
Gewicht (kg)	28,5	27
Packmaß (m)	3,7/4,9	3,7/5,1

Besonderheiten: Einfache Start- und Landeeigenschaften.
Einziges Intermediate ohne Pitchkabel. Matrix Eintrittskante, Hydranett Hintersegele, Randbogen, Profiliertes Trapez, Speedbar, Lattenclips und das hochwertige Pausesegele serienmäßig.
UVP: Nachprüfung o. Material 200-220 Euro, UVP: 5.200 - 5.300 Euro
Vertrieb/Service: Über Flugschulen und Fa. Seedwings (A)



**Willswing
Falcon 3 (E-DHV-1)**

	Falcon3/145	Falcon3/170	Falcon3/195
Spannweite (m)	8,4	9,2	10
Flügelfläche (m ²)	14,5	17	19,5
Flügelstreckung	5,4	5,5	5,6
Empfohlenes Einhängengewicht (kg)	54-80,6	63-100	80-112
Gewicht (kg)	20	22	25
Packmaß (m)	3,4/4,7	3,7/5,4	4,2/5,9

Besonderheiten: Einer der bewertesten Schulungs- und Spaßdrachen mit hoher Verarbeitungsqualität und sehr gutem Werterhalt.
UVP: Nachprüfung o. Material a.A., UVP: a.A. (Dollarabhängig)
Vertrieb/Service: Bezug, Service und Check über Bautek (D) oder Generalimporteur Europa Seagull Aviation sales@seagull-aviation.com (NL)



**Willswing
Sport 2 155 (I/A-DHV-2)**

Spannweite (m)	9,6
Flügelfläche (m ²)	14,4
Flügelstreckung	5,4
Empfohlenes Einhängengewicht (kg)	68-113
Gewicht (kg)	27
Packmaß (m)	3,7/5,1

Besonderheiten: Alrounder mit extrem einfachen Start- und Landeeigenschaften.
UVP: Nachprüfung o. Material a.A., UVP: a.A. (Dollarabhängig)
Vertrieb/Service: Bezug, Service und Check über Bautek (D) oder Generalimporteur Europa Seagull Aviation sales@seagull-aviation.com (NL)

Das hilft bei Fernweh ...

Eine gewisse Reiselust wird den Schwaben ja gemeinhin nachgesagt – der 1.PCS steht sozusagen in bester Tradition: 2009 werden über 50 Ausfahrten und Veranstaltungen für Mitglieder und Gastflieger angeboten. Neben Fluggebieten „vor der Haustür“ stehen diverse Ziele im Allgäu und in den Alpen (z.B. Bassano, Zillertal, Davos oder Silian) auf dem Programm, außerdem die Julischen Alpen (Slowenien) sowie Speedflying im Allgäu. Wieder angeboten werden Fernreisen z.B. nach Teneriffa, Norma, Arcachon (Dune du Pyla) und Algodonales. Wem das noch nicht weit genug ist, der könnte es heuer mal mit einer Explorer-Tour nach Kuba versuchen – hier ist allerdings rasche Anmeldung nötig, die Tour findet bereits im März statt. Das Programm kann über die Website www.1pcs.de heruntergeladen werden.



Den Schwaben gingen die Lichter aus ...

... aber glücklicherweise nur vorübergehend. Mitten im Rechenschaftsbericht des Vorstands des 1. parafly Club Schwaben wurde es wegen eines Stromausfalls kurzzeitig dunkel. Dabei sah die Bilanz des Vorsitzenden Lorenz Datz keineswegs düster aus: knapp 400 Mitglieder, eine Vielzahl an Ausfahrten, Lehrgängen und sonstigen Vereinsaktivitäten sowie eine solide Kassenbilanz sorgten für eine gute Grundstimmung bei den rund 50 Mitgliedern, die der diesjährigen Hauptversammlung in Filderstadt beiwohnten. Die Sonderveranstaltungen im Jubiläumsjahr (Ausfahrt mit Clubmeisterschaften in den Vogesen) waren besondere Glanzlichter. Zum Abschluss des Jubiläumjahres wurde eine richtige Burg für die Weihnachtsfeier gemietet. Außerdem ist eine Festschrift zum 20-jährigen Jubiläum des 1. PCS erschienen. Der baden-württembergische Ministerpräsident Günther H. Oettinger ließ es sich nicht nehmen ein Grußwort beizusteuern. Bei den Vorstandswahlen wurde Schriftführer Frank Haubach ohne Gegenstimmen im Amt bestätigt, neuer Referent für Tourenorganisation ist Ewald Notter, Kassenprüfer sind künftig Josef Kleß und Reiner Weible.

Parafly Club Schwaben, Oliver Arnold

Anzeigen

www.elcampillo.info
Cortijo El Campillo
Parque Natural Cabo de Gata
Andalusien
34-950 525779

Hier landen
und wohnen

Hier baden im
Mittelmeer 15
Min. mit Auto

Hier fliegen oder hier

GLEITSCHIRMSERVICE ROTH

2-Jahres Check Gleitschirm incl. Rückversand 147.- Euro
Rettung packen incl. Rückversand 28.- Euro
Komplettservice: Rettung packen und prüfen, Gleitschirm checken
165.- Euro incl. Rückversand (Versand nur in EU Länder möglich)

Floriansweg 7, 87645 Schwangau
Telefon 08362-924427, Handy 0151-58540133
Gleitschirmservice@online.de

WWW.GLEITSCHIRMSERVICE-ROTH.DE



Pokalfliegen der Gleitschirmflieger Urenschwang

Die Gleitschirmflieger Urenschwang haben Anfang September ihr 20. Pokalfliegen ausgetragen. Dieses Jahr haben wir das ganze Wochenende zum Fliegen eingeplant. Bei Schnitzel, Pommes, Würstchen, Kaffee und Kuchen genossen die Flieger sowie das Publikum im Zelt und an der frischen Luft den Tag. Am Samstag wurden zwei Durchgänge geflogen und am Abend wurde am Lagerfeuer gemeinsam gegessen. Am Sonntag reichte es wetterbedingt für einen Durchgang. Die 37 Piloten nutzten die regenfreien Stunden am Sonntag zum Anflug auf den Landepunkt und zur Siegerehrung kam dann sogar die Sonne zum Vorschein. Es war für die Piloten sowie für das Publikum ein gelungenes Wochenende und unser 20. Pokalfliegen bleibt uns in guter Erinnerung. Die besten Piloten waren: Damen: 1 Sabine Schwarz, Blaubeuren, 2. Tina Schwer, Hütten, 3. Olga Genich, Ulm, Herren: 1. Horst-Friedrich Kiem, Hütten, 2. Rolf Mangold, Laichingen, 3. Rolf Staudenmayer, Westerheim Gleitschirmflieger Urenschwang, Gabi Schwarz



Sieger müssen gefeiert werden

Das Jahr 2008 war für das ICARO Paragliders Team sehr erfolgreich. Nicht nur im Acro-Bereich wurden sehr gute Ergebnisse erfliegen (3. Platz für Xandi Meschuh beim Acro-Worldcup), die Krönung der Erfolge in Deutschland war der DHV-XC Sieg in der Sportklasse von Uli Straßer auf ICARO Maverick. Dieser 1. Platz musste natürlich ausgiebig gefeiert werden. Deshalb fand eine große Siegesfeier mit 95 geladenen Gästen in den Räumlichkeiten von ICARO Paragliders / Fly & more statt. Bei gutem Essen und ausgiebigem Trinken feierte die „Siegesgesellschaft“ bis ? 5 Uhr morgens. Auch die Caipirinha-Bar hat nicht gefehlt, welche von Ullis Teamkollegen Werner Schütz, der übrigens knapp hinter Uli Platz 2 auf Icaro Maverick im DHV-XC erflieg, organisiert wurde. Nochmals herzliche Gratulation dem Sieger und danke für die schöne Feier! Fly & more GmbH, Icaro

Schulwettbewerb am Watles in Südtirol

Der diesjährige Schulwettbewerb der Flugschule Drachensport Brodbeck, die in diesem Jahr ihr 25 jähriges Jubiläum feiert, fand Mitte Oktober 2008 am Watles in Südtirol statt. Der erste Durchgang des Schulwettbewerbs war ein Schätzflug, bei dem die Flugzeit möglichst genau geschätzt werden musste. Der zweite Durchgang war ein Zeitflug, die Teilnehmer mussten so lange oben bleiben wie möglich. Selbstverständlich musste bei den zwei Wertungsflügen der Landepunkt getroffen werden, das gab Zusatzpunkte. Der Wettbewerb blieb spannend bis zum Schluss. Die ersten Plätze belegten: die Flugschülerin Tanja Schneider mit Nova Primax, Ralf Würtemberger mit UP Trango und den dritten Platz belegte Matthias Kaiser mit Vector. Zur Siegerehrung gab es Pokale für die Plätze eins bis neun sowie Speedarms und Sturmhauben. Insgesamt nahmen am Schulwettbewerb 29 Piloten teil. Trotz der nicht optimalen Flugbedingungen wurden bei dieser Ausfahrt über 80 Flüge absolviert. Mehr Infos unter www.flugschule-brodbeck.de. Flugschule Drachensport Brodbeck, Robert Wahl



Weihnachtsmannflug am Schauinsland

Mit dem Gleitschirm vom Himmel kam der Weihnachtsmann an Heiligabend zu den Kindern auf die Rodelbahn an der Holzschlägermatte geflogen. Diese staunten sehr, als der Weihnachtsmann sie beim Schlittensfahren unterhalb des Schauinslandgipfels überraschte. Nach der Landung verteilte er bei sonnigem Wetter über dem Nebelmeer Mandarinen und Süßigkeiten an Groß und Klein. Wegen der besonderen Freude bei Eltern und Kindern kam der Weihnachtsmann des Gleitschirmclubs Colibri bereits zum dritten Mal in den letzten vier Jahren an Heiligabend aus der Luft auf die Rodelbahn des Freiburger Hausbergs. Am 24.12.2009 möchte er bei genügendem Schnee und guten Wetter gerne wiederkommen und vielleicht auch einen Engel zur Unterstützung mitbringen. GSC Colibri, Volker Jung

Anzeige

WWW.BLUESKY.AT

Fliegen ist geil!
www.paracenter.com
Gleitschirm - Motorschirm - Tandem - Reisen
+49 (0) 5321 43737 **FRESH BREEZE**

PARAGLIDING ADVENTURE
Alles rund um's Fliegen!!

Im Soca-Tal

www.paragliding-adventure.com

Zimmervermietung
Parataxi im Hause
org. von Ausflügen
und viel mehr
ideal auch
für Gruppen

SLOVENIA

Mehr Infos!

S.Triebel / W.Reinelt
Tel.: +386-(0)41-810-999 <http://www.paragliding-adventure.com>
5220 Tolmin-Slowenien e-mail: paragliding-adventure@amis.net

Anzeige

**Zuviel Wind zum Fliegen ?
Sport und Spaß im Wind
www.mywind.de
Tel.: 05130 925900**

FLUGSCHULE WESTENDORF

Nova Testzentrum
die neuen Schirme sind bereits eingetroffen!

Tandemflüge - Aus- u. Weiterbildung - Reisen - Handel - Verleih

Bergliftstr. 22, A-6363 Westendorf
mobil: +43 676 847617100



Odenwaldpokal im Drachen und Gleitschirmfliegen

In Hardheim fand das traditionelle Odenwaldpokalfiegen statt. 13 Drachenflieger und 9 Gleitschirmflieger fanden sich im Fluggebiet Hockenberg ein. Die Piloten konnten vom Hockenberg oder an der Winde starten. Am Samstag mussten die Piloten, die sich für die Winde entschieden hatten, bei wechselnden Winden oft lange auf eine gute Startmöglichkeit warten. Die Piloten, die vom Hockenberg starteten, hatten hier den Vorteil, dass man nach Westen, Norden und Osten starten konnte. Am Sonntag waren die Windverhältnisse klarer, wir hatten einen mäßigen Ostwind und so konnte schon früh an der Winde und vom Berg gestartet werden. Nach dem Wettbewerb wurden noch Freiflüge vom Berg und an der Winde durchgeführt. Insgesamt wurden 112 Flüge absolviert. Höhepunkt für unseren kleinen Zuschauer war mal wieder der Ballabwurf. Insgesamt wurden 100 Bälle abgeworfen, für jeden gefundenen Ball konnten sich die Kids einen Preis von dem gut bestückten Geschenke Tisch aussuchen. Gewinner des Odenwaldpokal im Drachenfliegen wurde Franz Schütz vom CfD Hardheim, der auch unseren Wandpokal mitnehmen durfte. 2. wurde Ingo Schmid vom DHG Mulfingen und 3. Ralf Trenkle von den Althofdrachen. Bei den Gleitschirmfliegern gewann Gerald Köpf von den 1. Hohenhaslachern Fliegern. 2. wurde Claudia Volk ebenfalls 1. Hohenhaslacher Flieger und 3. wurde Thobias Köhler ifg 2000. Ich möchte mich an dieser Stelle bei Allen bedanken, die zum Gelingen des Festes beigetragen haben. CfD Hardheim, Manfred Pientka



GCO-Pokalfiegen 2008

Wie jedes Jahr veranstaltete der Gleitschirmclub Ochsenhausen, kurz GCO, seine Vereinsmeisterschaft. Trotz sehr kühler Witterungsverhältnisse machten sich 12 Flieger sowie einige Helfer und Interessierte auf den Weg nach Buching an den Buchenberg. Dort angekommen, hieß es nach Besichtigung des Landefeldes und einem kurzen Briefing „The window is open!“ In zwei Durchgängen sollte durch eine Landung im Zentrum des 30-Meter-Kreises gepunktet werden. Dies erwies sich nach Aufkommen von starkem Wind als sehr schwierig. 6 Piloten kamen noch vom Startplatz weg. Danach war der Wind so stark, dass sich die restlichen Flieger aus Sicherheitsgründen dazu entschieden mit der Bahn wieder hinunter zu fahren. So wurde aus zwei Durchgängen nur einer. Die gestarteten Teilnehmer hatten nun noch Chancen auf Zusatzpunkte bei Geschicklichkeitsspielen, wie dem Pilotentest, dem Zielwerfen mit einem Frisbee und mit dem Zwetschensteinspucken. Die Pokale haben dieses Jahr gewonnen: 1. Platz Udo Wohlketzetter, 2. Platz Helmut Seeburger und 3. Platz Hermann Walter. Herzlichen Glückwunsch! Gleitschirmclub Ochsenhausen, Renate Baier



Stele am Kandel erklärt den Sport

Neues vom DFC Südschwarzwald

Eine kurvenreiche Straße mit wunderschönen Ausblicken führt von Waldkirch bis knapp unter den Gipfel des 1.247 m hohen Kandel bei Freiburg. An klaren Tagen genießen viele Touristen und Ausflügler die Aussicht auf Schwarzwald, Vogesen und bis zu den Alpen. Direkt am Weststartplatz des DFC Südschwarzwald nahe dem Gipfel steht seit kurzem eine dreisprachige Stele mit dem Titel „Welche Zauberkraft lässt die Flieger steigen“. Schon zum zweiten Mal hintereinander kommt der Deutsche Meister im Drachenfliegen vom Kandel. Nach Klaus-Peter Wilming im Jahre 2007 gratulierte der Vorsitzende der Drachen- und Gleitschirmflieger in der diesjährigen Mitgliederversammlung in Waldkirch dem Sportler Roland Wöhrle zum Gewinn der Deutschen Meisterschaft 2008. Der DFC verzeichnet weiterhin einen großen Mitgliederzuwachs, aktuell ist die Mitgliederzahl des Vereins auf 310 gewachsen, davon ca. 60 Drachenflieger und 250 Gleitschirmpiloten.

Höhepunkt des Jahres war der erstmals am Kandel veranstaltete Regiocup, zum gemeinsamen Fliegerfest kamen über 250 Gleitschirmpiloten aus allen 9 Südschwarzwälder Vereinen. Einen besonderen Dank sprach der Vorsitzende Jürgen Müller hier nochmals den beiden Hauptsponsoren Ford Ernst + König und Sparkasse Freiburg – Nördlicher Breisgau aus, die erst die Ausrichtung dieses Festes ermöglichten. Beschlossen wurde in der Versammlung im November dem Forstamt Simonswald bei einer Ausholzaktion im Kandelwald zu helfen, um neue Brutreviere für das geschützte Auerwild zu schaffen. Des Weiteren werden sich die Mitglieder auch an einer Bepflanzungsaktion des Forstamtes Waldkirch in den nächsten Wochen beteiligen. In Abstimmung mit der AG Wanderfalken konnten erweiterte Schutzräume am Kandelfelsen im Glottertal eingerichtet werden, so konnte dieses Jahr nach der Brutzeit das erfolgreiche Ausfliegen zweier Jungvögel beobachtet werden. Natur- und Artenschutz ist ein wichtiges Anliegen aller Sportler, die diese wunderschöne und ruhige Sportart ausüben. DFC-Südschwarzwald, Klaus-Dieter Sauer

Anzeigen

FLY... ..YOUR WAY

2J.-CHECK 149,- EURO INHL. VERSAND

BASIC TRAINING PERFORMANCE CAMPS SAFETY CAMPS MOTOR CAMPS HOLIDAY CAMPS XXL PARA-SHOP

www.BLUE SKY .at
A - 9920 Sillian 83 • Tel. +43 4842 5176

DIE ALPENPROFIS AUF DER SONNENSEITE DER ALPEN

Kompaktes GPS-Vario. Sehr einfache Bedienung. Ultrapräzise. Mit modernster Technik. Speziell auf Gleitschirmflieger abgestimmt.

SKYTRAXX

- ▶ Integriertes SIRF III GPS
- ▶ Logger (OLC)
- ▶ Bluetooth
- ▶ Flugverbotszonen
- ▶ Wegpunkte / Routen

Tel.: +49(0)7651-3732 Fax: +49(0)7651-2542
www.flugvario.de info@flugvario.de

flugpark-olymp.de

Tel. D: 0371 516478
GR: 0030 6972 453495

Gleitschirmreisen Tandemflüge Motorschirm Minimum

Ausbildung in der schönsten Ferienregion Deutschlands

www.ich-will-fliegen.de Allgäuer Flugschule: 0171-3693556



Erstes Norddeutsche Jugendevent

Jugendlicher Nachwuchs in vielen Vereinen leider Mangelware. Selbst bei einer stabilen, guten Mitgliederzahl macht Überalterung den Clubs zu schaffen. Ganz ehrlich, unser Verein hatte auch keine besondere Plattform für Jugendliche und setzte wenig Anreize zum Vereinsbeitrag. Doch zwei Faktoren spielten uns glücklicherweise in die Karten. Eine Vereinsflugschule, die einige Nachwuchspiloten ausbildet und in 2007 nahmen einige junge Drachen- und Gleitschirmflieger Kontakt mit uns auf. Die Schnittmenge waren 10 Piloten, die sich in unserem Umfeld bewegten. Daher entschloss sich unser Verein, ein Jugendlager zu planen und auf der Jahreshauptversammlung wurde beschlossen, Vereinsmitglieder bis 28 Jahren dürfen alle Leistungen für die Hälfte der normalen Vereinskonditionen in Anspruch nehmen.

Nun aber ein kleiner Einblick in das erste Norddeutsche Jugendevent, welches vom 16.8. bis 23.8. 2008 im DHV-Schleppzentrum Nord Neustadt-Glewe stattfand. Wir hatten großes Wetterglück, von Samstag bis einschließlich Freitag fand täglich Flugbetrieb statt.

Die ersten Tage haben sich die Jugendlichen die Startbedingungen noch ausgesucht, doch mit jedem Flug stieg das Niveau der Piloten. Am Ende der Woche schreckten nicht einmal anspruchsvolle Seitenwindbedingungen die Junioren vom Fliegen ab. 193 Starts in diesen Tagen, kein Zwischenfall, alle sind gesund und munter wieder nach Hause gefahren (wir waren so froh). Höhepunkte aus Fliegersicht waren sicherlich Anikas bestandene A-Scheinprüfung und Norman, der nach fünf Tagen Doppelsitzertraining am Freitag sei-

ne ersten zwei Soloflüge absolvierte. Schön fanden wir die Stimmung in unserem Fliegercamp. Georg hatte von seiner Pfadfindergruppe eine Jurte besorgt, die wir mit Tischen, Stühlen und drei Kochstellen herrichteten. Ein paar Kerzen und Fackeln, so wurden es lauschige Abende. Zweimal wurde in der Jurte sogar Beamer und Leinwand aufgebaut, für Theorie und unsere Videoclips. Da die Wettervorhersage immer schlecht war, hat uns Helmut Grossklaus täglich um 6.45 Uhr aus den Schlafsäcken geschmissen: "Lass uns die guten Bedingungen nutzen, bevor es schlecht wird". Und so zog die Karawane aufs Flugfeld. Geflogen wurde dann bis ca. 11.00 Uhr und anschließend sehr ausgiebig gefrühstückt.

Mit 20 Flügen auf der Habenseite konnte man ganz in Ruhe überlegen, wie der Tag verlaufen soll. Tolle Unterstützung brachte am Montag Horst Barthelmes (Schleppfachmann DHV) in die Runde. Er filmte jeden Start/Landung, gab hilfreiche Tipps, fand mahnende Worte und abends im Camp wurde unser Flugbetrieb ausführlich besprochen. Untermalt von lehrreichen Videoclips übers Fliegen am Seil und deren Gefahren. Ich hoffe, es hat ihm gefallen bei uns und einen Vortrag in einer Jurte hält er auch nicht so oft.

All die positiven Stimmen schaffen Raum und Ideen für ein Jugendevent 2009. Und wenn es wieder so tolle Helfer gibt, nur zu. Herzlichen Dank an Hans-Joachim, Helmut und Piet, ohne die es nicht möglich gewesen wäre, so etwas auf die Beine zu stellen. Für 2009 planen wir vom 25.7. bis 2.8. wieder ein Jugendevent.

Hamburger Drachen- und Gleitschirmflieger, Axel Eckhardt

Im Oldenburger Land mit neuer Konzeption an den Start!

Nachdem das Drachen- und Gleitschirmfliegen im Nordwesten Deutschlands immer noch sehr verstreut, sporadisch oder gar nicht stattfindet, will der Drachenpilot Harro Gerund eine neue Konzeption für die Region erarbeiten und damit eine nachhaltige langfristige infrastrukturelle Maßnahme realisieren. Gedacht wird hierbei an eine wirtschaftlich selbsttragende Konzeption, ähnlich wie bei den Wasserskiliften.

Aus Gründen einer höheren Attraktivität und in Hinsicht auf langfristige Ziele ist vorgesehen, dieses Vorhaben an einem Ort anzusiedeln, der sich auch in anderen Bereichen des Fremdenverkehrs und sportlichen Freizeitbereichen betätigt. Einer der ersten Schritte zur Umsetzung dieser Konzeption ist es, einen Überblick über das Pilotenaufkommen in der nordwestdeutschen Region zu bekommen und zudem festzustellen, ob überhaupt ein öffentliches Interesse besteht. Harro Gerund bittet daher alle Gleitschirm- und Drachenflieger aus dem Raum Oldenburger Land und Umgebung, die sich für die Konzeption interessieren, sich bei ihm unter der Nummer 04486-6169, Mobil: 0172-4316572 oder per E-Mail: harro.gerund@t-online.de zu melden.

Unetrtschrift

Abschied

Die Sonne scheint warm an diesem herbstlichen Spätsommertag 1991. Der Wind steht gut drauf auf unseren Miniberg. In den Pappeln auf der Bergkuppe rauscht es. Wie schon oft schlepe ich den Rogallo voller Elan das sechste Mal den Hügel der Sewecken-Berge nahe Quedlinburg im Harz wieder hinauf. Oben kurze Verschnaufpause, Starvorbereitung und dann Nase in den Wind ... Fahrt aufnehmen ... ich renne volle Pulle, Schweben, Genießen ... Schade, schon kommt die Erde wieder zu nahe, also Ausstoßen und ... krach. Mist, hatte nicht darauf geachtet, den Drachen sauber geradeaus zu halten und bin auf dem Trapezdeck aufgeschlagen. Der Schaden hält sich in Grenzen, aber das linke Trapezrohr ist krumm. Kurzer Blick in die Runde. Kein Mensch zu sehen. Nur meine Frau, die auf dem Hügel oben meinen Hüpfbeobachtet hat, kommt zu mir gestürmt. Plötzlich steht er neben mir. Grinsend sagt er: „Kannst meinen (Drachen) nehmen. Der fliegt besser und verzeiht auch kleine Fehler. Aber Du bist zu langsam im Anflug!“ Aha, woher sollte ich das denn wissen? Bis dahin war mir nur wenig Rat zuteil geworden und was ich vom Starten und Landen mit einem Hängegleiter wusste, hatte ich mir weniger oder mehr selbst beigebracht. Was mir später immer wieder einfiel: Eigentlich ging es von dieser Stunde an bergauf mit meinen Flugkünsten. Hätte mir Stephan nicht seinen Scout und seinen Rat zur Verfügung gestellt, wer weiß was aus mir geworden wäre ... ! Heute bin ich voller Trauer. Es ist August und ich stehe an seinem Grab. Eigentlich ein Tag, den Flieger in der Luft verbringen. Cumuluswölkchen am Himmel. Der Wind streift nur sanft über die Wipfel der großen alten Bäume des Wiperti-Friedhofes. Immer wieder tauchen Bilder in mir auf, von vergangenen Flugtagen, von unseren Anfängen im Windenstart. Und ich erinnere mich an Stephans wachen, aufmerksamen Blick und seinen Humor. Das kann doch nicht mit einem Mal zu Ende sein? Fast schicksalhaft, dass Stephan fast auf den Tag genau vom Leben Abschied nimmt wie sein großes Vorbild Otto Lilienthal. Für ihn war Lilienthal eine Inspiration. Mit Leidenschaft und Disziplin widmete er sich der Fliegerei. Nur wer hätte verhindern können, dass die schwere Krankheit ihm alle Kraft raubt? Immerhin hat Stephan bis zu seinem Ende nichts dem Zufall überlassen. Geboren 1956 und aufgewachsen in Quedlinburg war Stephan ein Pionier der ersten Stunde des Drachen- und Gleitschirmfliegens in unserer Harzregion. Besonders das motorlose Fliegen und die Flugtechnik einfacher manntrogen-der Gleitflugapparate hatten es ihm angetan. In seiner Wohnstube oder im Garten entstanden sogar flugfähige Nachbauten und wer weiß wie viele unvollendete Gerippe der berühmten Lilienthal-Gleiter. Noch heute kann man einige davon im Museum in Anklam bewundern. Über dieses Hobby hat er gute Freunde in aller Welt gefunden und Kontakte gepflegt. Das Fliegen mit Hängegleitern hat sich Stephan selbst beigebracht. Er wusste, wie schwer dieser Weg ist. Darum hat er sein Wissen geteilt, vermittelt, Disziplin angemahnt, aber niemals böse geschimpft. Kurze Zeit nach dem Fall der Mauer begann für ihn sicher die fliegerisch aktivste Zeit. Und diese Zeit hatten wir gemeinsam. Du warst uns immer ein Vorbild. Die Mitglieder des Drachenfliegerklubs Ostharz sind stolz darauf Dich, Stephan, in ihrer Mitte zu haben. Ja haben, denn für uns lebst Du weiter in der Erinnerung als guter Freund und begeisterter Flieger. Zum Andenken an die schöne, gemeinsame Zeit grüßen Dich Andreas, Bernd, Dennis, Frank, Henric, Jürgen, Manfred, Steffen, Thorsten, Uwe. Drachenfliegerclub Ostharz

REDAKTIONSSCHLUSS
FÜR INFO 157 = 20.2.09
FÜR INFO 158 = 15.4.09

FLY... ..YOUR WAY

2J.-CHECK 149,- EURO INHL. VERSAND

XXL PARA-SHOP TOP INZAHLUNGNAHME

www.BLUE SKY .at
 A - 9920 Sillian 83 • Tel. +43 4842 5176

Südafrika - La Palma - Almunecar - Algodonales - Marokko - Toscana
 Norma - Norditalien - Wellnes Week - Transdanubien - Berner Oberland
 Türkei - Slowenien - Südtirol - Nordtirol - Trentino - Lago d'Iseo
 Castelluccio - Lago di Como - Dolomiten - Wallis-Fiesch - Walk & Fly
 Grottammare - St. Andre - Larangne - Chile - Brasilien - Lanzarote

Parafly

Schönes Appartement mit Pool für 2-6 Personen wochenweise direkt am Landeplatz Roquebrune/Monaco ab Euro 580,- zu vermieten.

Tel: 0043 664 445 32 33
 moni@parafly.at
 www.parafly-stuba.at

TEXTILUHR TX07

nach Kretschmer

Luftdurchlässigkeitsprüfgerät. Airpermeability Tester Porosimeter
 2-Jahres-Check, Tuchprüfung, netzunabhängig, transportabel

EURO 1.785,00
 Incl. 19% MwSt.

Incl. Akku- Ladegerät
 Incl. 50cm² Messfläche
 Incl. Testplatte

HSL GMBH D - 69126 HEIDELBERG, TEL.: +49(0)6221 303101
 EMAIL: hsl@hsl-gmbh.com. INTERNET: www.hsl-gmbh.com

WEGWEISER DURCHS LABYRINTH

Ein Beitrag von Heiko Link

FOTO MARTIN SCHEEL BEI DER WM 2009 IN MEXICO

www.dhv.de

Die nationale und internationale Wettbewerbsszene ist groß und bietet Einsteigern wie Profis eine Vielzahl an Möglichkeiten. Der Haken an der Sache: Das System ist kompliziert und selbst für Experten nur schwer zu durchschauen. Drachen- und Gleitschirmpiloten, die bei Wettbewerben fliegen, teilen sich laut Richard Brandl vom DHV-XC-Team im Wesentlichen in zwei Gruppen auf: „Die einen wollen weiter kommen und peilen dabei durchaus auch das Nationalteam an, die anderen sehen den Wettbewerb als fliegerische Weiterbildung an und haben keine Ambitionen in eine möglichst hohe Klasse aufzusteigen.“ Die persönlichen Gründe in die Wettbewerbsszene einzusteigen sind dabei so unterschiedlich, wie die Piloten und ihr Leistungsstand.

Vier Möglichkeiten hat ein B-Schein-Inhaber. „Vor der Anmeldung sollte aber ausreichende Flugpraxis im Flugbuch stehen und selbstständige Thermik erfahrung vorhanden sein“, findet Karl Slezak vom DHV-Referat Sicherheit. Ihm geht es um die Sicherheit der Piloten. Formell reicht der B-Schein aus. Bei einigen Wettbewerben, wie zum Beispiel der Junior- oder Ladies-Challenge, sind Einsteiger durchaus gern gesehen. „Nichtsdestotrotz ist es eine gute Idee, sich zunächst in Flugschulen bei Performancekursen, Streckenseminaren, betreuten Reisen, Thermik-, Sicherheits- oder anderen Trainings weiterzubilden“, erklärt der Teamchef des Gleitschirm-Nationalteams, Harry Buntz.

Um im Einzelfall eine gute und sichere Entscheidung treffen zu können, braucht der Flieger Informationen. Dieser Überblick über den Wettbewerbs-Dschungel soll Interessierten beim Einstieg in die Wettbewerbsszene helfen.

Lokale Wettbewerbe im eigenen Verein bieten Piloten die Möglichkeit sich in heimischen Gefilden und ohne großen Aufwand mit anderen zu messen. Die gestellten Aufgaben reichen vom Streckenflug über Ziellandeübungen bis hin zu Gaudi-Veranstaltungen, bei denen beispielsweise mit zwei vollen Wasserbechern gestartet wird und möglichst wenig Flüssigkeit verschüttet werden darf.

Ziel beim **DHV-XC** (früher OLC) ist es, eine möglichst weite Strecke zurückzulegen. Wie viele Punkte dabei pro Kilometer angerechnet werden, hängt davon ab, ob der Pilot mit dem Wind geradeaus fliegt oder auf Dreieckskurs möglichst weit zu seinem Ausgangspunkt zurückkommt. Einsteiger wie Fortgeschrittene können am Hausberg los legen, genau so gut aber auch im Urlaub in neuen und vielleicht für Streckenflüge besser geeigneten Geländen Punkte sammeln.

„Mit dem DHV-XC erreichen wir Piloten, die nicht so gerne an zentralen Wettbewerben teilnehmen“, erklärt Richard Brandl. Wie viele Flüge gemacht werden, bleibt jedem selbst überlassen. Gewertet werden die besten drei, wenn mindestens ein Start in Deutschland erfolgte. Zwei Mal darf der Pilot auf europäischem Boden abheben. Zusätzlich zu den Einzelwertungen gibt es diverse Unterwertungen, wie zum Beispiel die Bundesliga, in der Vereine als Mannschaften gewertet werden oder den Deutschlandpokal für Flachlandpiloten. In der Einzelwertung wird in der „Sportklasse“ (alle Geräte bis Gütesiegelklasse 2), der „Offenen Klasse“ (Gütesiegelklasse 2-3, 3 und Prototypen) und der „Damenwertung“ gestartet. Die besten drei der beiden ersten Klassen, sowie die beste Dame qualifizieren sich für die Liga. „Es ist fast immer so, dass die Erstplatzierten gar nicht in die Liga wollen. Dann kommen die Nachrücker zum Zuge“, erklärt Richard Brandl. Aus jeder Klasse geht außerdem

ein „Deutscher Streckenflugmeister“ hervor.

Um teilzunehmen benötigen Piloten einen Internetzugang sowie ein GPS, das die Flugstrecke und die Höhenlinie aufzeichnet. Nach einer kurzen Registrierung auf der Webseite des DHV können sie ihre Flüge hoch laden.

Die **Junior- und die Ladies Challenge** führen Herren bis 28 Jahre und Damen ohne Altersbeschränkung an das Fliegen bei Wettkämpfen heran und haben einen starken Weiterbildungscharakter. Die gestellte Flugaufgabe hängt vom Wetter und Gelände ab. Die Teilnehmer beider Wettbewerbe werden sieben Tage lang von den Trainingsleitern der Nationalmannschaft betreut und profitieren von deren Erfahrungen. Die Anreise lohnt sich laut Peer Hoffmann, der an der separat ausgetragenen Junior-Challenge der Drachensieger teilnahm, auch wegen der Theorie-Workshops. Darin werden Flüge besprochen und Wissen zu Themen wie Technik und Umgang mit dem GPS vermittelt. „Vor allem die Vorträge des DHV-Arztes Eckhart Schröter, beispielsweise zur Ersten Hilfe, finde ich top“, betont Peer. Während der Challenge halten die Trainingsleiter nicht nur nach zukünftigen Leistungsträgern für die Nationalmannschaft Ausschau, sondern entscheiden auch nach ihrem persönlichen Eindruck, welche Piloten in der Liga mitfliegen dürfen. Zu den Besonderheiten der Hanggliding Challenge siehe Seite 7.

GLEITSCHIRM

Bei den **Landesmeisterschaften** gehen die Gleitschirmflieger an vier Tagen auf Strecke. Auch hier richtet sich die gestellte Aufgabe nach Gelände und Wetter. In der Regel wird ein Race geflogen, bei der der Schnellste nach mehreren Stunden Flugzeit gewinnt. „Wer hier mitfliegt, sollte nicht vor 100 Piloten am Startplatz

erschrecken“, betont Harry Buntz. „Das kann man mögen und sich wohl fühlen“, fügt er hinzu. Womit er niemanden abschrecken möchte. Schließlich bietet die Gemeinschaft im Vergleich zum Alleinflug einen Sicherheitsvorteil. „Der Wettbewerb ist ein Gruppenerlebnis bei dem total viel Fliegerlatein ausgetauscht wird. Hier fühlt man sich immer geborgen, egal wie gut man fliegt“, findet Harry. Sinn und Zweck des Wettbewerbs ist es, die Piloten für die Liga zu qualifizieren. Die Landesmeisterschaften werden als Regionen Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg, Hessen, Nordrhein-Westfalen, Bayern und Ost- und Norddeutschland ausgetragen. Wobei zum Beispiel die Nordrhein-Westfalen die Möglichkeit haben, sich mit den Bayern zu einigen und im bergigem Gelände bei deren Meisterschaften mit zu fliegen. Am Ende gibt es dann zwei Landesmeister und einen Overall-Gesamtsieger. Der **German-Cup** unterscheidet sich nur bei den Teilnahmevoraussetzungen und der Betreuung der Piloten von den Landesmeisterschaften. Die Teilnehmer müssen mit einem mustergeprüften Seriengerät starten und dürfen nicht in der Liga fliegen. „Wir wollen Einsteiger fördern und verhindern, dass die Liga-Piloten ihnen die Pokale klauen“, erklärt Harry Buntz. Weitere Unterstützung bekommt der Nachwuchs von den Piloten aus der Nationalmannschaft und Spitzenpiloten, die beim German-Cup ihr Wissen bei eventuellen Vorträgen an die Basis weiter geben. Die **Liga** dient laut der Sportordnung dazu, die Piloten auf internationale Wettbewerbe vorzubereiten. Geflogen werden vier Wettbewerbe die jeweils zwei bis vier Tage dauern und zusätzlich als Hauptwettbewerb die einwöchige Deutsche Meisterschaft. Die Flugaufgabe richtet sich nach dem Wetter und Gelände. In der Regel wird ein mehrstündiges Race geflogen, bei dem eine vorgegebene Anzahl von

Wendepunkten abzufliegen ist. „Hier mit zu fliegen ist ein Aushängeschild für die Piloten und ein echter Grund stolz zu sein“, findet Sportvorstand Axel Stuckenberger. Die Gleitschirmflieger qualifizieren sich entweder über die Landesmeisterschaften, den DHV-XC, den German-Cup, die Junior-, die Ladies-Challenge oder indem sie schon in der Liga flogen und gut genug abschnitten, um drin zu bleiben, bzw. durch eine Kaderrangliste. Um an der **Deutschen Meisterschaft (DM)** teilzunehmen, muss der Pilot in der Liga fliegen oder in der Kaderrangliste des DHV sein (Punkte für die Kaderrangliste sammeln deutsche Piloten zum Beispiel bei internationalen Wettbewerben). Deutscher Meister kann jedoch nur ein Liga-Pilot werden. Die Meisterschaft dauert eine Woche. Die Flugaufgabe richtet sich nach dem Wetter und Gelände. In der **Open** werden die Gleitschirmflieger aus dem Ausland repräsentiert, die bei der „Offenen Deutschen Meisterschaft“ mitfliegen. **Europameisterschaften (EM)** werden alle zwei Jahre ausgetragen. Die EM ist nicht „offen“, es dürfen nur Europäische Piloten mitfliegen. „Das Niveau ist sehr hoch, die Wertigkeit des Turniers damit aber nicht geringer als bei einer Weltmeisterschaft, weil die Europäischen Piloten die Spitze im Gleitsegelsport bilden“, erklärt Harry Buntz. Zwei Wochen lang fliegen die Gleitschirmflieger täglich, sofern das Wetter mitspielt. Die Flugaufgabe hängt vom Wetter und Gelände ab. In der Regel wird ein Race geflogen: Der Schnellste gewinnt. Es müssen mindestens drei gültige Durchgänge geflogen werden. Die nächste EM wird im Mai 2010 in Abtenau /Österreich ausgetragen.

Bei einer **Weltmeisterschaft (WM)** stellen die Flieger ihr Können in den unterschiedlichsten Geländen unter Beweis. „In Australien flogen sie eher im Flachland, was natürlich ein starker Gegensatz zu den Bergen in Österreich ist“, berichtet Harry Buntz. Genau wie bei der EM müssen in zwei Wochen mindestens drei gültige Durchgänge geflogen werden. Teilnehmen können alle Nationen, die sich anmelden. Vor Ort starten pro Land mindestens 3 + 1 Piloten (3 Männer + 1 Frau oder umgekehrt.) Auch die WM

findet alle zwei Jahre statt. Vom 24. Januar bis zum 06. Februar findet die Weltmeisterschaft in Mexico statt. Aktuelle Live-Berichte unter www.dhv.de.

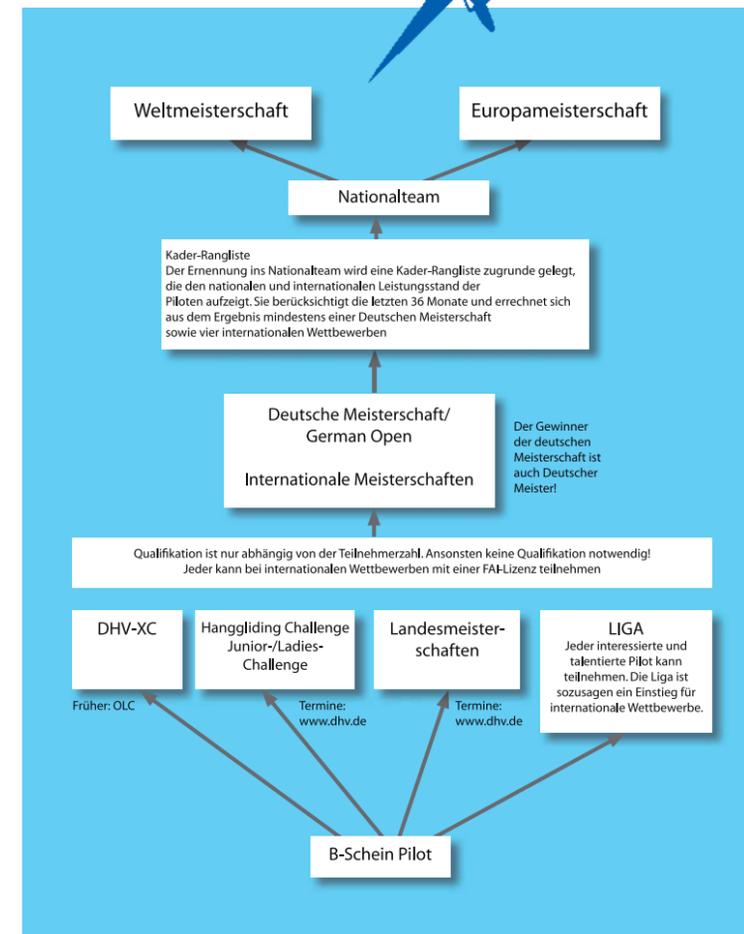
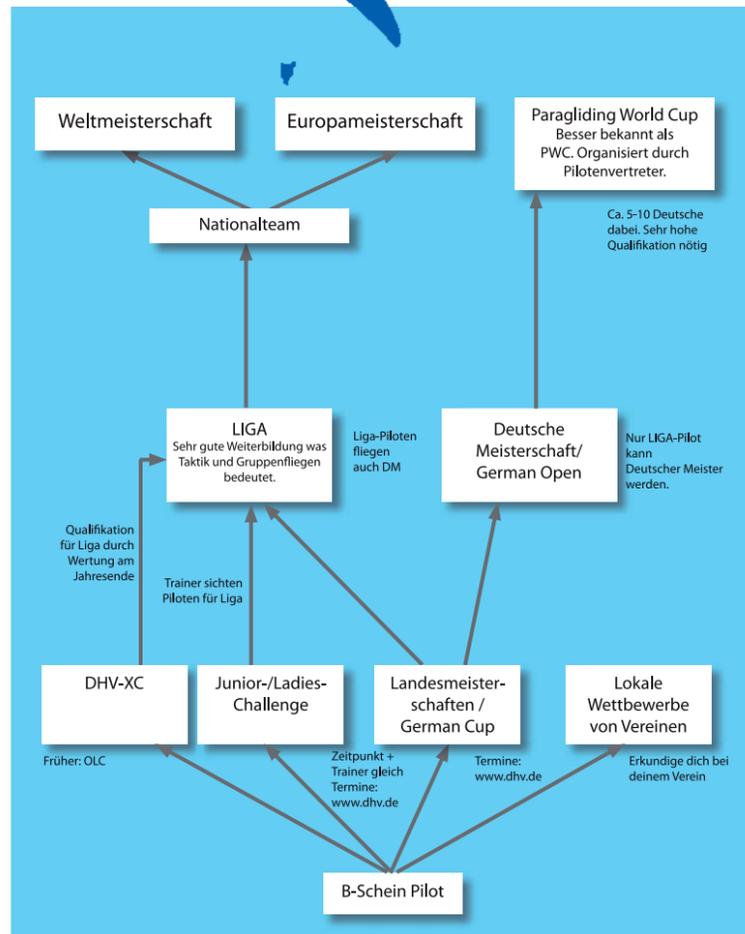
Der **Paragliding World Cup (PWC)** ist eine eigene Wettbewerbsreihe. Sie erstreckt sich über mehrere Monate, in denen eine Vielzahl von Durchgängen überall auf der Welt geflogen wird. Am Jahresende werden die Punkte der gesamten Serie addiert und die Sieger ermittelt. „Dadurch ist der PWC die oberste Plattform des Wettbewerbsports“, betont Harry Buntz. Nur die allerbesten Piloten der einzelnen Länder werden nach einem strengen Selektionsverfahren ausgewählt. Nicht mehr als fünfzehn Deutsche - die

nicht zwangsläufig Mitglied des Nationalteams sein müssen - schaffen es, sich zu qualifizieren. Es gibt fünf World Cup-Veranstaltungen und ein World Cup-Super-Finale.

DRACHEN

Auch der Drachenflieger mit B-Schein hat vier Möglichkeiten, in die Wettbewerbszene einzusteigen. Der große Unterschied zu den Gleitschirmfliegern ist, dass die Teilnehmerzahlen bei nationalen Wettbewerben deutlich geringer sind. Das hat zur Folge, dass - außer bei der Ernennung für das Nationalteam - die Qualifikation entfällt. Die Hierarchie ist ebenfalls anders aufgebaut (siehe Grafik). So befindet sich die Liga nicht in der zweiten Ebene, sondern ist für jeden Interessierten und talentierten Piloten offen. Sie ist mit dem German-Cup der Gleitschirmflieger gleichzusetzen, den es für Drachenpiloten nicht gibt.

Die **Landesmeisterschaften** werden in den Regionen, Baden-Württemberg, Hessen, Norddeutschland, Bayern und Ostdeutschland ausgetragen. Manchmal werden mehrere LM zusam-



Das Nationalteam nimmt an Europa- und Weltmeisterschaften teil. Der Teamchef (Harry Buntz GS, Regina Glas HG) nominiert zwei Monate vor einem Wettbewerb die Piloten und kümmert sich um die gesamte Organisation. Vor Ort ist der Teamchef Leiter des Teams, Betreuer, Rückholer, macht Fotos und berichtet auf der Webseite des DHV live vom Wettkampf. Das Nationalteam reist meistens eine Woche vor Beginn eines Turniers an und trainiert im Wettkampfgelände.

FOTO ANDREAS BUSSLINGER





FOTO GERHARD PETER IN KÖSEN

Lufttüchtigkeitsanweisung

Gleitschirm Cargo L, DHV GS-01-0675-99

Am 16.8.2008 hat sich ein schwerer Unfall beim Gleitschirm-Doppelsitzerschlepp an der Winde ereignet.

Der Doppelsitzerschirm, Airea Cargo L, war im Abflug, bei einer Höhe von ca. 5-7 m GND, unvermittelt in einen Stall geraten. Pilot und Passagier stürzten senkrecht nach unten und verletzten sich beim Aufprall auf dem Boden schwer. Vom Start und dem darauf folgenden Unfall wurde eine Videoaufnahme gemacht. Die Analyse ergab, dass der Absturz wahrscheinlich nicht durch einen Pilotenfehler verursacht worden war. Bereits vor einigen Jahren war es mit einem Gleitschirm des gleichen Modells, ebenfalls beim Windschlepp, zu einem Unfall mit praktisch identischem Ablauf gekommen. In beiden Fällen waren die Trimmer des Doppelsitzers vollständig geschlossen gewesen, beim ersten Unfall befand sich zudem das Startgewicht unterhalb des geprüften Bereiches.

Der DHV erlässt folgende **Lufttüchtigkeitsanweisung**:

Bis zum Abschluss der Untersuchung des Unfalls vom 16.8.2008 dürfen Doppelsitzer-Gleitschirme des Typs Airea Cargo L im Windschleppbetrieb nicht mehr eingesetzt werden. Die Maßnahme tritt mit sofortiger Wirkung in Kraft. Gmund, 1.10.08 - Karl Slezak, DHV-Sicherheitsreferent
Der DHV wird nach Abschluss der weiteren Untersuchung umgehend über das Ergebnis informieren.

Warnung

GIN Boomerang 5/07 + GIN Boomerang 5/08 - mit Dyneema Leinen

Wir möchten alle Boomerang Piloten an folgendes erinnern: Gin Gliders empfiehlt dringend, dass bei allen Leinen nach jeweils 100 Stunden Betriebszeit die Leinenlängen und Leinenfestigkeit überprüft werden sollen. Alle Stammeinen sollen nach 100 und alle darüberliegenden Leinen nach 200 Stunden Betriebszeit ausgetauscht werden, auch wenn sie bei der Überprüfung noch gut erscheinen. Ebenso empfehlen wir dringend die Überprüfung der Bruchfestigkeit für unummantelte Kevlar/Aramid Leinen und die Überprüfung der Leinenlängen für unummantelte Dyneemalinen. Dyneemalinen können schrumpfen.

Zur Vermeidung von Problemen, und um die Piloten von der Notwendigkeit der Maßnahme zu überzeugen und sie dabei zu unterstützen, bietet Gin Gliders allen Piloten, deren Boomerang mit Dyneemalinen ausgerüstet sind, einen neuen Leinensatz (Version 2008 inklusive Version 2008 Tragegurte) zu einem um 50% reduzierten Preis an. Bitte wendet Euch an Aerosport International, Grafenstrasse 26, DE 83098 Brannenburg.

Brannenburg, 15.10.08 - Kurt Vorraber, Geschäftsführer, Aerosport International, Grafenstrasse 26, DE 83098 Brannenburg, Tel: +49 8034 1043, info@aerosport.de, www.aerosport.de

Sicherheitsmitteilung

Gurtzeug für Gleitschirm Cross Over CULT

DHV GS-03-0326-06

Betrifft die Größen XS und S

Eine Pilotin hatte berichtet, dass bei einem Turnhallen-Wurftraining die Auslösung des Rettungsgerätes nur mit erhöhtem Kraftaufwand möglich war.

Die auf diese Mitteilung folgenden Untersuchungen von Skywalk und DHV hatten folgendes Resultat:

1. Erfolgt die Auslösung des Rettungsgerätes in der durch den Außencontainer vorgegebenen Zugrichtung, sind die Auslösekräfte unterhalb der durch die Lufttüchtigkeitsforderungen (LTF) als Maximalwert erlaubten 7 daN.
2. Bei Zugrichtung in einem Winkel von 45° oder mehr nach schräg oben kann die Auslösekraft höher als 7 daN liegen, gemessen wurden bis 10 daN. Diese höhere Auslösekraft wurde besonders bei langsamer Zugbewegung am Griff festgestellt. Grund für die höhere Auslösekraft ist, dass die Enden des Auslösegriffes, bei Zugrichtung nach schräg oben, eine Drehbewegung durchführen müssen. Die relative Steifigkeit der Griffenden führt zu Reibung in den Verschlusslaschen während dieser Drehbewegung und damit zu erhöhtem Kraftaufwand für die Auslösung. (Bild 1)



Bild 1: CULT 2 XS und S, Originalgriff

3. Bei der Montage des Auslösegriffes des Nachfolge-Gurtzeuges Cult XC, der weiche Griffenden aufweist, sowie eine optimierte Geometrie, bewegten sich die Auslösekräfte, unabhängig von der Zugrichtung, bei ca. 5 daN. Eine problemlose Auslösung war in jedem Fall gegeben. (Bild 2)



Bild 2: CULT XC Griff mit optimierter Geometrie und weichen Endstücken

4. Die erhöhten Auslösekräfte bei Zugrichtung nach schräg oben konnten nur bei den Größen S und XS des Gurtzeuges Cult-2 festgestellt werden.

Obwohl es sich bei der Beanstandung um einen Einzelfall handelt und die erhöhte Auslösekraft nur unter bestimmten Umständen festzustellen war (langsam Ziehen des Griffes nach oben), empfiehlt Skywalk betroffenen Haltern einen Austausch des Griffes.

Betroffene Halter eines Gurtzeugs Cult 2 Größe S oder XS werden gebeten, mit Skywalk Kontakt aufzunehmen. Grassau, 19.11.08 - Manfred Kistler, Geschäftsführer Skywalk GmbH, Bahnhofstraße 110, D-83224 Grassau, www.skywalk.org, info@skywalk.org

Sicherheitsmitteilung

Hängegleiter Atos VQ DHV 01-0422-07

Nach einem fehlerhaften Aufbau (Vertauschen der Flügelrohre) war es mit einem Hängegleiter Atos VQ zu einem tödlichen Unfall gekommen. Die Unfalluntersuchung hat ergeben, dass ein Vertauschen der Flügelrohre beim Aufbau vom Piloten nur schwerlich bewerkstelligt und unentdeckt bleiben kann. Die Unfalluntersuchung hat jedoch Möglichkeiten aufgezeigt, wie die Gefahr einer Fehlmontage weiter reduziert werden kann. In Absprache mit dem DHV erlässt der Hersteller, Fa. A.I.R. GmbH, folgende Sicherheitsmitteilung: Die an den Flügelrohren befindlichen Farbmarkierungen für Rechts (Grün) und Links (Rot) werden zusätzlich am Holm angebracht, so dass bei korrekter Montage Markierungen gleicher Farbe gegenüberliegen. Zusätzlich werden die Flügelrohre mit "Left" und "Right" beschriftet.

Die Umrüstung bereits ausgelieferter Geräte erfolgt bei der nächsten Jahresnachprüfung, zusätzlich kann jeder Pilot entsprechende Aufkleber beim Hersteller anfordern und selbst aufbringen.

Rutesheim, 10.11.2008 - Felix Rühle, Geschäftsführer, A+R GmbH, Schillerstraße 95, D-71277 Rutesheim, Tel.: +49 (0)7152 351 251, Fax.: +49 (0)7152 351 252, Email: info@a+r.de, : www.a+r.de

Sicherheitsmitteilung

Gleitschirm-Gurtzeug Airwave GT Light, EAPR-GZ-7050/08

Bei den ersten ausgelieferten Seriengurtzeugen Airwave GT Light ist eine fehlerhafte Montage des Fußbeschleunigers möglich. In einem Fall kam es dabei zur Auslösung des Rettungsgerätesgriffes bei Betätigung des Fußbeschleunigers. Zudem sind die beiden Rollen zur Führung des Beschleunigungssystems so dimensioniert, dass der Einzug von lockerer Kleidung und damit Blockade des Beschleunigers erfolgen kann. Die betreffenden Gurtzeuge sind daran zu erkennen, dass sie auf jeder Seite nur einen Führungsring für den Fußbeschleuniger, seitlich an der Sitzbrettkante, aufweisen. Gurtzeuge mit zwei Führungsringen auf jeder Seite (jeweils einer seitlich an der Sitzbrettkante und einer an der hochgezogenen Seitenverkleidung zwischen den Hauptgurten) sind nicht betroffen.

Die Fa. Airwave bietet allen Haltern betroffener Gurtzeug eine kostenlose Nachbesserung an, wodurch die mögliche Fehlmontage des Fußbeschleunigers und ein Einzug lockerer Kleidung in die Beschleuniger-Umlenkrolle ausgeschlossen wird. Die Nachbesserung beinhaltet die Montage eines zusätzlichen Führungsrings für das Beschleunigerseil sowie den Austausch der Umlenkrollen gegen solche mit kleinerem Rollendurchmesser. Airwave Gliders, Gewerbepark 6, A-6142 Mieders, Tel. ++43-(0)5225-64455, Fax: ++43-(0)5225-64455-66, www.airwave-glidern.com



TOP-FLUGGEBIETE

TIPPS VON DEN PROFIS - TEIL 2



<http://leonardo.thenet.gr>

www.thermikwolke.de

www.gps24.de

www.hanag.de

www.charly-produkte.de

www.brauniger.com

www.avena-uhren.de

www.gleitschirmflieger.de

Uli Strasser

Deutscher Streckenflugmeister
Gleitschirm,
Sportklasse (DHV-XC)

1. Warum fliegst Du gerne in diesem Gebiet und was zeichnet es aus?

Die Kulisse in Slowenien ist wunderschön. Im Norden hat man die Julischen Alpen mit dem imposanten Triglav, an seinem Fuß liegt malerisch der Bohinj-See und im Süden kann man manchmal sogar die Adria sehen. Und nicht zu Unrecht wird die Soča als schönster Gebirgsbach der Alpen bezeichnet.

Es gibt immer wieder Wetterlagen, bei denen im Südosten des Alpenbogens super Flugbedingungen herrschen, während in weiten Teilen der übrigen Alpen nicht an Streckenfliegen zu denken ist. Oft kann man viele Kilometer im Delphinstil zurücklegen, begleitet von Greifvögeln und riesigen Geiern (deren Gleitzahl ich mir schon lange wünsche). Auch später im Jahr herrschen dort noch gute thermische Bedingungen, da das Klima wegen der nahen Adria relativ mild ist. Wenn das Wetter einmal nicht für die großen Strecken passt, hat man dennoch genügend Alternativen. Für jede Windrichtung gibt es rund um Kobarid und Tolmin Startplätze. Und sollte das Wetter in den Bergen mal keinen Flug zulassen, ist da immer noch der Lijak bei Gorizia. Dort ist man fast schon an der Adria und bei SW-Lagen hat man Flugbedingungen ähnlich wie in Bassano. In einer Stunde kann man von Tolmin aus am Startplatz sein, so lange dauert die Auffahrt von Kobarid auf den Stol auch. Die Infrastruktur im Soča-Tal ist für uns Flieger optimal. Es gibt schöne und gepflegte Campingplätze mit Internetzugang, preiswerte Ferienwohnungen, günstige und gute Restaurants und einen sehr gut organisierten Shuttle-Service zu den umliegenden Startplätzen bis hin zum Lijak. Die Leute sind ausgesprochen freundlich und der Euro ist inzwischen offizielle Währung. Der etwa 20 km weiter östlich von Tolmin gelegene Startplatz am Lajnar bei Sorica lockt durch sein XC-Potential. Dort ist alles viel einsamer als im Soča-Tal, man muss ca. eine halbe Stunde zu Fuß zum Startplatz und nur an aussichtsreichen Streckentagen trifft man mehrere Piloten an. Die Fliegerei ist dort wesentlich anspruchsvoller als im Soča-Tal und nur etwas für erfahrene Piloten.

Welche Jahreszeit, Wetterlage und Windrichtungen sind besonders geeignet?

Die weitesten Flüge wurden bisher zwischen Mitte Mai und Ende Juli gemacht, vereinzelt fiel auch noch Mitte August die 200er-Marke und selbst im Oktober sind noch stundenlange Thermikflüge drin. Früh im Jahr liegt aber auch im Süden noch zu viel Schnee (der Startplatz bei Sorica befindet sich in einem kleinen Skigebiet). Optimale Streckenbedingungen gibt es in Slowenien oft dann, wenn es z.B. auch am Hochfelln super geht. Ein zentrales Hoch über den Alpen mit schwachen südlichen Winden oder ein Hoch über Südost-Europa liefert die besten Voraussetzungen. Das Lauern auf die Hochfellntage war bisher auch der



Grund, weshalb ich im Mai oder Juni noch nicht dort unten war. Beste Windrichtung: Am Startplatz bei Sorica ist SO bis S sehr zu empfehlen, ansonsten droht ein Sicherheitstraining (ich spreche da aus Erfahrung). Optimal ist es, wenn der überregionale Wind vormittags aus SO weht und am Nachmittag aus SW dreht (dann hat man hin wie zurück Rückenwindunterstützung). Generell sollte es wie bei den meisten geschlossenen Aufgaben schwachwindig sein, da man oft sehr geländenah fliegt und sonst alles verblasen wird. Bei moderaten überregionalen W, NW bis N-Winden ist man in Tolmin oder Kobarid besser aufgehoben und bei starkem Ostwind oder bei Bora (böiger kalter Fallwind aus N, NO bis O) fährt man am besten gar nicht erst hin.

Welche Infos benutzt Du, um die Wetterentwicklung dort vorzusehen und für die Flugplanung vor Ort?

Da die durchschnittliche Flughöhe nicht so hoch ist, nutze ich für die Windprognosen die 850 hPa-Karten des Profiwetters bei www.wetteronline.de und bei www.wetterzentrale.de (entspricht ca. 1.500 m ASL). Natürlich beobachte ich auch die Windverhältnisse

auf ca. 3.000 m Höhe. Die Thermikprognosen des Alpherth (für registrierte Piloten bei Austrocontrol www.flug-wetter.at kostenlos) und des kostenpflichtigen Alpenflugwetters (www.alpenflugwetter.de, Alpherth-Modell der gesamten Alpen inkl. Randgebiete) liefern mir ebenfalls wertvolle Hinweise für die Flugplanung. Nicht zu vergessen natürlich unser fleißiger Stefan Hörmann mit seinem www.gleitsegelwetter.info. Durch den Check einiger Webcams in der Gegend (z.B. Triglav) und tatsächlicher Wetterwerte für Ljubljana, Loiblpass, Triglav und Udine versuche ich, die Prognosequalität einzuschätzen. Vor Ort ist dann ein Internetzugang, z.B. im Camp Lazar bei Kobarid (hat auch WLAN), die für mich beste Möglichkeit, ein Informations-Update zu bekommen. Gute Karten hat man, wenn am Startplatz bei Sorica Locals anwesend sind, die ebenfalls auf Streckenjagd gehen wollen. Aber verlassen sollte man sich nicht, sonst ist man schnell verlassen und wenn man am Wochenende bei strahlend blauem Himmel gar keinen Piloten am Startplatz trifft, dann ist meistens etwas faul - oder man ist zu spät dran.

Nach welchen Kriterien entscheidest Du die Flugaufgabe des Tages?

Das Gelände ist ideal für große Ziel-Rück-Flüge bzw. flache Dreiecke. Je nach Tagesgüte, persönlicher Verfassung und dementsprechender Reisegeschwindigkeit versuche ich halt so weit wie möglich nach Westen zu fliegen und dann wieder zurückzukommen. Bei sehr tiefer Basis (bedeutet hier unter ca. 1.700 m ASL) sollte man spätestens bei Gemona umdrehen. Wenn es nicht um Punkte geht, fällt die Entscheidung zum rechtzeitigen Umdrehen natürlich leichter, da bei einem Absauffer nach der großen Talquerung bei Gemona der Rückweg zum Startplatz in eine Odyssee

ausarten kann. Auch das Zurückfliegen von Tolmin zum Startplatz klappt nicht immer und man sollte nicht zu spät dran sein. Denn selbst ab Tolmin bleibt gegen Abend ohne Rückholer nur noch ein Taxi für die gut 40 Straßenkilometer nach Sorica.

Jede Streckenflugaufgabe hat seine Schlüsselstellen. Welche ist die größte „CruX“ in diesem Fluggebiet und was ist Dein Tipp dazu?

Die größten Schlüsselstellen bei weiten Flügen vom Lajnar müssen im Kopf überwunden werden. Man muss mental bereit sein, endlose Rückwege zum Startplatz und spannende Außenlandungen mit langen Fußmärschen in Kauf zu nehmen. Fliegerisch kann man die Aufgabe in mehrere Abschnitte unterteilen. Der Startplatz ist sehr thermisch und der Startzeitpunkt muss daher gut erwischt werden. Bei zu frühem Start steht man schnell unten, sofern man die spärlichen Notlandemöglichkeiten nutzen kann und später kachelt es gerne mal zu sehr. Die ersten 20 km ist die Thermik bei entsprechend frühem Start noch relativ schwach und man kann nur oberhalb der Baumgrenze sicher außenlanden. Erst ab Tolmin entspannt sich die Landesituation deutlich. Ab Kobarid bis Gemona ist es bei guten Bedingungen eine Rennstrecke. Hier kann man manchmal 30 km ohne einen einzigen Kreis geradeaus fliegen. Bei Gemona muss man sich entscheiden: Umdrehen zu Gunsten eines im Fall der Fälle moderaten logistischen Aufwandes zurück zum Startplatz (ca. 130 km flaches Dreieck). Oder man gibt sich die 10 km Talquerung über den Tagliamento und die Autobahn Villach-Udine. Bei einem Absauffer droht ab hier aber dann wie gesagt eine Odyssee zurück zum Startplatz



(außer man hat eine Zenta, gell Sepp). Hier kann man Rückholer allerdings schnell verprellen. Beim nächsten Slowenienausflug sollte man evtl. einen Neuen unvoreingenommenen mitnehmen oder man trumpt Richtung Villach und lässt sich dort einsammeln. Landemöglichkeiten hat man bei Gemona genügend, auf der anderen Talseite im Westen bei der Autobahn und dem Lago di Cavazzo ist allerdings eine schöne Düse. Dort kommt man in der Regel tief an und der Talwind bläst oft ziemlich kräftig (gefährlich zum Landen, aber gut zum Aufsoaren, allerdings im unteren Bereich nicht ganz einfach, da der Soaringhang nicht direkt von vorne, sondern eher seitlich angeströmt wird).

Nach der Talquerung wird es richtig spannend. Weite Streckenabschnitte sind definitiv unlandbar und auf Handyempfang in den abgelegenen Seitentälern kann man sich nicht verlassen. Je nach fortgeschrittener Tageszeit, Wetter, Lust und Laune legt man dann seinen Wendepunkt und fliegt im Prinzip den gleichen Weg wieder zurück zur Autobahn. Bei der großen Talquerung zurück über die Autobahn nach Osten steuert man den nördlichen der beiden in Talmitte liegenden Berge (Monte San Simeone) an. Der steht im Talwind und man kann hier auf der Südseite die nötige Höhe tanken, um den Einstieg in die weiter nordöstlich gelegene Bergkette Richtung Slowenien zu schaffen. Diese Bergkette fliegt man ca. 30 km bis Zaga im Tal entlang, aber Vorsicht: Die letzten 10 km sind unterhalb der Baumgrenze wieder einmal unlandbar und außerdem ist das Ucceatal übel mit Seilen verseucht. Ohne jede Kennzeichnung verlaufen Materialseilbahnen nicht nur am Hang entlang sondern auch in großer Höhe quer über das Tal von der Straße auf der Südseite (Stol) zu Almen auf der Nordseite. Alternativ kann man nach Überquerung des Passes bei Musi wieder zu der südlichen Rippe queren und zurück zum Stol fliegen. Da hat man zwar eine Talquerung mehr, aber es ist sicherer und bei guten Bedingungen auch nicht langsamer. Über der Soca angelangt (entweder aus dem Ucceatal oder vom Stol nach Norden querend) fliegt man an der nördlichen Talseite die Bergkette entlang Richtung Km. An dessen Westflanke sollte man möglichst

hoch aufdrehen und dann entlang des Tracks vom Hinweg weiter Richtung Vogel fliegen (hohe Bergkette nördlich von Tolmin).

Spät am Tag ist es hier oft schwer, die vom Vogel zum Kobala herunterziehende Rippe noch genügend zu überhöhen, um den Rückweg Richtung Startplatz sicher angehen zu können.

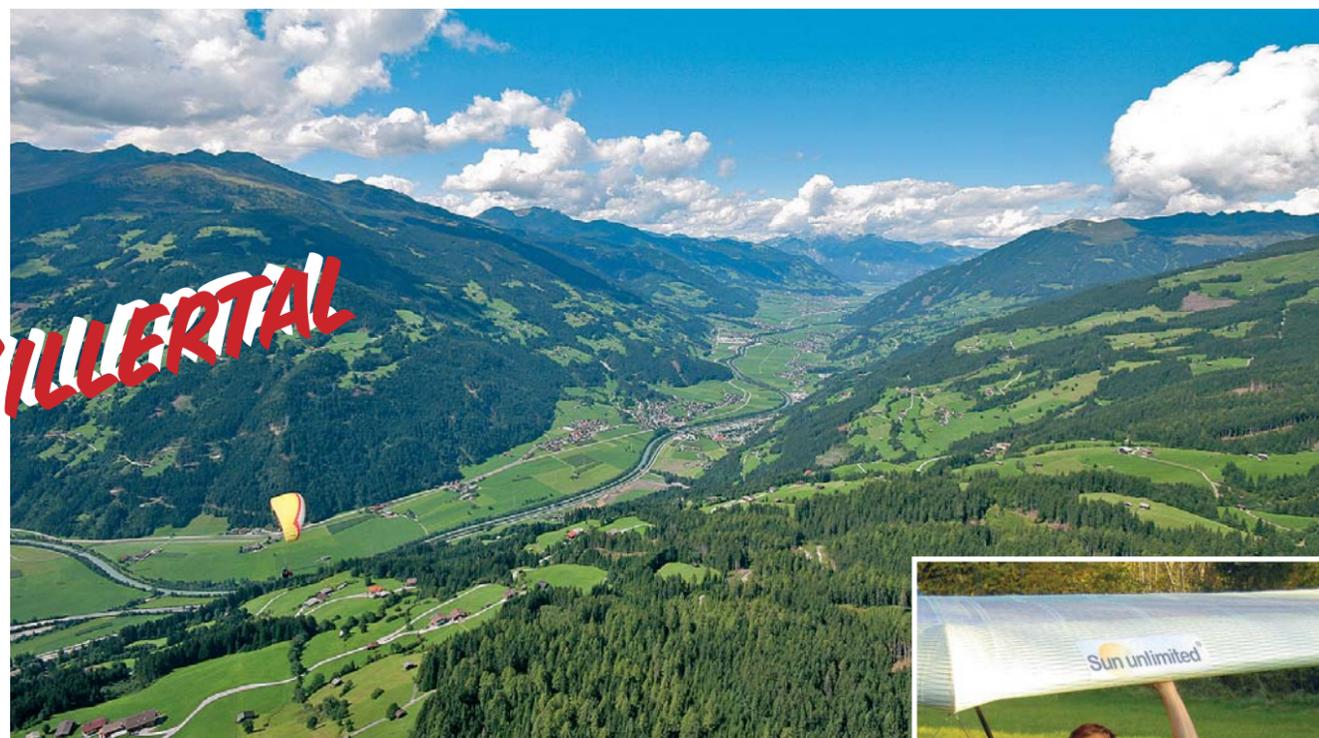
An guten Tagen fliegen die Cracks sogar noch über den Startplatz am Lajnar hinaus weiter nach Osten und schinden so noch einige Kilometer raus. Aber auch hier sind Landeplätze Mangelware. Alternativ landet man in Tolmin und fährt mit dem Taxi oder einem hilfsbereiten Fliegerkollegen zum Startplatz. Trampen ist von dort am Abend eher nicht erfolversprechend

Auf was muss man aus Sicherheitsgründen besonders achten?

Es steht eigentlich schon alles in der Beschreibung der Schlüsselstellen (der Flug besteht ja eher aus einer Serie von Schlüsselstellen, aber hier noch mal ein paar sicherheitsrelevante Punkte zusammengefasst: Startplatz klein und sehr thermisch, anspruchsvoll. Bei Absauffer nur Hanglandung. Über weite Strecken wenig bis keine Landemöglichkeiten. Bei Außenlandungen drohen oft lange Fußmärsche. Oft geländenahes Fliegen und daher wenig Zeit für taktische Entscheidungen, geringe Sicherheitshöhen. Ucceatal mit Seilen kontaminiert. Starker Talwind im Tagliamento-Tal. Bei Unfällen kann nicht mit rascher Hilfe gerechnet werden. Rückweg zum Startplatz bei Außenlandung kann zur Odyssee werden.

Kannst Du uns noch einen besonderen Ratschlag geben?

Nicht gleich am Lajnar bei Sorica starten. Erst einmal nach Kobarid oder Tolmin ins wunderschöne Socalal zum Fliegen gehen. Vom Stol oder Kobala kann man weitaus entspannter die Gegend erkunden und auch einen guten Teil der großen Dreiecke abfliegen. Ich fahre seit Jahren immer wieder mal u.a. im Rahmen unseres Clubausfluges im Herbst dorthin, um Genussflüge zu machen und habe mir die großen Strecken auch erst nach und nach „erflogen“.



Peter Achmüller
Deutscher Streckenflugmeister
Drachen, (DHV-XC)

Warum fliegst Du gerne in diesem Gebiet und was zeichnet es aus?
Eigentlich ist das Zillertal nicht mein bevorzugtes Fluggebiet, denn es liegt zu weit vom Wohnort entfernt. Somit erfordert die Anfahrtszeit ein Wecken um halb sechs, da liege ich normalerweise noch im Koma. Außerdem vermeide ich, unnötiges Kerosin durch den Auspuff zu blasen bei gleichzeitiger Behauptung, ich betreibe eine umweltfreundliche Sportart.

Aber dieser Startplatz bietet viele Pluspunkte für Langstreckenflüge, welche im Voralpenland kaum und sogar inneralpin nur selten so optimal zusammentreffen. Und da ich in den letzten beiden Jahren jeweils zum Ende der Hauptsaison durch inneralpine Starts meiner Wettbewerber nach hinten durchgereicht wurde, wollte ich dieses Mal dem Zug der Herde folgen und mir ein Take off für das ultimative Dreieck suchen.

Das herausragende Kriterium für dieses Gebiet ist der Startplatz. Er liegt an einer breiten Ostflanke und wird damit bereits mit der Morgensonne angestrahlt. Im Zusammenspiel mit der Starthöhe von 2.000 m steigt man hier schon weg, wenn die Voralpenstartplätze noch in der Talinversion liegen und auf den Südrampen die Sonne noch nicht um die Ecke gekommen ist.

Welche Jahreszeit, Wetterlage und Windrichtungen sind besonders geeignet?

Die beste Jahreszeit beginnt wohl dann, wenn die

Zufahrtsstraße geräumt und damit die Auffahrt zum Start frei ist. Die Antwort auf die Fragen zur Wetterlage und Windrichtung bringt den zweiten großen Vorteil dieses Gebietes ans Licht. Dadurch, dass der Startplatz weit unterhalb des Gipfelgrates liegt und ein durchgehender hoher Gebirgszug dem Starter den Rücken frei hält, erlaubt das Gelände auch Starts bei Westwindlagen bis zu mittleren Geschwindigkeiten. Allerdings sollte man schon wissen, was man tut und beim Erreichen des Kammniveaus keinen allzu flauschigen Empfang erwarten. Hier schlagen bei Westlagen dieselben Naturkonstanten zu wie an der Emberger Alm bei Nordwind.

Welche Infos benutzt Du, um die Wetterentwicklung dort vorauszu sehen und für die Flugplanung vor Ort?

Ich hatte diese Saison 10 Flüge, nur vierzig Prozent davon endeten mit einem Ergebnis unter 400 OLC-Punkten. Was ich damit verdeutlichen möchte, ist der große Vorteil, den einem meteorologische Kenntnisse über die Basics hinaus verschaffen können. Einerseits ist es eine preisgünstige und wirksame Lebensversicherung, zum anderen ist es die Effizienz, die auch Leuten, welche wie ich voll im Berufs- und Familienstress eingebunden sind, überhaupt noch am großen Zirkus teilhaben lassen können. Ich versuche während der heißen Phase der Verlockung von Fertiggerichten zu widerstehen und bereite mir überwiegend meinen eigenen Wetterbericht aus den Rohdaten zu. Anschließend gleiche ich diesen mit den üblichen Prognosen aus dem Internet und Stefan Hörmanns Wetterabo ab. Am Vorabend des 22. Juni hatte definitiv ich den klarsten Blick in die Kristallkugel.



Nach welchen Kriterien entscheidest Du die Flugaufgabe des Tages?

Ich halte grundsätzlich nichts von Spinnackersegelerei. Allein schon aus dem oben erwähnten Grund gehe ich seit Jahren nur noch geschlossene Aufgaben an. Mit der Performance heutiger Turmlosdrachen sind Gegenwindschenkel bis zu 25 km/h möglich. Den Wertungsfaktor 1,5 für's Stromabwärtsschwimmen stuft ich aus sportlicher und ökologischer Sicht als zu hoch ein. Ich plane bereits bei der Auswahl der Startplätze die Königsdisziplin ein und variiere nur die genauen Führungslinien der Schenkel meiner FAI-Dreiecke anhand der überregionalen Windströmungen und Arbeitshöhen – frei nach dem Motto: „Je höher und ungebremster, desto geradliniger.“ Abschließend zu diesem Thema noch ein letzter Vorteil für das Fluggebiet der Zillertaler Schürzenjäger: Die ersten Kilometer vom Start weg tanzt es sich zunächst ganz easy ohne große Talsprünge Richtung Südwesten entlang von morgendlicher Sonne angestrahlter Flanken und anschließend auf gleichem Weg wieder zurück. Das bringt Speed schon am Vormittag und schont gleichzeitig die Nerven für spätere Herausforderungen, wenn die Sonne den Zenith schon längst überschrit-

FOTO BURKHARD MARTENS



ten hat und das Auto noch in weiter Ferne hinter mehreren Pässen steht.

Jede Streckenflugaufgabe hat seine Schlüsselstellen. Welche ist die größte „CruX“ in diesem Fluggebiet und was ist Dein Tipp dazu?

Zunächst gebe ich euch den Tipp, auf Schlüsselstellen schon in der Planungsphase zu verzichten, sie kosten meistens viel Zeit, bringen euch nur selten in die „Hall of Fame“ und holen euch mit unverhältnismäßiger Wahrscheinlichkeit auf den Boden. Streckenflüge bergen sowieso schon genügend unerwartete Herausforderungen. Ich kann mich bisher nur an zwei Flüge erinnern, die vom Start bis zum Sonnenuntergang in der Kategorie „gently floating“ einzustufen waren.

Die größte Schwierigkeit bei Dreiecken aus dem Zillertal heraus stellt wohl das Eintauchen ins Voralpenland nördlich des Wilden Kaisers dar, hier herrscht ein anderes Klima. Man sollte sich da nicht zu tief fallen lassen, denn der bayerische Wind zeigt an guten Tagen schon am Nachmittag seinen üblen Charakter und verdirbt die Thermik.

Auf was muss man aus Sicherheitsgründen besonders achten?

Don't panic – das klingt so einfach und banal, ist es aber nicht. Ein Beispiel:

Man schätzt die Windsituation falsch ein, befindet sich ohne Vorwarnung plötzlich im Lee unter Grat, alle Symptome deuten auf weiträumiges starkes Sinken hin und weit und breit gibt es keine Landemöglichkeit. In der Regel steigt jetzt schon beim Lesen

der Puls, in der Realität geht bei den meisten die Sensitivität für klares Denken und das Auffinden aufwärts gerichteter Luftströmungen verloren. Hier helfen nur antrainierte Verhaltensmuster und Checklisten für Katastrophenfälle. In den Winterworkshops beim DFC Hochries haben wir diese ausgearbeitet und trainiert.

Kannst Du uns noch einen besonderen Ratschlag geben?

Da lehne ich mich an den Daoismus an, ihr müsst euch deshalb zwei Ratschläge anhören.

Zunächst Yin:

Geht endlich raus aus eurer persönlichen Komfortzone und probiert aus, was in euch steckt. Hört nicht auf, das Glitzern der Juwelen hinter der nächsten und übernächsten Kante bis zum Sonnenuntergang zu suchen. Nur das persönlich durchlebte Erschließen immer neuer Perspektiven lässt mich nach über einem Vierteljahrhundert noch jeden neuen Flug als großes Abenteuer mit unendlichem Spaßfaktor erleben. Wer sich bei dieser Sportart an Argumenten festklammert, die das Trennen der Rettungsleine zum Hauptlandeplatz verhindern, wird sehr schnell wieder zu dem mutieren, wozu er am besten geeignet ist – zum Fußgänger.

Und zum Abschluss Yang:

Haltet Euch am Leben. Ihr solltet euch jeden Tiger, den ihr am Schwanz packt, vorher genau anschauen. Hätte mir ab 1980, als mir zum ersten Mal die Formel $Fa=ca \cdot q \cdot A$ den Boden unter den Füßen weggezogen, nur einer davon das Fell über die Ohren gezogen, würde dieser Tipp jetzt nicht mehr bei euch ankommen.



Gleitschirm- und Drachen-Beschriftungen. Perfekt und sicher.
Infos: +49(0)8051 63676 www.gh-werbebeschriftungen.de



**FLUGSCHULE SILVRETTA
GALTÜR/TIROL**

Serfaus-Fiss-Ladis

Hochgebirge: Das Fliegen mit dem Adler
Hotel und Flugschule unter einem Dach

**Größtes Aus- und
Weiterbildungszentrum Westtirols**

Flugerfahrung über 35 Jahre
Höhenflüge für Auszubildende
DHV/AERO-CLUB anerkannt

A-Schein Prüfung nach terminlicher Absprache
Tandemflüge mit den besten Piloten
In Kooperation mit den umliegenden,
bekanntesten Fluggebieten
Fliegerstammtisch im Hotel Silbertaler

Sommerhit 2009

490 Euro

All-inklusive-Woche „Flugpauschale“
7 Tage Silbertalers feine Halbpension
Top Qualität und viel Auswahl
Jeden Freitag Galamenü
Täglich mittags Fliegersuppentopf
PLUS: Individueller Flugservice
Beratung und Betreuung, Funkeinweisung,
Starthilfe, hochalpine Einweisungen, Transfer und
Gebühren für Start und Landeplatz

Sommerhit 2009

330 Euro (für Nichtflieger)

7 Tage Silbertalers feine Halbpension
PLUS 5 Tage Silvetta Card:
Die Freikarte für Bergbahnen, Museen,
Motto: Gesund, naturnah & sportiv in der
Wander – Sport & Genussregion
KOSTENLOS: Eintritt ins Erlebnisbad neben unserem
Haus, Flieger-Suppentopf jeden Mittag
Abholservice vom Landeplatz

Termin Slowenien

17.05. - 24.05.2009

Für Flugschulen und Reiseorganisatoren
NEU: Chalet für 12-20 Personen
sehr günstig zu mieten, jetzt anfragen!

www.flugschule.galtuer.at www.silbertaler.at
e-mail: silbertaler@galtuer.at
Elmar Ganahl, A- 6563, Galtür 61 a
Tel. 0043 5443 8256, Fax 0043 5443 8459



Schnee oder das hohe Gras bin ich selbst oft am Limit und gezwungen, eine wirklich gute Phase für einen sicheren Start abzuwarten, auch wenn die Piloten hinter mir murren.

Auf was muss man aus Sicherheitsgründen besonders achten?

Ich achte immer darauf, einen geeigneten Landeplatz im Gleitwinkelbereich zu haben. Wenn mir die Basis nicht hoch genug erscheint, drehe ich um und versuche nicht, ins Pinzgau oder über den Gerlospaß zu fliegen.

Ebenso sollte man die Windrichtung und -stärke im Auge behalten, die inneralpin manchmal immens zunimmt und für Turbulenzen sorgt, an solchen Tagen bin ich auch schon oft wieder in Waidring umgekehrt. Ein ganz anderer Punkt – ich habe immer auch andere Flieger und Freunde informiert, dass ich beim Fliegen bin und welche Strecke ich in etwa geplant habe. Wenn es geht, verabreden wir am Start auch Rückholung und tauschen Telefonnummern aus, damit niemand „verlorengeht“. Direkter Funkkontakt zur Sicherheit wäre noch wünschenswerter.

Bei extrem langen Flügen – mein längster Flug dieses Jahr hat 7,5 Stunden gedauert – ist es wichtig, dass man in der Lage ist, auch noch konzentriert und sicher zu landen. Wenn ich merke, dass mir Kraft oder Konzentration ausgehen, dann wird es Zeit, mir ein schönes, großes Feld zu suchen, denn schließlich möchte ich auch am nächsten Tag wieder gesund am Start stehen.

Kannst Du uns noch einen besonderen Ratschlag geben?

Wenn man anfängt mit der Streckenfliegerei, ist es besonders hilfreich, wenn man die erfahrenen Piloten über den Tag ausfragt, das Wetter, die geplante Strecke. Natürlich nicht, wenn sie sich gerade startbereit machen, sondern möglichst vorher oder auch nach dem Flug am Landeplatz.

Zusammen mit Freunden durch die Alpen zu fliegen, macht mir seit Jahren viel Spaß. Man kommt schneller voran und fühlt sich sicherer. Besonderes Highlight war dieses Jahr, zusammen mit Peter Achmüller und Günther Porath auf Strecke zu gehen vom Hochfelln aus. Als ich dann im Pinzgau auch noch meine Nationalteam-Kollegin Ute Hoffmann traf und wir zusammen 50 km durchs Pinzgau gesegelt sind, über Funk verbunden, da wusste ich schon, dass es abends am Weßner Hof eine kleine Party geben wird.

Viele Piloten aus meinen Vereinen, dem DFC Achenal und dem 1. ODC, geben gerne Auskunft zu ihren Fluggebieten, haben auch mir schon viel geholfen beim Meistern immer größerer Strecken. Dieter Kamml von den Ruhpoldingern macht wunderbare Streckenflug-Briefings für alle Interessierten und der Samerberger Club gibt im Winter sogar viele Seminare, geleitet von deren besten Piloten, um sich auf die nächste Saison vorzubereiten. Außerdem macht es im Winter Spaß, die Tracklogs des vergangenen Jahres auszuwerten, mit anderen zu vergleichen und von noch größeren Abenteuern in der kommenden Saison zu träumen.

Flieger-Bonus



Mit der Schladming-Dachstein Sommercard ist deine Paragleiter-Ausbildung/dein Flugurlaub in Österreich preiswerter als je zuvor. Als Gast im Sommercard-Partnerhotel/pension sparst du dir alle Seilbahngelühren!

Folgende »Alles inklusive Freizeiteinrichtungen« sind für dich und deine Familie/Begleitung mit der Sommercard **kostenlos** benutzbar: Dachsteingletscherbahn, Berg- und Seilbahnen, Hallenbäder, Freibäder und Badeseen, Mautstraßen, Wander- und Linienbusse, Klammerlebnisse, Museen, Kinder- und Familienprogramme, Freizeit- und Wandererlebnisse.

Details unter:

www.aufwind.at

Ausbildung
Fliegen in den Bergen!
Wettergarantie durch 2 Standorte. Günstige »All inklusive Angebote«

Flugreisen und Sicherheitstraining
DHV anerkannt!

Corinna Schwiegershausen

Deutsche Streckenflugmeisterin Drachen, (DHV-XC)

Warum fliegst Du gerne in diesem Gebiet und was zeichnet es aus?

Das besondere am Hochfelln ist der Südoststart – im Frühjahr kann man bei guten Streckenflugbedingungen schon vor 10.00 Uhr morgens starten und tief in die Alpen fliegen, so dass man die maximale Thermikzeit ideal ausnutzen kann.

Dieses Jahr hat mir besonders geholfen, dass die Hochfelln-Bahn an den „großen Tagen“ für uns Flieger sogar schon früher als normal (9.00 Uhr) geöffnet hat und extra für die „Strecken-Verrückten“ bereits zweimal vor der ersten „Wanderer-Bahn“ gefahren ist. Mit meinen extrem frühen Starts vom Hochfelln wurden die deutschen Rekorde erst möglich.

Die ersten Querungen sind nicht allzu groß, weshalb man recht sicher mindestens bis zur Steinplatte kommt und sich dann dort entscheiden kann, ob es besser über Kössen oder die Loferer Steinberge aussieht. Landemöglichkeiten sind reichlich vorhanden, allerdings für Autos manchmal schwer zugänglich.

Welche Jahreszeit, Wetterlage und Windrichtungen sind besonders geeignet?

Das Frühjahr ist für große Flüge am besten geeignet, im April geht es los, Mai scheint allerdings das größte Potential zu haben, weil die Tage länger sind. Eine Wetterlage mit leichtem Südostwind und hoher Basis passt am besten, weil man dann auf dem Rückflug aus den Alpen heraus Unterstützung gegen den Bayerischen Wind hat. Eine Basis von 2.000 m am Hochfelln und mindestens 2.800 m inneralpin sorgt für eine schnelle Reisegeschwindigkeit.

Welche Infos benutzt Du, um die Wetterentwicklung dort vorauszusehen und für die Flugplanung vor Ort?

Austro-Control, Alptherm, Segelfluggewitterbericht Bayern, Fernsehewetter, Web-Cams vom Hochfelln bis ins Pinzgau, Flüge vom Vortag, Vorhersagen von Peter Achmüller und Toni Raumauff.

Die Flugaufgabe des Tages entscheidest Du nach welchen Kriterien?

Ich schaue auf die Uhr und berechne, was meine maximale Flugzeit sein soll. Je früher ich in der Luft an der Wolke und auf Strecke bin, desto tiefer kann ich in die Berge fliegen. Ich Drittel in etwa die mir zur

Para Supply.com
Der echte online Direktvertrieb

Saisonausverkauf für die Profis

Hersteller => Flieger

Schnellpackschlauch	€ 30
Press To Talk System	€ 33
Cockpit	€ 30

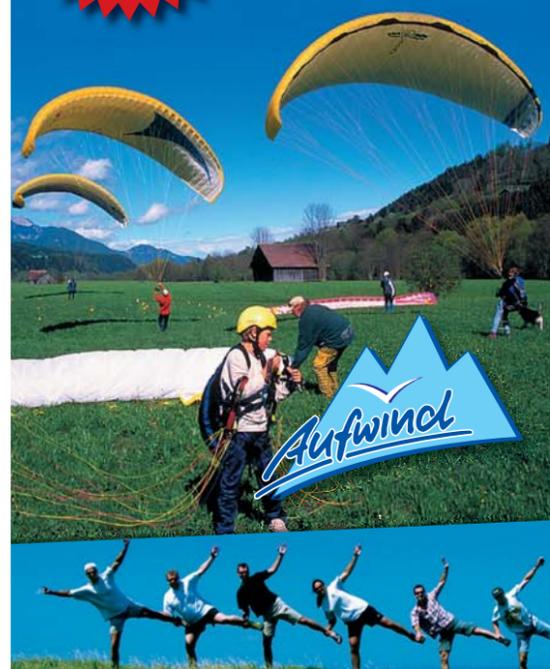
Verfügung stehende Zeit und schaue, wie schnell ich voran komme. Wenn es einen Hänger gibt oder eine andere Veränderung mich ausbremst, verkürze ich die Aufgabe.

Auf jeden Fall versuche ich, wieder am Ausgangspunkt anzukommen, denn wenn der nächste Tag auch wieder fliegbar wird, wäre eine lange Rückholaktion für die kurze Erholungsphase nicht hilfreich.

Jede Streckenflugaufgabe hat seine Schlüsselstellen. Welche ist die größte „Crux“ in diesem Fluggebiet und was ist Dein Tipp dazu?

Das frühe Aufstehen gehört bei Hochfellnflügen dazu, denn der Wind dreht gegen spätem Vormittag meistens so, dass man nicht mehr Richtung Südost-Anschlussbart starten kann. Und es kostet viel Kraft, einen Drachen nach Nord oder Süd zu tragen - außerdem ist von dort aus der benötigte Thermikanschluss erst später am Tag möglich. Es bietet sich an, gleich mit der 9 Uhr Bahn nach oben zu fahren. Dann habe ich, wie dieses Jahr, auf der Fahrt auch die Chance, mich mit anderen Top-Fliegern über Wetter und Streckenführung auszutauschen.

Der Startplatz an sich ist für Drachenflieger anspruchsvoll, da sich leider ein Weg durch den Hang zieht, der immer voller Wanderer ist. Durch den



Flugschule Aufwind: Eine Familie – Ein Team – Freude am Fliegen!

Flugschule Aufwind • www.aufwind.at
T +43(0)3687/81880 oder 82568 • Österreich

HAUSSTEIN



Erwin Auer
 Sieger Deutschlandpokal
 Gleitschirmfliegen
 (DHV-XC)

Warum fliegst Du gerne in diesem Gebiet und was zeichnet es aus?
 Ideal ist für mich, dass der Hausstein ziemlich genau zwischen meinem Arbeitsplatz in München und meinem Wohnort in Österreich liegt. Wie sich mittlerweile herausgestellt hat, ist der Hausstein ein sehr guter Ausgangspunkt für weite Streckenflüge. Natürlich ist er oft der Treffpunkt mit vielen meiner Vereinskollegen und Freunden. Das schöne Panorama von hier aus tut sein Übriges dazu.

Welche Jahreszeit, Wetterlage und Windrichtungen sind besonders geeignet?
 Die beste Zeit ist von April bis August, bei Hochdruck über Osteuropa mit mäßigen Ostwinden oder bei Föhn im Gebirge. Die ideale Windrichtung ist Süd-Ost.

Welche Infos benutzt Du, um die Wetterentwicklung dort vorauszusehen und für die Flugplanung vor Ort?
 Sehr hilfreich sind die Segelflugwetterberichte von Bayern und Oberösterreich (B3 Teletext S 624, ORF S 613 od. DHV Homepage). Natürlich werde ich auch von meinen Fliegerkollegen mit den verschiedensten Wetterinfos versorgt (ich muss ja zwischendurch auch noch was arbeiten!).

Die Flugaufgabe des Tages entscheidest Du nach welchen Kriterien?
 Seit wir im Ostbayerncup und DHV-XC nicht mehr vor



den Flügen dokumentieren müssen, entscheide ich erst während des Fluges unter Berücksichtigung von Windstärke, Windrichtung und Basishöhe, welche Aufgabe ich zu fliegen versuche. Meine Erfahrung und auch die meiner Fliegerkollegen hat gezeigt, dass z.B. große Dreiecke bei uns im Hügel- und Flachland nicht so leicht möglich sind aufgrund der um 2 bis 3 Stunden kürzeren Thermikzeit gegenüber dem Gebirge. Trotzdem kann ich jedem nur empfehlen, so einen Bayerwaldflug in Angriff zu nehmen! Das Panorama, das sich dort bietet, ist einfach toll. Es gibt fast nichts Schöneres!

Jede Streckenflugaufgabe hat seine Schlüsselstellen. Welche ist die größte "Crux" in diesem Fluggebiet und was ist Dein Tipp dazu?
 Die größte Hürde bei 300 m Höhenunterschied besteht darin, erst einmal über den Startplatz zu

kommen und nicht nach 3 Minuten wieder am Landeplatz zu stehen. Der Tipp eines Freundes (und mittlerweile auch mein Tipp) ist, den „fünf Minuten vor 12 Bart“ zu erwischen, da sich anschließend oft eine größere Abschattung ausbreitet und die Thermik einschläft. Eine weitere Hürde ist, vom Hügel- ins Flachland zu wechseln. Da bei diesen Übergängen oft Blauthermik herrscht, ist es sehr hilfreich, wenn mehrere Piloten gemeinsam unterwegs sind, um die Thermik leichter zu finden und zu zentrieren.

Auf was muss man aus Sicherheitsgründen besonders achten?
 Der Hausstein ist ein eher schwieriges Fluggebiet. Der Startplatz ist eine enge Liftschneise mit nicht immer eindeutigen Windverhältnissen. Man fliegt sehr nahe am Hang, die Thermik pulsiert oft stark. Ein Einklapper in diesem Bereich hat schon des Öfteren mit einer Baumlandung geendet. Der Landeplatz befindet sich auf einem kleinen Hügel mit wechselnden Windverhältnissen. Fliegt man zu hoch an, hat man Probleme im abschüssigen Gelände herunterzukommen.

Kannst du uns noch einen besonderen Rat geben?
 Der Hausstein ist ein ausgezeichnete Ausgangspunkt für große Streckenflüge. Wer jedoch Angst hat, über sehr große Waldgebiete zu fliegen, ist hier mit Sicherheit am falschen Platz.



EMBERGER ALM

Monika Mack
 Deutsche Streckenflugmeisterin Gleitschirm,
 (DHV-XC)

Warum fliegst Du gerne in diesem Gebiet und was zeichnet es aus?
 Die Emberger hat eine sehr gute Infrastruktur und es gibt für jedermann etwas vor Ort. Das Gebiet hat Potenzial für Anfänger bis zum ambitionierten Streckenflieger.

Welche Jahreszeit, Wetterlage und Windrichtungen sind besonders geeignet?
 Das frühe Frühjahr bietet sich an. Schneefreie Hänge und sonnen- beschienene Südhänge, das gibt Thermik pur. Am besten sind leichte Nordlagen.

Welche Infos benutzt Du, um die Wetterentwicklung dort vorauszusehen und für die Flugplanung vor Ort?
 Ich nutze vor allem die DHV Wetterseite, da finden sich am schnellsten alle Wetterinfos, die man braucht.

Nach welchen Kriterien entscheidest Du die Flugaufgabe des Tages?
 Vor Ort sieht man, wie das Wetter tatsächlich ist. Bei früher Cumulusbildung hat man den Vorteil, dass man schnell erkennt, wie der Wind tatsächlich weht. Wenn der Nordwind etwas stärker ist, ist es sicherer, ein flaches Dreieck zu fliegen als Richtung Alpenhauptkamm.

Jede Streckenflugaufgabe hat seine Schlüsselstellen. Welche ist die größte „Crux“ in diesem Fluggebiet und was ist Dein Tipp dazu?
 Das berühmte Anna Schutzhaus von dem mit Sicherheit jeder Pilot schon etwas gehört hat. Da gibt es nur eins: Hoch fliegen, sonst kann es einem passieren, dass man das Vollwaschprogramm gebucht hat. Ich habe es selber noch nie erlebt, aber von anderen Piloten schon Einiges gehört.

Auf was muss man aus Sicherheitsgründen besonders achten?
 Man sollte den Nordwind immer beobachten, denn sonst kann es ziemlich schnell ungemütlich werden, da wir ja auf der Südseite fliegen.

Kannst Du uns noch einen besonderen Ratschlag geben?
 Hochfliegen ist nie ein Fehler, man hat viel weniger Leesituationen. Es gilt immer Safety First. Für uns ist und bleibt es ein Hobby.

Wiedereinsteiger – Wenigflieger – Aktiv-Piloten

Spezialkurse Gleitschirmfliegen mit staatl. gepr. Fluglehrern

Individuelle Flugseminare

Speedflying-Kurse

Gruppen-Flugreisen

Fly Inntal

www.fly-inntal.de
 Tel. 08034-8990

STARTKLAR?!

Ausbildung:
 • Gleitschirm
 • Motorschirm

Gleitschirmreisen
 Windenschlepp
 Rundflüge
 Fliegershop

MOTOR FLUGCENTER
 fly for fun

Ausbildungszentrum Korbach
 Rammelsweg 43
 34497 Korbach

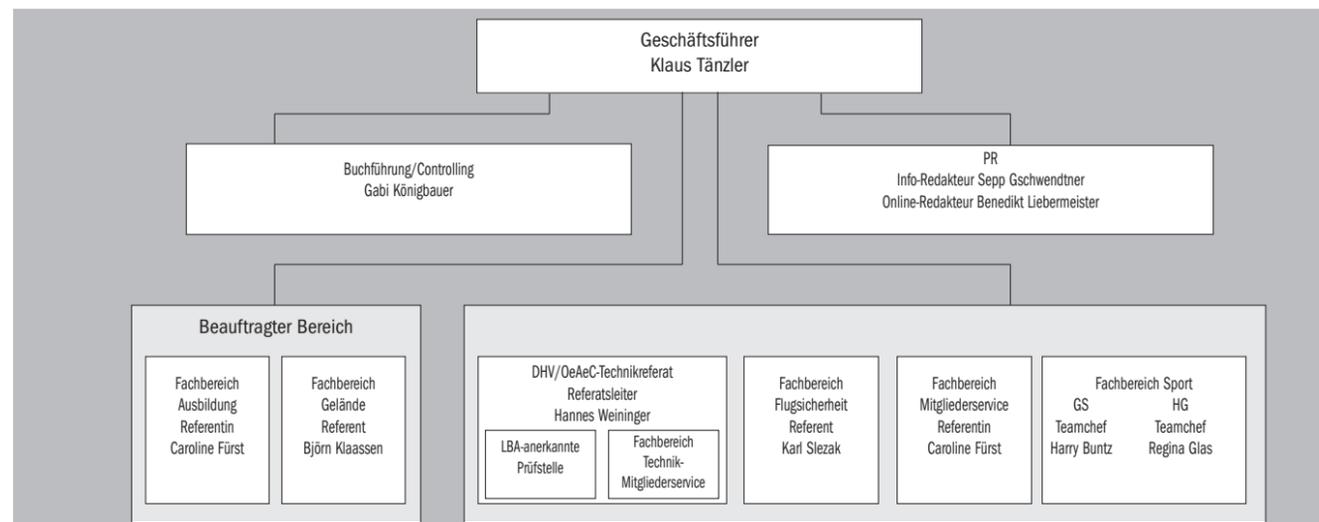
Tel. 05631 / 91 99 97 5
 www.motorflugcenter.de

DRACHEN- UND GLEITSCHIRM WINDEN

Auto-Kirchner
 Meininger Straße 19
 D-98631 Römhild

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

www.drachen-gleitschirmwinden.de



Geschäftsführung

Die Gewährleistung eines guten und möglichst umfassenden Mitgliederservices ist zentrale Aufgabe der Geschäftsführung. Ein Augenmerk liegt dabei auf dem fortlaufenden Ausbau der Internet-Dienstleistung des DHV. Die vom Verkehrsministerium übertragenen hoheitlichen Aufgaben bilden einen weiteren Schwerpunkt der DHV-Geschäftstätigkeit (Beauftragtenbereich). Die fortlaufende Überprüfung durch das Luftfahrtbundesamt bescheinigte dem DHV eine gute Organisation und Abwicklung.

Die buchhalterische Abwicklung mit modernem Controlling System (7 Profitcenter und 200 Kostenstellen) trug dazu bei, dass die Vorgaben des Wirtschaftsplanes im Wesentlichen eingehalten und in einigen Bereichen übertroffen werden konnten.

Die Geschäftsleitung hat zudem für die erfolgreiche Vertretung der Interessen der Mitglieder in der Öffentlichkeit und gegenüber den Behörden Sorge zu tragen. Im europäischen Rahmen geschieht dies durch starkes Engagement in den Europaverbänden „European Hang Gliding and Paragliding Union“ (EHPU) und Europe Airsports (Dachverband aller Luftsportarten). Die Arbeit der EHPU ist transparent dargestellt bei www.ehpu.org. Im Weltverband FAI ist der DHV in den Arbeitsgruppen Hang Gliding und Paragliding sowie im Subcommittee Safety and Training vertreten. Die Stimmenverteilung in der FAI und EHPU erschwert allerdings die internationale Arbeit. Große Flugnationen haben kein größeres Stimmgewicht als kleine, wie etwa Island. Wichtigstes Gremium für die Interessensvertretung auf nationaler Ebene ist das Kuratorium Sport und Natur. Hier sind 3 Millionen Natursportler organisiert. Der DHV ist durch seinen Ehrenvorsitzenden Peter Janssen im Vorstand vertreten.

- ▶ Grundsatzfragen
- ▶ Personal: 22 Angestellte, 12 freie Mitarbeiter
- ▶ Finanzwesen: ca. 80.000 Buchungssätze und 675 Konten
- ▶ Büroorganisation
- ▶ Rechtsangelegenheiten
- ▶ Verhandlungen mit BMV, LBA, Flugsicherung und Luftfahrtbehörden
- ▶ Vorstandsarbeit im Kuratorium Sport und Natur

- ▶ Verhandlungen mit 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
- ▶ Verhandlungen mit Eurocontrol und EASA
- ▶ Mitarbeit bei FAI/CIVL



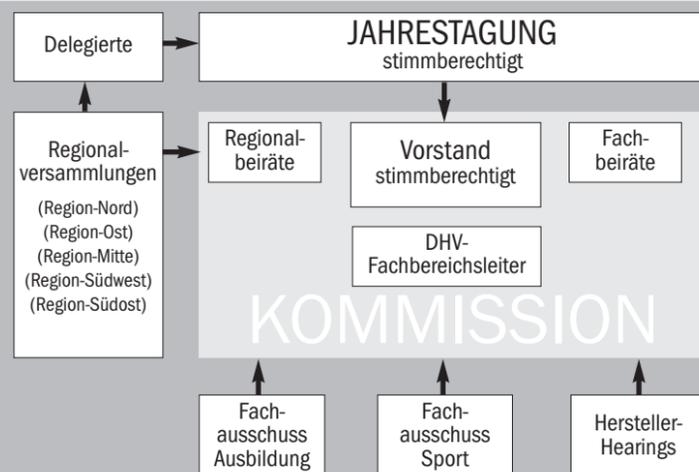
Klaus Tänzler
Geschäftsführer

Petra Aichele
Assistentin



Gabi Königbauer
Buchhaltung

Barbara Lacroux
Buchhaltung



Entscheidungsfindung im DHV

Im Jahr 2008 gab es 3 DHV-Kommissionssitzungen. In der Kommissionssitzung berät der stimmberechtigte DHV-Vorstand zusammen mit den Regional- und Fachbeiräten und den Fachbereichsleitern der DHV-Geschäftsstelle die anstehenden Entscheidungen. An den Beratungen der Kommission nahmen auch je ein gewählter Vertreter der Hersteller und Flugschulen teil. Zusätzlich gab es 3 DHV-Vorstandssitzungen. Ausbildungsfragen werden vorbereitet vom Fachausschuss Ausbildung, bestehend aus Lehrteam, Vertretern der Flugschulen und der Pilotenprüfer. Fachfragen des Sportes werden im Sportausschuss vorbereitet, diesem Ausschuss gehören Vertreter der Ligen, der Deutschen Streckenflugmeisterschaft, des DAeC sowie die Teamchefs an. Im Bereich Technik werden vor grundsätzlichen Entscheidungen Hersteller-Hearings abgehalten. Den Regionalversammlungen vorgeschaltet, hatten die Vereinsvorstände in jeder Region Gelegenheit zur Beratung mit der Bandführung.

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

Iris Mayer
Sachbearbeitung

Christina Leidgswendner
Sachbearbeitung

Horst Barthelmes
Informationsbüro
Schlepp

- ▶ Mitgliederverwaltung: 2.071 Austritte, 2.407 Neuaufnahmen; (2007: 2.131 Austritte, 2.477 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 267 Schadensfällen (2007: 264)
- ▶ Wareneinkauf, Warenverkauf
- ▶ Organisation von 10 Rettungsschirm-Seminaren für Rettungsgeräte (2007: 8)
- ▶ Durchführung von 0 Groundhandling-Seminaren für Vereinstrainer (2007: 2)
- ▶ Durchführung von 7 Windschlepp-Informationsveranstaltungen (2007: 8)
- ▶ Durchführung von 1 Seminar für erfahrene Windenführer (2007: 1)
- ▶ Durchführung von 4 Pflichtfortbildungen für einweisungsberechtigte Windenführer
- ▶ Durchführung von 1 Fluglehrer-Lehrgang Windschlepp
- ▶ Durchführung von 3 Musterprüfungen für Winden

Flugbetrieb - Gelände - Luftraum

Mit Änderung des Luftverkehrsgesetzes wurde 1993 der DHV für die Zulassung von Fluggeländen durch das Verkehrsministerium beauftragt. Die Bilanz kann sich nach über 15 Jahren sehen lassen. Über 1000 Fluggelände konnten zugelassen werden und somit auch für unseren Sport langfristig gesichert werden. Auch in 2008 wurden erneut in enger Zusammenarbeit mit Vereinen und Flugschulen in allen Regionen Gelände zugelassen. Behörden, Bürokratie und neuerliche Verschärfungen im europäischen Artenschutz erschweren die Zulassungsverfahren. Der DHV unterstützt nach wie vor alle Geländezulassungen durch eine partnerschaftliche und konkrete Zusammenarbeit. Im Sommer konnte die neue Gelände Datenbank online gestellt werden. Mit einem verbesserten Serviceangebot können sich die Piloten über www.dhv.de detailliert über Start- und Landeplätze informieren. Trotz der weltweit engsten Lufträume haben wir in Deutschland im Vergleich zum benachbarten Ausland große Freiheiten. Diese gilt es zu erhalten, obwohl der zivile Luftverkehr immer noch stark zunimmt. Der DHV verhandelt erfolgreich zusammen mit dem DAeC direkt bei der Deutschen Flugsicherung, um praktikable Lösungen zu erzielen.

- ▶ Erteilung von 24 neuen Geländeerlaubnissen (2007: 22)
- ▶ 33 Kurzzeiterlaubnisse, z.B. für Veranstaltungen (2007:36)
- ▶ 50 Erweiterungen, Verlängerungen und Änderungen von Geländeerlaubnissen (2007: 61)
- ▶ Sitzungen und Besprechungen zu Luftraummaßnahmen (z.B. DFS)
- ▶ Fachtagungen, Vorträge, Weiterbildungsmaßnahmen für Piloten
- ▶ Luftaufsicht auf Fluggeländen
- ▶ Unterstützung von Vereinen bei Veranstaltungen
- ▶ Beratung und Information für Mitglieder
- ▶ Aktualisierung der Geländedatenbank und der Geländedaten
- ▶ Ortstermine bei Zulassungsverfahren
- ▶ Wetternetz
- ▶ Warsteiner Montgolfiade
- ▶ Ausbildungsunterlagen Naturschutz / Umweltschutz



Björn Klaassen
Referent Fluggelände,
Naturschutz



Bettina Mensing
Sachbearbeiterin



Karsten Kirchhoff
Freier Mitarbeiter

Flugsicherheit



Karl Slezak
Sicherheitsreferent

Der Sicherheitsreferent arbeitet fachübergreifend. Im Bereich Ausbildung liegen die Schwerpunkte bei der Aus- und Fortbildung der Fluglehrer, der Überwachung der Ausbildungstätigkeit der Flugschulen sowie, zusammen mit dem DHV-Lehrteam, der Anpassung von Ausbildungsinhalten. Zudem werden die DHV-anerkannten Performance- und Sicherheitstrainingscenter zertifiziert und ihre Tätigkeit überwacht. Im Bereich Sicherheit sind Unfalluntersuchungen und die Veröffentlichung der Ergebnisse und die Erarbeitung von Sicherheitsmitteilungen/Lufttüchtigkeitsanweisungen bei Gerätemängeln ein Tätigkeitsschwerpunkt. Fachübergreifend erfolgt die Beratung der DHV-Mitglieder zu Fragen der Sicherheit, Ausbildung und Gerätewahl per E-Mail und Telefon. Die Erkenntnisse der Unfallanalysen werden unmittelbar über das Internet, das DHV-Info und bei Informationsveranstaltungen veröffentlicht und an die Piloten weitergegeben. Mitarbeit in Europäischen Gremien findet in der Arbeitsgruppe Ausbildung und Sicherheit der EHPU und in der Arbeitsgruppe Flugschultests des „Runden Tisches“ statt. Vier unangekündigte Flugschulüberprüfungen, drei Audits zum DHV-anerkannten Sicherheitstraining und ein Audit zum DHV-Performancecenter wurden durchgeführt. An vier Terminen fanden praktische Eingangstests für Fluglehreranwärter und Passagierfluganwärter statt. Zwei 16-tägige Fluglehrerassistenten-Lehrgänge und ein 8-tägiger Fluglehrerlehrgang wurden organisiert und durchgeführt, je ein Fluglehreranwärter- und Fluglehrerlehrgang in Österreich wurden fachlich mitbetreut.

DHV-Performancecenter werden durchgeführt. An vier Terminen fanden praktische Eingangstests für Fluglehreranwärter und Passagierfluganwärter statt. Zwei 16-tägige Fluglehrerassistenten-Lehrgänge und ein 8-tägiger Fluglehrerlehrgang wurden organisiert und durchgeführt, je ein Fluglehreranwärter- und Fluglehrerlehrgang in Österreich wurden fachlich mitbetreut.

- ▶ Erfassung und Bearbeitung von 145 (Vorjahr 141) Gleitschirmunfällen und 22 HG-Unfällen (Vorjahr 24)
- ▶ Erstellen der jährlichen Unfallstatistiken
- ▶ Fachartikel zur Flugsicherheit im DHV-Info und im Internet
- ▶ Betreuung der Bereichs Ausbildung und Sicherheit im DHV-Forum (Fragen an den DHV)
- ▶ Unangekündigte Flugschulüberprüfungen
- ▶ Fortbildung für Fluglehrer und bei Vereinen
- ▶ Lehrteamsitzungen



Klaus Tänzler
verantwortlicher
Redakteur



Sepp Gschwendtner
Info-Redakteur



Benedikt Liebermeister
PR-Referent,
online-Redakteur,
Webmaster



Regina Glas
Assistentin



Renate Miller
Grafikerin

Öffentlichkeitsarbeit

Positionierung des Gleitschirm- und Drachenfliegens in der Öffentlichkeit als einen faszinierenden, sicheren und professionellen Luftsport, der dem Menschen den uralten Traum des Fliegens ermöglicht. Der Sport ist leicht zu erlernen und beschert ein unbeschreibliches Glücksgefühl in enger Verbindung mit der Natur. Fliegen als Ausdruck eines Lebensgefühls, einer Lebenseinstellung.

Umfassende Information der Pilotinnen und Piloten mit dem Schwerpunkten Flugsicherheit und Transparenz der Verbandsarbeit, Gewinnung neuer Piloten und Mitglieder, Bindung der aktiven Piloten an den Verband, Stärkung unserer Lobby.

Internet: www.dhv.de: Online Redaktion und Webmaster. Ausbau des Portals DHV-XC - www.xc.dhv.de, der Deutschen Streckenflugmeisterschaft. Launch der weltweiten Synchronisation von Flügen mit anderen XC Portalen (u.a. sky.gr, xcontest.org, praglidingforum.com, xcbrasil.org) für die Darstellung von Gesamt-Fluglisten.

- ▶ Veröffentlichung von Videos zu den einzelnen Manövern in den Testberichten
- ▶ Launch der neuen öffentlichen Gelände-Datenbank mit Darstellung der Gelände in Google Maps
- ▶ Upgrade von www.dhv.de auf typ 4.1.1.7
- ▶ Ausbau des Mitgliederportals für Ligapiloten, können ihre Profile selbst pflegen
- ▶ Vermittlung der Faszination des lautlosen Fliegens, z.B. DHV-TV (Video-streaming), Fotogallery
- ▶ Steigerung der Zahl der Zugriffe auf www.dhv.de 2008 im Vergleich zu 2007 (Vergleichszeitraum August-September): Besucherzahlen ("Unique Users") pro Woche plus 39% (Durchschnitt 2008: 66.00, 2007: 47.500). Klickzahlen ("Hits") pro Woche plus 46% (Durchschnitt 2008: 1.530.000, 2007: 1.050.000)
- ▶ Unterstützung der Vereine bei der Öffentlichkeitsarbeit und bei Veranstaltungen
- ▶ Überregionale Pressearbeit, spezielle regionale Pressemitteilungen bei Deutscher Streckenflugmeisterschaft (DHV-XC)
- ▶ Redaktion und Gestaltung des DHV-Infos, bisher 154 Ausgaben
- ▶ Erweiterung und ständige Pflege der Pressekontakte zu TV, Printmedien und Hörfunk
- ▶ Betreuung der Journalisten bei Schnupperkursen, Tandemflügen
- ▶ Betreuung und Auswertung von WM, EM, PWC, Deutsche und Streckenflug-Meisterschaft als "Events" des Drachen- und Gleitschirmfliegens
- ▶ Vermarktung von selbstproduziertem Filmmaterial an Fernsehsender deutschlandweit
- ▶ Organisation von Filmbeiträgen bei verschiedenen Sendern (ZDF, Bayerischer Rundfunk, N-TV)
- ▶ Erfassen und Archivieren der TV-Berichterstattung über Drachen- und Gleitschirmfliegen
- ▶ Organisation des Flight Festivals auf der Warsteiner Internationalen Montgolfiade
- ▶ Präsenz auf wichtigsten Fachmessen und Events: Thermik, Stubaier Cup, Free Flight.
- ▶ Erstellung eines Pressespiegels
- ▶ Breite Streuung von Infomaterial
- ▶ Ansprechpartner für alle Fragen zum Drachen- und Gleitschirmfliegen

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, 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 2008 ein großer Erfolg. Schwerpunkte 2008 waren: Unterstützung und Durchführung von Aktionen, die auf Nachwuchswerbung zielen; Ausbau der Homepage; Veranstaltung von eigenen Events zur Förderung der jungen Pilotinnen im DHV; Arbeit in der DHV-Jugendkommission; Grundlagenarbeit zur Nachwuchsförderung; Öffentlichkeitsarbeit bei Jugendlichen; Beantwortung von Anfragen per E-Mail und Telefon; Förderung der jüngsten XC-Piloten.

- ▶ 7 Events für junge Flieger
- ▶ XC-Camp mit Andy Frötscher
- ▶ Austragung der Junior- und Ladieschallenge Drachen
- ▶ Sicherheitstraining
- ▶ Events, bei denen die jungen Piloten verschiedene Fluggebiete kennen lernen
- ▶ Unterstützung junger „Nichtflieger“ mit einem von der Jugend geförderten Grundkurs für Drachen und Gleitschirm
- ▶ Homepage www.dhv-jugend.de
- ▶ Chat & Forum
- ▶ Gleitschirmfliegen & Erlebnispädagogik
- ▶ Ski & fly
- ▶ DHV-XC – fly for money
- ▶ Auftritt der DHV-Jugend auf der Free-Flight
- ▶ Material wie T-Shirts und Aufkleber für Öffentlichkeitsarbeit
- ▶ Werbung und Unterstützung junger Flieger und Nichtflieger mit dem Tandem
- ▶ Presse und Öffentlichkeitsarbeit, Aufbau von Kontakten zu Jugendmedien



Matthias von Necker

Ausbildung

Trotz des ungünstigen Flugwetters ist die Anzahl der erteilten Lizenzen auf einem ähnlichem Niveau wie im Vorjahr. Neben der Kontrolle der Ausbildungsunterlagen und der Ausstellung der Neulizenzen ist die Beratung der Flugschüler und Piloten per Telefon und E-Mail ein Tätigkeitsschwerpunkt. Wegen der großen Nachfrage wurden in diesem Jahr zwei Fluglehrerassistentenlehrgänge und ein Fluglehrerlehrgang organisiert und durchgeführt. Die Betreuung der Flugschulen und Fluglehrer, u.a. mit einer eigenen Internetseite, die Organisation von Fluglehrerfortbildungen, Befähigungsprüfungen für Ausbildungsleiter sowie Qualitätsaudits für DHV Performance- und Sicherheitstrainingscenter waren zu bewältigen. Bei 558 (2007: 497) Pilotenprüfterminen wurden insgesamt 2.605 (2007: 2.543) Erlaubnisse und Berechtigungen erteilt:

- ▶ 82 HG-A, davon 74 mit Startart Hang, 17 mit Startart Schlepp, 14 mit Startart UL-Schlepp (2007: 87)
- ▶ 1.698 GS-A, davon 1.680 mit Startart Hang, 462 mit Startart Schlepp (2007: 1.660)
- ▶ 48 HG-B, davon 48 mit Startart Hang, 16 mit Startart Schlepp, 5 mit Startart UL-Schlepp (2007: 55)
- ▶ 593 GS-B, davon 590 mit Startart Hang, 231 mit Startart Schlepp (2007: 569)
- ▶ 58 GS-Passagier, davon 56 mit Startart Hang, 19 mit Startart Schlepp (2007: 56)
- ▶ 2 HG-Passagier, davon 1 mit Startart Hang, 2 mit Startart Schlepp, 1 mit Startart UL-Schlepp (2007: 10)
- ▶ 124 Windenführer (2007: 127)
- ▶ 36 Flugfunk (2007: 36)
- ▶ 3 DHV/ÖAeC-Fluglehrerlehrgänge für GS und HG (2007: 2)
- ▶ 0 Groundhandling-Seminare (2007: 2)
- ▶ 1 Fachlehrer-Lehrgang (2007: 2)



Caroline Fürst
Referentin



Cindy Laufer
Sachbearbeiterin

Wettbewerbssport

Beim Drachenflugsport betreute Dieter Kamml die Liga, Regina Glas ist Teamchefin der 3 Nationalmannschaften: Flexible, Starrflügler und Damen, Teamchef Damen-WM08 war Rudl Bürger. In der DHV-Geschäftsstelle ist Regina Glas Ansprechpartnerin für die Angelegenheiten des Drachenflug-Wettkampfsports. Beim Gleitschirmflugsport ist Dr. Dieter Münchmeyer Liga-Chef und Harry Buntz Teamchef der Nationalmannschaft. Er ist zudem Ansprechpartner in der DHV-Geschäftsstelle für die Angelegenheiten des Gleitschirm-Wettkampfsports. Achim Joos betreut den GS-Wettkampfnachwuchs über die Junior und Ladies Challenge hinaus. Das Trainingskonzept Next Generation soll dazu dienen, die entstandene Nachwuchslücke zu beheben. Der DHV-XC, die deutsche Streckenflugmeisterschaft unter Leitung von Peter Wild erfreut sich großer Beliebtheit.

- ▶ Planung und Durchführung des DHV XC der Drachen- und Gleitschirmflieger
- ▶ Organisation und Durchführung der Junior- & Ladies-Challenge
- ▶ Organisation und Auswertung des German Cup GS
- ▶ Mitorganisation und Ausrichtung der Landesmeisterschaften
- ▶ Auswertung der Flüge von 2.000 Teilnehmern an der Deutschen Streckenflugmeisterschaft 2008
- ▶ Betreuung und Überwachung von ca. 35.000 Flügen im DHV XC
- ▶ Initiierung, Mitorganisation und Durchführung internationaler FAI-II Wettbewerbe
- ▶ Planung, Organisation und Durchführung der Deutschen Meisterschaft
- ▶ A-Kadertraining mit Betreuung und Selektion der Nationalmannschaften
- ▶ Führung und Betreuung der Nationalmannschaften auf internationalen Einsätzen
- ▶ Koordination der notärztlichen Betreuung bei Auslandseinsätzen
- ▶ Aufstellung und Überwachung der monatlichen Trainingspläne sowie Freistellungsanträge für die Piloten der Sportförderkompanie (Bundeswehr)



Dieter Kamml
HG-Ligachef



Dieter Münchmeyer
GS-Ligachef



Harry Buntz
GS-Teamchef



Achim Joos
GS-Nachwuchstrainer



Petra Aichele
Assistentin



Peter Wild
Leiter DHV XC



Regina Glas
Teamchefin
Drachenflug Nationalmannschaft

- ▶ Bereitstellung aller Wettbewerbsunterlagen, wie Musterausschreibungen und Formulare
- ▶ Aktualisierung der Termine, Ausschreibungen und Ergebnislisten im Internet
- ▶ Ansprechpartner für Auswertungsprogramm RACE und Wettbewerbsorganisation sowie GPS-Auswertungsprogramm Max-Punkte
- ▶ Durchführung der GPS-Dokumentation bei allen zentralen Wettbewerben
- ▶ Aktualisierung der nationalen Wettbewerbsordnung
- ▶ Planung und Verwaltung des Sportetats
- ▶ Auswertung von deutschen Rekorden und Weltrekorden
- ▶ Mitarbeit bei der CIVL

Technik

In diesem Jahr ist der bereits letztes Jahr angekündigte Einbruch in den Musterprüfaufträgen eingetroffen. Es wurden insgesamt ca. 20 % weniger Gleitschirme in Deutschland muster geprüft als im Vorjahr. Davon wurden ca. 71 % von der Prüfstelle des DHV muster geprüft. Im Bereich der Gleitschirme lag der Schwerpunkt in diesem Jahr in der Entwicklung der neuen Lufttüchtigkeitsforderungen insbesondere für die Einklappform und deren Dokumentation. Angesichts der Prüfstellenkonkurrenz wird hier ein Dokumentationssystem entwickelt, das dem Endkunden erlaubt, die Qualität der Prüfungen unterschiedlicher Prüfstellen nachzuvollziehen. Ein weiterer Bereich ist die Forschung und Weiterentwicklung der Lufttüchtigkeitsforderungen bei Gleitschirm-Gurtzeug-Protektoren, hier vor allem der zu schützende Bereich und der seitliche Aufprall. Bei den Hängegleitern haben wir mit 10 Musterprüfungen ein sehr gutes Ergebnis und damit auch eine Vielfalt an neuen Geräten erreicht. Bei der German-Open im Alten Lager wurde auch dieses Jahr die Pitch-Einstellung der Wettbewerbsgeräte gemessen. Dies ist von der Pilotenmehrheit begrüßt worden. Christian Amon hat das Team der DHV-Technik aus persönlichen Gründen verlassen. Auf Grund des Rückgangs der Musterprüfaufträge wird die Stelle nicht mehr neu besetzt.

- ▶ 11 Musterprüfbestätigungen für Hängegleiter (2007: 6)
- ▶ 83 Musterprüfbestätigungen für Gleitsegel (2007: 146)
- ▶ 0 Musterprüfbestätigungen für Hängegleiter-Rettungsgeräte (2007: 0)
- ▶ 0 Musterprüfbestätigungen für Gleitsegel-Rettungsgeräte (2007: 14)
- ▶ 1 Musterprüfbestätigungen für Hängegleiter-Gurtzeuge (2007: 0)
- ▶ 7 Musterprüfbestätigungen für Gleitsegel-Gurtzeuge (2007: 22)
- ▶ 0 Musterprüfbestätigungen für Gleitsegelgurtzeug-Protektoren (2007: 0)
- ▶ 0 Musterprüfbestätigungen für Gleitsegelschlepphilfen (2007: 0)
- ▶ 0 Musterprüfbestätigungen für Schleppklinken (2007: 0)
- ▶ 2 Musterprüfbestätigungen für Schleppwinden (2007: 0)
- ▶ 9.624 Musterprüfplaketten (2007: 13.756)
- ▶ 8 Änderungsverfahren (2007: 7)
- ▶ 37 Breitenerprobungsfreigaben (Geräte) (2007: 81)
- ▶ 33 Erprobungsausweise (Piloten) (2007: 59)
- ▶ 5 Erteilungen von Kennzeichen (2007: 9)
- ▶ 2 Lufttüchtigkeitsanweisungen (2007: 2)
- ▶ 4 Sicherheitsmitteilungen (2007: 5)
- ▶ 1 Warnung (2007: 0)



Hannes Weininger
Referatsleiter



Kerstin Liebert
Verwaltungsleiterin



Cindy Laufer
Verwaltung



Harry Buntz
Prüfer für GS,
GS-Gurte



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



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



Horst Barthelmes
Informationsbüro
Schlepp, Prüfer für
Schleppgeräte



Peter Wild
Messtechnik - System-
administrator



Bernhard Stocker
Prüfer für GS



Mike Küng
Prüfer für GS



Ines Sattler
Prüferin für GS

Berichtszeitraum: 1.1.2008 bis 1.11.2008

WIRTSCHAFTSPLAN 2009 (in Euro)

(Vorschau für 2009 im Vergleich mit dem Jahresergebnis 2007 und der Hochrechnung 2008)

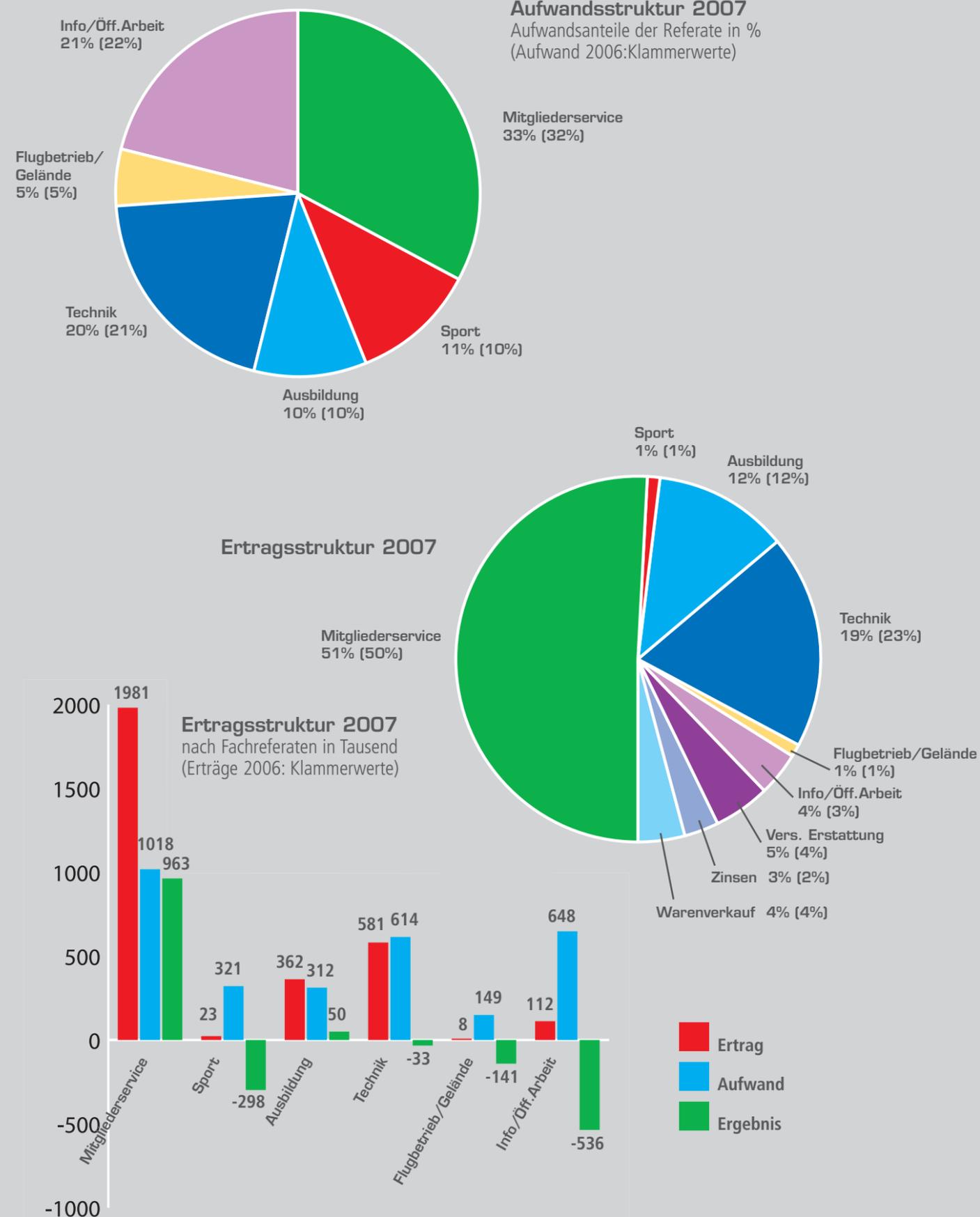
Erträge	2007	2008	2009
Beiträge	1.594.914,86	1.605.500,00	1.620.000,00
DHV-Shop	126.935,31	98.500,00	90.000,00
Inserate und Abos, Homepage + DHV-Info	112.316,90	115.000,00	100.000,00
Kostenerstattung Versicherung	163.229,80	140.000,00	140.000,00
Zinsen und ähnliche Erträge	96.085,77	116.000,00	120.000,00
Referat Wettkampfsport	22.946,29	27.500,00	31.000,00
Referat Ausbildung	362.884,43	323.700,00	370.000,00
Referat Technik	580.367,40	390.000,00	350.000,00
Uneinbringliche Forderungen Technik	0,00	0,00	-5.000,00
Referat Flugbetrieb/Gelände	8.264,02	8.000,00	8.000,00
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	0,00	0,00	0,00
Anlagenverk., Auflösung Wertberichtigungen	250,00	0,00	0,00
Summe	3.068.194,78	2.824.200,00	2.824.000,00

Aufwendungen	2007	2008	2009
Wareneinsatz	83.833,46	65.000,00	60.000,00
Jugendförderung	9.983,07	12.000,00	15.000,00
Vereinszuschüsse, Packerlehrgänge	20.659,41	33.000,00	40.000,00
DHV-Versammlungen + Sitzungen	45.840,96	47.000,00	50.000,00
Nicht abzugsfähige Vorsteuer	77.375,69	77.000,00	77.000,00
Uneinbringliche Forderungen Beiträge	2.325,84	12.000,00	15.000,00
Sport	183.846,11	172.000,00	178.000,00
Ausbildung	143.251,86	130.000,00	160.000,00
Technik	148.356,34	125.000,00	120.000,00
Flugbetrieb, Gelände	22.856,47	12.700,00	15.000,00
*Angestelltes Personal	1.166.306,17	1.250.000,00	1.270.000,00
Fachübergreifende freie Mitarbeiter	106.951,60	108.500,00	110.000,00
DHV-Info	325.966,41	330.000,00	335.000,00
Kommission	20.731,62	21.000,00	21.000,00
Porto, Telefon etc.	88.292,25	85.500,00	87.000,00
Büromaterial, Fachliteratur, EDV, etc.	81.387,64	78.000,00	80.000,00
Raumkosten	64.528,75	70.000,00	70.000,00
Gebühren und Beiträge	17.828,12	15.800,00	16.000,00
Prüfungs- und Beratungskosten	41.712,67	38.000,00	40.000,00
Versicherungen	59.136,20	61.000,00	61.000,00
DAeC-Beiträge	75.392,65	77.700,00	78.000,00
Messen, Öffentlichkeitsarbeit	111.755,90	110.000,00	120.000,00
Abschreibungen	74.768,90	88.000,00	82.000,00
Gesetzliche und freie Rücklagen	85.000,00	0,00	0,00
Projekt Wetternetz	3.550,58	4.000,00	4.000,00
Rückstellung Naturschutzgutachten und Technik	0,00	0,00	0,00
Einstellung in die Pauschalwertberichtigung	1.500,00	0,00	0,00
Summe	3.063.138,67	3.023.200,00	3.104.000,00
Gewinn/Verlust	5.056,11	** -199.000,00	*** -280.000,00

*Inkl. ca. 22% Arbeitgeberanteil zur Sozialversicherung, zusätzlich Berufsgenossenschaft + Reisekosten + sonstige Lohnnebenkosten.

** Im Plan war Überschuss vorgesehen

*** Überschuss aus 2008 und 2009 wird aus Rücklagen gedeckt. Beitragserhöhung ab 2010.



Protokoll der DHV-Regionalversammlungen 2008

Datum und Ort:

Regionalversammlung Nord in Bremen am 4.10.2008
 Regionalversammlung Ost im Alten Lager / Jüterbog am 5.10.2008
 Regionalversammlung Südwest in Gernsbach am 11.10.2008
 Regionalversammlung Südost in Fürstfeldbruck am 18.10.2008
 Regionalversammlung Mitte in Niederzissen am 25.10.2008

Teilnehmer:

Region Nord: 50 Anwesende + Vollmachten = 86 Stimmen
 Region Ost: 20 Anwesende + Vollmachten = 76 Stimmen
 Region Südwest: 83 Anwesende + Vollmachten = 239 Stimmen
 Region Südost: 123 Anwesende + Vollmachten = 478 Stimmen
 Region Mitte: 95 Anwesende + Vollmachten = 271 Stimmen

Begrüßung und Regularien:

Der DHV Vorsitzende Charlie Jöst, die örtlichen Vereinsvorsitzenden und die jeweiligen Regionalbeiräte begrüßen die Versammlungen. Zum Protokollführer wird in allen Regionen Björn Klaassen einstimmig gewählt. Als Stimmenauszähler werden jeweils Mitarbeiter der DHV Geschäftsstelle und Mitglieder welche nicht zur Wahl stehen bestimmt. Die Tagesordnungen werden in jeder Region festgelegt und verabschiedet.

Vorträge:

Charlie Jöst zeigt Filme von der Weltmeisterschaft im Drachenfliegen am Monte Cucco und von der German Open in Piedrahita. In der Region Südost werden aktuelle Fernsehbeiträge vorgeführt. In einem Vortrag über Streckenflugplanung erläutert Burkhard Martens Vorbereitung und Planung für erfolgreiche Streckenflüge. Hannes Weininger und Karl Slezak berichten über den Stand der Änderungen der Lufttüchtigkeitsforderungen (LTF), Protektorprüfungen und Forschung des DHV (Aufschlagtests mit Hochgeschwindigkeitskameras beim ADAC). Über den Stand der möglichen neuen Startart „Elektroantrieb“ berichtet Dr. Werner Eck. Mit Hilfe von neuartigen Lithiumakkumulatoren bieten Elektroantriebe inzwischen die Möglichkeit zum Eigenstart in die Thermik.

Wahl der Delegierten:

Region Nord: Bennecke Hannes, Dettmer Frank, Schwiegershausen Dieter, Werner Peter, Werner Maria, Großklaus Helmut, Sichma Georg, Schulze Hans Joachim, Bormann René, Hashagen Kai.
 Region Ost: Münchmeyer Dietrich, Kuck Wilfried, Reimann Udo, Buddee Hans-Christoph, Kirsch Ingo, Maeck Henry, Prietz Siegfried, Gerhard Claus, Lüders Konrad, Post Thomas, Ebeling Bettina, Bader Lukas.
 Region Südwest: Jöst Karl, Wöhrle Roland, Axtmann Werner, Leicht Bernd, Rüdinger Jürgen, Mehlin Walter, Illig Klaus, Werner Traute, Abel Reinhard, Kirchhoff Karsten, Schweizer Lothar, Kienzle Klaus, Obergfell Waldemar, Lohse Martin, Zell Christian, Herling Marc, Ebersohl Nicole, Müller Jürgen, Santostasi Tommaso, Hausen Patrick Michael, Arnold Wolfgang, Lamparter Michael, Kotschamk Norbert, Christmann Luise, Butzke Klaus, Prinz Ulrich, Merl Franz, Weist Bernd, Fien Andreas, Hellwig Peter, Blumenthal Hans-Ulrich, Lische Dieter, Wilming Klaus Peter, Hein Uwe, Werner Valentin, Börsig Dieter, Olma Joachim, Schrupf Hartwig, Hertling Cosima, Kleiner Bernd, Probst Ulrich, Schüler Stefan, Fleck Werner Peter, Kaiser Friedbert, Sattler Torsten.
 Region Südost: Klebl Ulrich, Bender Toni, Klaassen Björn, Rieck Andreas, Mühlich Hagen, Glas Regina, Pellicci Thomas, Buntz Harald, Schlöfel Ralph, Gwosdz Martin, Weininger Hannes,

Kratzner Christof, Gschwendtner Sepp, Lode Kristine, Schmid Arnold, Burger Michael, Mast Stefan, Petz Martin, Lacrouts Barbara, Broschart Michael, Kauselmann Mirko, Liebermeister Benedikt, Bruckschlegel jun. Franz, Dejung Laura, Lingen Jan, Spinar Armin, Westerteicher Petra, Brüggemann Andrea, Vielhuber Dirk, Haubt Markus, Schröter Eckhart, Straßer Uli, Merk Felix, Peter Gerhard, Schmottermeyer Ulrich, Brengelmann Simone, Kerger Hartmut, Kohler Engelbert, Rauscher Georg, Ullerich Claudia, Prerovsky Martin, Geis Wilfried, Kastler Andreas, Löffel Herbert, Schwarz Martin, Koller Mario, Stiehler Johannes, Winkler Thomas, Wisnierska Ewa, Nöhrg Wolfgang, Schwarz Sarka.

Region Mitte: Speckenheuer Klaus, Speckenheuer Rebekka, Schlegel Hartmut, Bonertz Alexander, Stang Bettina, Zimmer Harald, Rodener Marie-Luise, Stadie Cornelia, Kilberth Klaus, Nitsche Peter, Bude Erwin, Bürger Rainer, Ehrhardt Reiner, Lenz Edward, Oswald Winfried, Zimmer Susanne, Adams Peter, Bonertz Helmut, Adams Renate, Schultz Werner, Sylla Karl-Heinz, Johe Peter, Vogel Andrea, Glumann Christine, Gensert René, Gail Berthold, Schöning Bernhard, Miller Christine, Zimmer Dirk, Hofmann Christian F., Schürholz Theodor, Meier Eckhard, Soboll Dirk Michael, Gresch Horst, Knopp Friedhelm, Baaden Volkmar, Krüger Dieter, Vogel Michael, Regehr Valeri, Weil Michael, Hochhaus Roland, Greefrath Tobias, Truar Stefan, Schulte Burkhard, Schiffer-Merten Karl, Schmeck Ulrich, Venzke Burkhard (47).

Wahl von Regionalbeiräten:

Region Mitte: Frank Herr kandidiert als Regionalbeirat und wird für 3 Jahre gewählt. In den anderen Regionen stehen keine Wahlen an.

Regionale Themen:

Region Nord: Regionalbeirat Frank Dettmer stellt die Arbeit in der DHV-Kommission vor.
 Region Ost: Die von der DFS beabsichtigten Luftraumänderungen 2009 im Luftraum Berlin werden vorgestellt und diskutiert. Claus Gerhard arbeitet an einem Buch über das Drachenfliegen in der DDR.

Region Südwest: Zwei Teilnehmer regen an, die Tests der zweiten Prüfstelle (EAPR) nach Möglichkeit auch beim DHV zu veröffentlichen. Björn Klaassen berichtet über die geplanten Luftraumänderungen im Bereich Baden Airpark (TMZ zu D) und über die Geländesituation im Nordschwarzwald.

Region Südost: Christoph Reiter, Vorstand der Kocheler Gleitschirmfreunde, stellt das Fluggelände Hörnle vor. Das Gelände kann seit 2008 von allen Piloten befliegen werden.

Region Mitte: Björn Klaassen berichtet über Änderungen der Luftraumsituation in der Region Mitte für das Jahr 2009.

Satzungsänderung:

Charlie Jöst erläutert den Antrag, dass nur bei den Regionalversammlungen vor Ort anwesende DHV Mitglieder als Delegierte für die Hauptversammlung gewählt werden sollen. Der Antrag wird jeweils diskutiert.

Antrag von Peter Hellwig, dass Bewerbungen für Regional- und Hauptversammlungen zukünftig vor den Versammlungen bekannt zu machen sind.

Ort der nächsten Regionalversammlungen:

Region Nord: Bremen (GSV Weser und DFC Weser)
 Region Ost: Cottbus (1. Cottbuser Drachen- und Gleitschirmverein)
 Region Südwest: Spaichingen (DFC Spaichingen)
 Region Südost: Flugwerft Oberschleissheim (DHV-Geschäftsstelle prüft Termin und Möglichkeit). Alternative: München (Bodenlos e.V.)
 Region Mitte: Gießen (Himmelsstürmer Lahn e.V.)
 Björn Klaassen Charlie Jöst
 Protokollführer 1. Vorsitzender



Charlie Jöst Vorsitzender, 57, Filmmacher, Modellflug, Segelflug und Motorsegler bis 1989, Drachenflieger und Gleitschirmpilot, DHV-Lehrteam	Frank Herr Stellvertr. Vorsitzender 47, Dipl.Betriebswirt und Verkaufsleiter, Gleitschirmpilot	Dirk Aue Finanzvorstand, 50, Leiter Versicherungs-Genera- lagentur, Präsident DAEc Landesverband Bremen, Gleitschirmpilot	Ulrich Schmottermeyer Sicherheitsvorstand, 50, Richter am Arbeitsgericht Gleitschirm- und Segelflie- ger, Motorpilot (PPL)	Waldemar Obergfell Ausbildungsvorstand, 63, Lehrer, Fluglehrer und Prüfer für Drachen- und Gleit- schirmflieger	Axel Stuckenberg Sportvorstand, 42, IT-Systemberater, Gleitschirm- und Gleit- schirm-Tandempilot	Jürgen Rüdinger Technikvorstand, 42, Projektleiter Drachen- und Gleitschirm- pilot, UL-Pilot
---	---	---	---	--	---	---

Protokoll der 29. Jahrestagung am 22.11.2008 in Bruchsal

Beginn: 14:00 Uhr, Ende: 21:45 Uhr

1. Begrüßung und Regularien

Charlie Jöst, Vorsitzender des DHV, eröffnet als Versammlungsleiter die Sitzung. Es wird festgestellt, dass die Versammlung mit dem DHV-Info Nr. 153 vom August/September 2008 ordnungsgemäß eingeladen wurde und beschlussfähig ist. Es sind 156 stimmberechtigte Delegierte anwesend.

Beschlüsse: Petra Aichele wird zur Protokollführerin gewählt (offene Abstimmung, einstimmig). Als Stimmzähler werden die DHV Mitarbeiter gewählt, die nicht Delegierte sind sowie Johannes Stiehler und Katharina Lochner (offene Abstimmung, einstimmig). Die Tagesordnung wird angenommen (offene Abstimmung, einstimmig). Das Protokoll der Jahrestagung 2007 wird in der im DHV-Info Nr. 150 veröffentlichten Fassung genehmigt (offene Abstimmung, einstimmig).

2. Bericht des Vorstandes

Vor der Tagung wurde den Delegierten ein schriftlicher Tätigkeitsbericht zugeschickt, die mündlichen Berichte der Vorstände bieten eine Ergänzung. Der erste Vorsitzende Charlie Jöst gibt einen Überblick über die langjährige positive Entwicklung des DHV. Er erläutert die vier Säulen, auf denen der Erfolg beruht: die Geschlossenheit der über 33.000 Mitglieder, die Sicherheitsarbeit, der ständige Ausbau des Mitgliederservices und die Lobbyarbeit. Sein Dank gilt besonders den Vereinen mit ihrer ehrenamtlichen Arbeit sowie den DHV Mitarbeitern. Geschäftsführer Klaus Tänzler bedankt sich bei den Delegierten für ihr ehrenamtliches Engagement. Seit der Gründungszeit des DHV hat die DHV Sicherheitsarbeit große Bedeutung. Er betont die Wichtigkeit einer guten Ausbildung und die Notwendigkeit einer herstellerunabhängigen Stelle, die schnell auf Geräte-Mängel reagieren kann (Lufttüchtigkeitsanweisungen). Inzwischen ist der DHV mit seinen 33.400 Mitgliedern weltstärkster Verband, was auch den klugen Entscheidungen der Jahrestagungen sowie der Vorstände zu verdanken ist. Er räumt Fehler im Umgang mit der Protektor-Problematik und der Internetforums-Kommunikation derselben ein. Die Ergebnisse der Mitgliederumfrage vom November 2008 bestätigen dem DHV, dass 95 % der Mitglieder sehr zufrieden mit der Arbeit des DHV sind. 5 % jedoch übten harsche Kritik. Klaus Tänzler betont, dass der DHV die Kritik seiner Mitglieder ernst nimmt, und dass die Bereitschaft zu ständigen Verbesserungen in allen Bereichen besteht. Ehrenvorstand Peter Janssen berichtet über seine Vorstandsarbeit im „Kuratorium Sport und Natur“ und über die Änderungen die das neue Umweltgesetzbuch bringen wird. Es beinhaltet wieder den naturverträglichen Sport und die Erholung als ein Ziel des Naturschutzes. Es stärkt das Betretungsrecht und ermöglicht freiwillige Vereinbarungen an Stelle von Vorschriften. Der stellvertretende Vorsitzende Frank Herr stellt sich und die Schwerpunkte seiner Arbeit vor. Besonders die Jugendarbeit liegt ihm am Herzen. Neben der Förderung des Gleitschirmfliegens ist ihm auch die Stärkung des Drachenflugsports ein Anliegen, sowie die unbürokratische Einführung des Elektrofluges. Ein ausreichendes Budget für den Sport und Vereinfachungen bei den Ausbildungsvorschriften sind ihm wichtig. Er betont, dass es in Sachen Protektor nun an der Zeit ist, gemeinsam nach vorne zu blicken und sich auf die Verbesserung des Seitenaufprallschutzes zu konzentrieren und nicht Gewesenes „breitzutreten“. Sein Fazit: „Kritik ist gut, aber man kann es nicht allen Recht machen.“ Abschließend lobt er die gute Zusammenarbeit zwischen Vorstand und DHV Mitarbeitern. Technikvorstand Jürgen Rüdinger weist auf die Rolle des DHV bei der Erstellung der EN-Norm für Gleitschirm-Flugtests hin. Er erklärt, dass die EN-Norm in die deutschen Lufttüchtigkeitsforderungen überführt wird, mit zusätzlichen Ausführungsanweisungen für verbesserte Tests für Einklapper und Steilspirale. Weiterhin erläutert Jürgen Rüdinger die Entwicklung der DHV Protektortests, die neue Prüfanlage (identisch mit der EAPR Prüfanlage), sowie die Faktoren die vergleichbare Tests ermöglichen sollen. Zusätzlich betreibt der DHV Sicherheitsforschung im ADAC Testlabor,

wo realitätsnähere Seitenaufpralltests gemacht werden (Vorstellung Testvideo). Er berichtet, dass zukünftig Protektoren nur in Verbindung mit dem Gurtzeug getestet werden sollen. Jürgen Rüdinger weist auf die zurückgehenden Einnahmen der DHV Technik wegen einer konkurrierenden Prüfstelle hin und nennt erste Maßnahmen als Reaktion. Auch er betont zum Abschluss die konstruktive Zusammenarbeit zwischen den Vorständen und den DHV Mitarbeitern. Uli Schmottermeyer, Vorstand für Sicherheit und Flugbetrieb, stellt die Unfallsituation 2008 dar. 7 tödliche Unfälle gab es mit Gleitschirmen, davon in 3-4 Fällen wegen seitlicher Klapper. Bei Hängegleitern gab es 2 tödliche Unfälle wegen Nichteinhängen und Aufbaufehler. Das vom DHV geförderte Start- und Landetraining für Hängegleiter stellt Fluglehrer Dirk Soboll vor. Uli Schmottermeyer gibt einen Abriss über den zeitlichen Ablauf des Gütesiegels 2008 bis zur Einigung am 4. Runden Tisch, die einen entscheidenden Erfolg für die Pilotensicherheit darstellt. Weiterhin berichtet Uli Schmottermeyer über den Stand in Sachen Elektromotor als neue Startart, Gespräche mit dem DULV, sowie die Aufgeschlossenheit des BMV und des LBA. Er berichtet über die partnerschaftlichen Verhandlungen des DHV und des DAEc mit der DFS um die Nutzung des Luftraumes zu erhalten, sowie die positive Arbeit bei der Geländezulassung. Björn Klaassen stellt die neue Geländedatenbank vor. Antrag zur Geschäftsordnung von Valentin Werner auf zeitliche Begrenzung der Redebeiträge der Vorstände auf je 15 Minuten und 30 Minuten für den Finanzvorstand. Keine Gegenrede. Die betroffenen Vorstände erklären, diesen Zeitraum ohnehin geplant zu haben.

Beschluss (offene Abstimmung): Antrag mehrheitlich angenommen. Sportvorstand Axel Stuckenberg berichtet über die sportlichen Erfolge 2008. Er dankt den verantwortlichen Teamchefs und sportlichen Leitern. Ausbildungsvorstand Waldemar Obergfell berichtet über die Ausbildungszahlen und Flugschulüberprüfungen. Die durch die DHV Pilotenumfrage ermittelten drei besten Flugschulen werden geehrt. Karl Slezak berichtet über die Umsetzung des modifizierten Antrages der JHV 2007 über die Empfehlung der Kennzeichnung von Flugschülern. Es wurde eine Firma gefunden, die geeignete Flatterbänder herstellt. Eine intensive Aussprache mit Fragen an die Vorstände schließt sich an. Antrag zur Geschäftsordnung von Dr. Peter Hellwig auf Ende der Debatte.

Beschluss (offene Abstimmung): Antrag mehrheitlich angenommen.

3. Finanzbericht / Bericht der Kassenprüfer

Finanzvorstand Dr. Dirk Aue gibt den Finanzbericht. Er präsentiert die Zahlen zu allen Bereichen der DHV Arbeit. 2008 wird das Ergebnis erstmals schlechter ausfallen als der Plan, wegen dem hohen Rückgang bei Musterprüfungen. Das Ergebnis 2007 war noch deutlich höher ausgefallen als der Plan 2007. Dirk Aue erläutert die Notwendigkeit einer moderaten Erhöhung der Mitgliedsbeiträge. Die Kassenprüfer Engelbert Kohler und Luise Christmann stellen den von ihnen erstellten und zuvor versandten Kassenprüfbericht 2007 vor. Eine Aussprache über den Finanzbericht und den Kassenprüfbericht schließt sich an.

4. Entlastung des Vorstands

Engelbert Kohler stellt Antrag auf Entlastung des Vorstandes und des Geschäftsführers für 2007 (offene Abstimmung): Die Vorstandschaft und der Geschäftsführer werden mit 1 Gegenstimme entlastet.

5. Wahlen

Wahl des 2. Vorstandes

Kandidaten: Frank Herr, Dr. Andrea Brüggemann. Vorstellung der Kandidaten und Beantwortung der Fragen. Wahl (geheime Abstimmung): Frank Herr wird mit 98 Stimmen gewählt. Andrea Brüggemann erhält 58 Stimmen. Frank Herr nimmt die Wahl an.

Wahl des Technikvorstandes
 Kandidaten: Jürgen Rüdinger, Michael Burger. Vorstellung der Kandidaten und Beantwortung der Fragen. Wahl (geheime Abstimmung): Jürgen Rüdinger wird mit 102 Stimmen gewählt. Michael Burger erhält 51 Stimmen. Jürgen Rüdinger nimmt die Wahl an.

Wahl der Kassenprüfer

Kandidaten: Henry Maeck, Bettina Stang, Christoph Reiter, Luise Christmann.

REGIONALBEIRÄTE



Frank Dettmer Regionalbeirat Nord	Frank Herr Regionalbeirat Mitte	Dieter Münchmeyer Regionalbeirat Ost	Martin Lohse Regionalbeirat Südwest	Noldi Schmid Regionalbeirat Südost
--	--	---	--	---

Antrag zur Geschäftsordnung von Valentin Walter zur Änderung des Wahlverfahrens. Zur Verkürzung der Wahl sollen 2 Kandidaten auf dem Wahlzettel genannt werden dürfen.

Beschluss (offene Abstimmung): Antrag wird mehrheitlich angenommen.

Vorstellung der Kandidaten

Wahl (geheime Abstimmung): Zum ersten Kassenprüfer wird Henry Maeck mit 100 Stimmen gewählt, als zweite Kassenprüferin wird Bettina Stang mit 94 Stimmen gewählt. Christof Reiter erhält 67 Stimmen, Luise Christmann erhält 37 Stimmen. Henry Maeck und Bettina Stang nehmen die Wahl an.

6. Anträge

1. Antrag von Dr. Petra Westerteicher und Dr. Andrea Brüggemann

„Umstrukturierung/Neuordnung der DHV-Geschäftsstelle.“

Charlie Jöst weist darauf hin, dass der Antrag in der gestellten Form satzungswidrig ist. Die beiden Antragstellerinnen modifizieren ihren Antrag dahingehend, dass sie nur Antrag I zur Strukturänderung aufrecht erhalten, nicht die Anträge zur Durchführung der Änderung (II-VI). I. Neuordnung der DHV-Geschäftsstelle.

1. Beauftragten- und Flugsicherheitsbereich sowie Verbandsbereich

Die bisherigen Fachbereiche „Gelände“, „Ausbildung“, „Sicherheit“ und „Technik“ erhalten die Bezeichnung „Referate“. Diese Referate bilden den „Beauftragten- und Flugsicherheitsbereich“. Die bisherigen Fachbereiche „Mitgliederservice“ und „Sport“ bilden den „Verbandsbereich“.

2. Referatsleiter und referatsübergreifende Koordination

Jedes Referat wird von einem Referatsleiter eigenständig geführt. Die Referatsleiter werden vom Vorstand bestimmt. Der Vorstand bestimmt ferner einen Referatsleiter als Koordinator des Beauftragten- und Flugsicherheitsbereich. Der Koordinator ist für referatsübergreifende Themen, Belange und Angelegenheit zuständig. Dies könnten neben fachlichen auch personelle und/oder administrative Sachen sein. Insoweit sorgt er insbesondere für eine sinnvolle und zweckmäßige Aufgabenverteilung unter aber nicht in den betroffenen Referaten; der Koordinator soll dabei im Einvernehmen mit den Referatsleitern handeln.

3. Berichterstattung durch die Referatsleiter

Jeder Referatsleiter berichtet gegenüber dem Vorstand aus seinem Referat. Referatsübergreifende Themen, Belange und Angelegenheiten werden vom Koordinator berichtet. Insoweit haben sich die betroffenen Referatsleiter und der Koordinator abzustimmen; sie berichten gemeinsam gegenüber dem Vorstand.

4. Geschäftsführer

Der Verbandsbereich wird durch den Geschäftsführer eigenständig geführt. Die Fachbereiche werden von Referenten sachlich geleitet. Der Geschäftsführer berichtet gegenüber dem Vorstand aus dem Verbandsbereich.

5. Buchführung/Controlling und Public Relations

Der Geschäftsführer ist für die Serviceeinheiten „Buchführung/Controlling“ und „Public Relations“ verantwortlich. Neben dem Geschäftsführer können auch die Referatsleiter die Leistungen und Ergebnisse der Serviceeinheiten unmittelbar in Anspruch nehmen, soweit sie ihre Referate betreffen. Die Referatsleiter sind aber gleichwohl für den Inhalt der Publikationen aus ihren Referaten (z. B. auf dhv.de und / oder im DHV-Info) verantwortlich.

6. Budgetverantwortlichkeit

Die Referatsleiter und der Geschäftsführer sind jeweils für ihre Budgets verantwortlich, die ihnen vom Vorstand aus dem Gesamtbudget zugewiesen werden. Sie sind jeweils gegenüber den ihnen zugeordneten Mitarbeitern weisungsbefugt. Personal, das in mehreren Bereichen oder Referaten eingesetzt wird, wird in Abstimmung der betroffenen leitenden Mitarbeiter einem leitenden Mitarbeiter personell zugeordnet. Die fachliche Weisungsbefugnis obliegt dem jeweiligen leitenden Mitarbeiter.

7. Stellenneubesetzung

Zukünftige Neubesetzungen der Stellen der Referatsleiter und der Stelle des Geschäftsführers müssen ausnahmslos auf Grund einer Ausschreibung erfolgen. Für diese Stellen sind Qualifikationsprofile zu erstellen.

II. Anpassung der Geschäftsordnung des DHV

Die „Geschäftsordnung des DHV“, die die Geschäftsstelle derzeit regelt, und alle weiteren etwaigen betroffenen vereinsinternen Regelungen (mit Ausnahme der DHV-Satzung) werden nach Maßgabe der oben genannten Zielvorgaben geändert, ergänzt und/oder neu gefasst. Alle etwaig betroffenen Arbeitsverträge sind an die obigen Zielvorgaben anzupassen.

III. Mitgliederbeauftragung

Die Jahreshauptversammlung weist den Vorstand an, unverzüglich, spätestens jedoch binnen 2 Wochen nach der Jahreshauptversammlung, die Mitglieder Dr. Andrea Brüggemann und Dr. Petra Westerteicher gemeinschaftlich und schriftlich zu beauftragen und zu bevollmächtigen, die erforderlichen Änderungen, Ergänzungen und/oder Neufassungen der „Geschäftsordnung des DHV“ und aller weiteren etwaig betroffenen vereinsinternen Regelungen (mit Ausnahme der DHV-Satzung) bei einem fachkundigen Rechtsanwalt für Vereinsrecht ihrer Wahl in Auftrag zu geben. Der Vorstand wird ferner von der Jahreshauptversammlung angewiesen, dafür Sorge zu tragen, dass die beiden beauftragten und bevollmächtigten Mitglieder unverzüglich alle Informationen erhalten und alle Unterlagen einsehen können bzw. in Kopie ausgehändigt erhalten, die sie nach ihrer Einschätzung für Ihre Auftrags erledigung benötigen. Die Beauftra-

gung und Bevollmächtigung der beiden Mitglieder umfasst auch die Beauftragung ggf. eines weiteren Rechtsanwalts ihrer Wahl mit Fachkunde im Arbeitsrecht zur Anpassung aller etwaig betroffenen Arbeitsverträge an die obigen Zielvorgaben.

IV. Budget für die Anpassungen

Der Vorstand genehmigt und stellt den beiden Mitgliedern für ihre Beauftragung ein angemessenes Budget zur Verfügung, das die beiden Mitgliedern ausschließlich für Anwalts honorare (einschließlich Auslagen und Umsatzsteuer) verwendet werden dürfen. Über die Verwendung des Budgets haben die beiden Mitglieder auf Verlangen des Vorstands jederzeit Auskunft zu erteilen. Begründen die beiden Mitglieder einen Kostenaufwand, der das genehmigte Budget überschreitet, hat der Vorstand das Budget binnen 3 Wochen angemessen zu erhöhen.

V. Inkraftsetzen und Umsetzung der Anpassungen

Der Vorstand wird weiter angewiesen, die Änderungen, Ergänzungen und/oder Neuregelungen der Geschäftsstellenordnung samt aller etwaigen Nebenanpassungen unverzüglich, spätestens jedoch 2 Wochen nach Übergabe durch die beiden Mitglieder in Kraft zu setzen und die Umsetzung zügig zu beginnen und abzuschließen. Der Vorstand kann das Inkraftsetzen und die Umsetzung nur verweigern, wenn die Änderungen, Ergänzungen und/oder Neuregelungen in wesentlichen Teilen offensichtlich unvereinbar mit dem geltenden Recht sind oder offensichtlich gegen zentrale Ideen des DHVLeitbilds verstoßen und zu befürchten ist, dass dem Verein offensichtlich nur schwer wieder gut zu machender Schaden zugefügt wird.

VI. Berichterstattung

Der Vorstand berichtet über den Beginn, die Fortschritte und den Abschluss der Umstrukturierung der Geschäftsstelle im jeweils aktuellen DHV-Info und zudem mindestens monatsweise auf seiner Homepage www.dhv.de an hervorgehobener Stelle im mitgliedergeschützten Bereich. Die Ausführlichkeit und Tiefe der Berichterstattung ist mit den beiden beauftragten Mitgliedern abzustimmen.

Begründung: Die DHV-Mitgliederinitiative hat sich in zahlreichen Sitzungen mit Unterstützung namhafter und kompetenter Fachleute einen sehr genauen Überblick über die aktuelle Struktur und Arbeit des Verbandes verschafft. Die Wurzel der jüngsten Probleme ist für jemanden, der Erfahrung mit Betriebsstrukturen hat, offensichtlich: Wie aus den Schaubildern des DHV zur Verbandsstruktur zu erkennen ist (siehe Grafik „Struktur DHV 2008“), laufen alle Entscheidungsstränge und Informationswege derzeit über den Geschäftsführer. Dies birgt die große Gefahr, dass Fachthemen und politische Verbandsthemen miteinander vermischt werden. Ohne eine saubere Trennung des Verbandsbereiches vom Beauftragten- und Flugsicherheitsbereich sind Interessenskonflikte zum Schaden der Mitglieder und des Sports vorprogrammiert, wie sich zuletzt bei den Themen „Gütesiegel 2008“ und „Protectorprüfung“ gezeigt hat.

Der 1. Antrag der Mitgliederinitiative sieht grundsätzliche Änderungen der Struktur der Geschäftsstelle durch eine Änderung der Geschäftsordnung vor (siehe Grafik „Struktur DHV 2009“). Allen Fachreferaten sollen, wie ohnehin in der Geschäftsordnung vorgesehen, vollverantwortlichen Referatsleitern zugeordnet werden. Diese berichten direkt dem Vorstand, der dadurch einen direkten Einfluss auf die personelle Besetzung und die Entscheidungsprozesse in den Fachbereichen erhält und zum anderen aus erster Hand informiert wird. Bislang werden viele Referate nur von Referenten geleitet, welche direkt dem Geschäftsführer unterstellt sind. Durch diese Umstrukturierung wird die Verantwortung für die luftrechtlich verankerten Aufgaben des DHV und die sonstigen Aufgaben rund um die Flugsicherheit eindeutig den Fachleuten der Geschäftsstelle zugewiesen. Besonders die Referate Technik, Ausbildung und Sicherheit tragen Verantwortung für die Flugsicherheit in Deutschland. Es ist von größtem Interesse für die Mitglieder, dass sie ihre Aufgaben kompetent durchführen und objektiv darüber berichten. Die Geschäftsführung hingegen kann sich auf den Verbandsbereich konzentrieren, also auf die Themen „Mitgliederservice“, „Sport“, „PR“. Durch diese neue Struktur haben die Mitglieder wieder wesentlich bessere Möglichkeiten, die fachliche Arbeit des Verbandes, insbesondere in Fragen der Flugsicherheit und Technik, zu kontrollieren. Dies geschieht vor allem durch die Wahl geeigneter Vorstände. Durch diese Maßnahmen wird zudem die Transparenz der Verbandsprozesse nach außen wesentlich erhöht, da Entscheidungen im Vorstand dem direkten Zugriff der Mitglieder unterliegen. Der Antrag wird ausführlich erläutert und diskutiert.

Antrag zur Geschäftsordnung von Bettina Stang auf Ende der Rednerliste. Keine Gegenrede.

Beschluss (offene Abstimmung): Antrag auf Ende der Rednerliste wird mit wenigen Gegenstimmen angenommen.

Abstimmung Antrag 1, I. Neuordnung der Geschäftsstelle:

Beschluss (offene Abstimmung): Antrag mehrheitlich abgelehnt.

Antrag 1, II. – VI. sind zurückgezogen.

2. Antrag von Martin Prerovsky und Michael Burger

„Kommission und Vorstand.“

I. Geschäftsordnung für die Kommission

Der Vorstand beschließt eine Geschäftsordnung für die Kommission, die u.a. folgende Regelungen enthält:

1. Ordentliche Ladung und Tagesordnung

Alle Kommissionsmitglieder werden unter Einhaltung einer angemessenen Frist geladen. Die Ladung hat die Tagesordnung zu enthalten. Beantragt ein Kommissionsmitglied die Behandlung eines Themas, das nicht auf der Tagesordnung aufgeführt ist, ist dieses Thema zu behandeln, wenn nicht 2/3 der anwesenden Kommissionsmitglieder dies ablehnen.

2. Meinungsbild und Beratungs-/Empfehlungsbeschluss

Bildet sich die Kommission über ein Thema eine Meinung, kann sie darüber mit einfacher Mehrheit der anwesenden Kommissionsmitglieder ein „Meinungsbild“ beschließen, das der Vorstand bei seiner weiteren Behandlung des Themas angemessen berücksichtigt.

Erkennt die Kommission zu einem Thema Beratungs- und Empfehlungsbedarf, kann sie mit einfacher Mehrheit einen „Beratungs-/Empfehlungsbeschluss“ erlassen, der Grundlage für die weitere Behandlung des Themas durch den Vorstand ist. Weicht der Vorstand von dem Beratung-/Empfehlungsbeschluss ab, hat er dies im Einzelnen zu begründen und seine abweichende Behandlung des Themas darzulegen.

3. Kommissionsprotokoll und Veröffentlichung

Über die Kommissionssitzung ist Protokoll zu führen. Das Protokoll, das auch eventuelle Abstimmungsergebnisse enthalten muss, wird auf www.dhv.de im mitgliedergeschützten Bereich an einer leicht auffindbaren Stelle veröffentlicht. Soweit der Vorstand von Beratungs-/Empfehlungsbeschlüssen der Kommission abweicht, ist seine Begründung und weitere abweichende Behandlung des Themas unmittelbar nach dem entsprechenden Kommissionsprotokoll an oben genannter Stelle zu veröffentlichen.

II. Vorstandsbeschlüsse
Veröffentlichung

Der Vorstand verpflichtet sich, all seine Beschlüsse auf www.dhv.de im mitgliedergeschützten Bereich an einer leicht auffindbaren Stelle zu veröffentlichen, soweit nicht besondere Gründe gegen eine Veröffentlichung sprechen; die Gründe sind dem nicht veröffentlichten Beschluss schriftlich anzufügen. Nicht veröffentlichte Beschlüsse sind auf der nächsten Kommissionssitzung vorzulegen. Die Kommission kann mit einfacher Mehrheit beschließen, dass die nicht veröffentlichten Beschlüsse zu veröffentlichen sind. Begründung: Zu veröffentliche Vorstandsbeschlüsse sind mit Bezug zum DHV-Leitbild zu begründen.

III. Berichterstattung

Der Vorstand berichtet über die Umsetzung der in Ziffern I. und II. aufgestellten Zielvorgaben auf seiner Homepage www.dhv.de an hervorgehobener Stelle mit mitgliedergeschützten Bereich. Die Ausführlichkeit und Tiefe der Berichterstattung ist mit der Kommission abzustimmen. Begründung: Die Kommission, der lt. Satzung die Vorstände, die Regionalbeiräte, die Fachbeiräte und die leitenden Mitarbeiter angehören, ist das Fach- und Beratungsgremium des DHV. Allerdings bleibt die Arbeit der Kommission meistens im Dunkeln, hin und wieder erfahren wir Mitglieder, daß die Kommission etwas beschlossen hat. Gleichzeitig ist so ein Beschluss in keinst-er Weise bindend – ein zahnlöser Tiger.

Deshalb wollen wir von der DHV Mitgliederinitiative folgendes mit diesem Antrag erreichen:

- Die Kommission muss eine klare Arbeitsgrundlage bekommen

- Die Kommission kann dem Vorstand eine Empfehlung aussprechen, die dieser berücksichtigen und eine abweichende Behandlung der Themen begründen muss

- Die Sitzungsergebnisse der Kommission und evtl. Abweichungen durch den Vorstand müssen an geeigneter und geschützter Stelle (www.dhv.de) veröffentlicht werden.

Der Antrag wird ausführlich erläutert und diskutiert.

Beschluss (offene Abstimmung): Antrag mehrheitlich abgelehnt. Vorstandschaft sichert die Veröffentlichung der Kommissionsprotokolle mit Vorstandsbeschlüssen im Mitgliederbereich zu.

3. Antrag von Michael Broschart

„Transparenz“

Im mitgliedergeschützten Bereich der Homepage www.dhv.de werden jedem Mitglied die grundlegenden Regelungen und Bestimmungen des DHV in der jeweils aktuellen Fassung zur Einsicht und zum Download zur Verfügung gestellt, insbesondere:

- das DHV-Leitbild,

- die DHV Satzung,

- sämtliche Geschäftsordnungen des DHV,

- die Verordnung zur Beauftragung von Luftsportverbänden (BeauftrV),

- die Durchführungsverordnung zur Anerkennung von Prüfstellen,

- sämtliche Verträge des DHV mit dem BMW oder des LBA über die Durchführung luftrechtlich verankert-er Aufgaben,

- sämtliche Verträge des DHV mit anderen Verbänden und Organisationen,

- sämtliche Beschlüsse des DHV, welchen für den Verein grundsätzliche Bedeutung zukommt.

Begründung: Unser Verband handelt für uns aufgrund einer Vielzahl von Grundlagen wie z.B. Satzungen, Geschäftsordnungen, Verordnungen, Verträgen und Beschlüssen. Diese sind entweder gar nicht oder nur versteckt zugänglich, was eine Information oder gar eine Kontrolle schlichtweg unmöglich macht. Mit unserem Antrag wollen wir erreichen, dass im geschützten Bereich der Homepage www.dhv.de all diese Dokumente in ihrer aktuellen Fassung für die Mitglieder zugänglich gemacht werden. Der Antrag wird erläutert und diskutiert. Der Antragsteller stimmt der Modifizierung in dem Sinne zu, dass Verträge nur dann veröffentlicht werden, wenn der Vertragspartner der Veröffentlichung zustimmt.

Abstimmung modifizierter Antrag: Beschluss (offene Abstimmung): Antrag wird mit 2 Gegenstimmen angenommen.

4. Antrag von Michael Burger

„Zulassungspraxis von Gurtzeugen und Protektoren.“

Ist-Zustand: Obwohl laut LTF 2003 die Prüfung eines Protektors mit einem Prüf-gurtzeug erfolgen muss, gibt es heute eine andere Praxis im Technikreferat. Es wird alternativ nach drei verschiedenen Methoden gearbeitet.

1) Der Protektor wird einzeln ohne Gurtzeug geprüft und zugelassen. In diesem Fall ist der Protektor frei kombinierbar und darf vom Halter in jedes beliebige Gurtzeug eingebaut werden (Handbuch ist zu beachten).

2) Der Protektor wird in einem bestimmten Gurtzeug geprüft. Der Hersteller darf diesen dann ohne weiteren Falltest für weitere Gurtzeuge verwenden. Dabei wird seitens des DHV lediglich eine Einbauprüfung durchgeführt.

3) Der Protektor und das Gurtzeug werden gemeinsam getestet und zugelassen. Gurtzeug und Protektor bilden eine geprüfte Einheit. Dies wird oft bei Stauluftprotektoren angewendet, aber nicht immer.

Problematik: Aktuelle Untersuchungen zeigen, dass bei der Prüfung ohne Gurtzeug und im eingebautem Zustand erhebliche Unterschiede (bis >20%) im Dämpfungsvermögen von baugleichen Protektoren auftreten können. Es ist nicht sicher gestellt, dass beim Zusammenbau einer ungetesteten Kombination von Protektor und Gurtzeug durch den Halter, eine ausreichende Schutzwirkung gegeben ist. Es stellt für den Piloten eine unakzeptable Erhöhung des Verletzungsrisikos dar, wenn sein Protektor in einem nicht baugleichen Gurtzeug geprüft wurde und in seinem eigenen Gurtzeug ein vermindertes Dämpfungsvermögen aufweisen kann.

Änderung: Um ein unnötiges Verletzungsrisiko für die Piloten zu vermeiden, soll der Vorstand auf das Technikreferat einwirken, um die Zulassungspraxis in Einklang mit der LTF 2003 bezüglich folgender Punkte zu verändern:

- Es soll kein Gurtzeug mehr ohne Dämpfungstest zugelassen werden.

- Freies Kombinieren von Gurtzeugen und Protektoren soll nicht mehr zulässig sein.

- Protektoren sollen nicht mehr einzeln zugelassen werden

Ferner soll der Vorstand auf das Technikreferat einwirken, um eine Übergangsregelung zu etablieren, bis eine überarbeitete LTF vorliegt. Unverbindlicher Vorschlag für eine Übergangsregelung: Wegen Anschaffung einer neuen Prüfanlage sind neue Dämpfungstests nicht mehr mit den früher ermittelten Ergebnissen vergleichbar. Die alten Grenzwerte sind mit der neuen Prüfeinrichtung nicht einhaltbar. Es wird folgende Übergangsregelung vorgeschlagen: Vergleich mit dem ermittelten Stand der Technik: Das Gurtzeug wird mit dem Protektor einmalig gemessen. Eine Freigabe kann nach dieser Messung erteilt werden, wenn der Spitzenwert der gemessenen Beschleunigung dem derzeitigen Stand der Technik (nach neuer Prüfmethode) entspricht. Davon kann ausgegangen werden, wenn ein Spitzenwert von 50 g nicht überschritten wird.

Ferner wird der Protektor nach dem Test optisch überprüft und darf keine sichtbaren Beschädigungen aufweisen (gerissene Nähte oder ähnliches).

Referenzmessung: Wird der erste Test nicht bestanden, kann der Hersteller einen Vergleich mit dem ursprünglichen Gurtzeug anfordern. Dann wird das bei der Prüfstelle eingelagerte Prüfmuster des Gurtzeugs, mit dem der Protektor ursprünglich getestet wurde, mit einem neuen, baugleichen Protektor auf der neuen Prüfanlage einmalig gemessen. Der Spitzenwert der gemessenen Beschleunigung gilt als Referenzwert und wird mit dem Messwert des neuen Gurtzeugs aus dem ersten Versuch verglichen. Der Messwert des neuen Gurtzeugs darf nicht um mehr als 10% höher liegen, als der Referenzwert. Antrag wird erläutert und es wird diskutiert, dass der Antrag bereits im Ergebnis des 2. Protektorsymposiums enthalten ist.

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

5. Antrag von Felix Merk und Armin Spinar

„Legalisierung des Acrofliegens.“

Hiermit wird die Einsetzung einer Arbeitsgruppe beantragt mit dem Ziel, eine Änderungen der derzeitigen Verordnungslage (Luftverkehrsordnung (LuftVO)) herbeizuführen, um das aktuell geltende Verbot von Kunstflügen mit Gleitschirmen aufzuheben.

Folgende Punkte sind zu bearbeiten: Entwicklung eines umfassenden Konzepts, das die Bereiche Ausbildung, Gerätezulassung, Versicherung und Gelände berücksichtigt und aufeinander abstimmt. Dabei werden die Ergebnisse der Akro-Arbeitsgruppe 2002 berücksichtigt und weiterentwickelt. Ausarbeitung der Strategie mit den höchsten Realisierungschancen zur Umsetzung des Konzepts. Prüfen, ob ein technisch versierter Lobbyist bessere Verhandlungschancen beim BMVBS (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) hat und in Zusammenarbeit mit diesem einen gangbaren Lösungsansatz erarbeiten.

Begründung: Das bestehende Kunstflugverbot mit Gleitschirmen kann bei der derzeitigen Dynamik der Entwicklung und der herrschenden Interessenlage (sowohl auf Piloten- wie auf Herstellerseite) nicht wirksam durchgesetzt werden. Egal wohin man schaut, diese Art des Gleitschirmsports begegnet uns momentan überall. Kunstflug (im folgenden auch Acro genannt) wird nicht nur auf Flugshows, Vereinsfesten und Flugmessen präsentiert. An fast jedem Hausberg kann man mittlerweile Piloten beobachten, die ihre Figuren in den Himmel ziehen. Einige dieser Figuren kann man teilweise in speziellen Sicherheitstrainings erlernen, meistens eignen sich die Piloten das Wissen aber autodidaktisch an. Aus den oben genannten Gesichtspunkten ist es sinnvoll, das Kunstflugverbot mit Gleitschirmen aufzuheben und das Acrofliegen in geordnete Bahnen zu lenken. Dadurch ließe sich eine deutliche Verbesserung der Sicherheit für alle Beteiligten erreichen. Acro ist medienwirksam und somit eine großartige Werbung für das Gleitschirmfliegen - ein Anlass vor allem für junge Menschen, mit dem Sport anzufangen. Internationale Wettbewerbe, Weltcups und eine Kunstflug-WM werden bereits ausgetragen. Deutsche Athleten müssen allerdings zum Training immer noch ins Ausland ausweichen und können keine Sportförderung beantragen. Und obwohl alle Hersteller inzwischen ein Sortiment an speziellen Schirmen und Gutzeugen anbieten, haben Acropiloten in Deutsch-

land - anders als in vielen anderen europäischen Ländern - keinen Versicherungsschutz. Da das bestehende Verbot in der Luftverkehrsordnung sehr hoch angesiedelt ist, erscheint als sinnvoller Weg, die Änderung dieser Verordnung über eine Zusammenarbeit mit dem BMVBS zu erreichen. Antrag wird ausführlich diskutiert. Antragsteller modifizieren Antrag dahingehend, dass Drachenfliegen ebenfalls aufgenommen wird. Antrag zur Geschäftsordnung von Roland Hochhaus auf Schließung der Rednerliste. Keine Gegenrede.

Beschluss (offene Abstimmung): Antrag mit wenigen Gegenstimmen angenommen.

Abstimmung Antrag Acrofliegen: Beschluss (offene Abstimmung): Antrag mit wenigen Gegenstimmen angenommen.

6. Antrag von Hartmut Kerger

„Neue Informationspolitik des DHV.“

Präambel - Das Internet ist heute die schnelle Kommunikationsplattform Nr.1 weltweit. Auch für unseren Verband ist die Kommunikation und Information über dieses Medium immer wichtiger geworden - darum betreibt der DHV die Webseite www.dhv.de und das forum.dhv.de. Die Praxis des Forumsbetriebes erfordert dringend einige Verbesserungen, deshalb beantrage ich:

Teilantrag (1)

Ein schnellstmöglicher automatischen Abgleich zwischen Benutzerliste des DHV-Forums mit der Mitglieder-Datenbank und Freischaltung aller Forumsbenutzer, die offensichtlich DHV-Mitglied sind für den Bereich Verbandspolitik ist zu realisieren.

Begründung: In unserem Verband sind ca. 33 000 Piloten organisiert - das Forum hat ca. 10 000 Benutzer (lt. Anzeige), von denen 6996 aktive User sind (Quelle:

http://forum.dhv.de/showthread.php?t=21226). 17,25% von ihnen, also 1155, sind als DHV-Mitglied registriert - gleiche Quelle. Ich gehöre zu jenen DHV-Mitgliedern, die das Forum intensiv nutzen und mir fällt auf: Aus Beiträgen zahlreicher Benutzer lese ich heraus, dass sie DHV-Mitglieder sind - laut Profil jedoch lediglich „Registrierter Benutzer“ - demzufolge haben sie keinen Zugang zum Unterforum Verbandspolitik und werden auf diese Weise ausgegrenzt.

Teilantrag (2)

Über den Ausschluss von DHV-Mitgliedern aus dem Forum entscheidet in Zukunft nicht mehr der Admin auf Basis von Forumsregeln, sondern der Vorstand mit einfacher Stimmmehrheit.

Regel 11 wird modifiziert: Ergänzung: Der Ausschluss eines DHV-Mitgliedes vom Forum stellt einen schwerwiegenden Eingriff in das Recht auf Meinungsäußerung dar und muss vom Vorstand mit einfacher Stimmenmehrheit beschlossen werden. Die Stellungnahme des Betroffenen ist vorher einzuholen – Stellungnahme und Forumsausschluss nebst Begründung sind im Falle eines vollzogenen Ausschlusses im Unterforum „Verbandspolitik“ durch die DHV-Geschäftsstelle zu kommunizieren.

Begründung: Für das Forum gelten Regeln, die unserem Leitbild von einem starken Verband widersprechen. Mehrfach sind in der Vergangenheit Kritiker durch die Administration willkürlich ausgesperrt worden, Quelle: http://forum.dhv.de/showthread.php?t=18746 „Ausschuss aus dem Forum“. Als Begründung wurden teilweise die Forenregeln 6,7,11 und 12 herangezogen.

Ausschlüsse von der Kommunikation sind ein massiver Eingriff in demokratische Grundrechte - und im Widerspruch zu Artikel 5 des Grundgesetzes der BRD. Nur durch den massiven Protest anderer kritischer Forumsteilnehmer wurden die Sperren teilweise wieder aufgehoben.

Teilantrag (3)

Forumsregel 3, Absatz 1 wird ersatzlos gestrichen.

Alter Wortlaut: „Um den Status des DHV-Forums als das seriöse deutschsprachige Fachforum für Drachen- und Gleitschirme zu sichern, sind Links auf deutschsprachige Drachen- und Gleitschirmforen nicht zulässig.“

Begründung: Die Regel 3 beinhaltet ein Verlinkungsverbot auf andere deutschsprachige Drachen- und Gleitschirmforen - um den „Status des DHV-Forums als das seriöse deutschsprachige Fachforum für Drachen- und Gleitschirme zu sichern“. Ich halte diesen Anspruch für eine ungerechtfertigte Anmassung - ein starker DHV braucht den Wettbewerb nicht zu scheuen. Der Antrag wird ausführlich diskutiert und über die Teilanträge wird einzeln abgestimmt.

Abstimmung Teilantrag 1: Beschluss (offene Abstimmung): Antrag wird mit einer Gegenstimme angenommen.

Abstimmung Teilantrag 2: Beschluss (offene Abstimmung): Antrag wird mehrheitlich abgelehnt.

Abstimmung Teilantrag 3: Beschluss (offene Abstimmung): Antrag wird mehrheitlich abgelehnt.

7. Antrag von Andreas Schubert

„Schließung des Forums.“

Schließung des Forums, hilfsweise Umwandlung in ein nicht öffentlich zugängliches Forum.

Begründung: Durch sich ständig wiederholende agitative Postings werden unserem Verband, verantwortungsvollen Herstellern, Schulen und damit dem Sport nachhaltig von Einzelnen Schaden zugeführt. Flugsportinteressierte Neukunden und Flugschüler werden verunsichert, vor allem dann, wenn wir als Verband selbst diese Plattform der Meinungsäußerung anbieten, verlinken und betreiben. Antrag wurde zurückgezogen.

8. Antrag von Andreas Schubert

„Positionierung eigener Gütesiegelstandard DHV.“

Positionierung eines eigenen Gütesiegelstandards „DHV“ als Übererfüllung der LTF-Norm, beispielsweise Umsetzung Gütesiegel 2008.

Begründung: LTF Gütesiegel 1-2 sind teilweise anspruchsvoller, damit gefährlicher als DHV 2er. Diese Einschätzung basiert auf dem Erfahrungsschatz Europas größter Flugschule. Wir sind sicher, dass auch unser Technikreferat diesen Antrag unterstützt. Antrag kann nicht behandelt

werden, da der Antragsteller nicht anwesend ist.

9. Antrag von Bettina Ebeling

„Veröffentlichung der Delegiertenlisten vor der JHV.“

Vorschlag zur Abstimmung: Die Jahreshauptversammlung beschließt, dass die Namen der in den Regionalversammlungen gewählten Delegierten vom kommenden Jahr an vor der Jahreshauptversammlung auf der DHV-Homepage veröffentlicht werden.

Begründung: Bislang werden die Namen erst nach der JHV im Rahmen der Berichterstattung durch die DHV-Öffentlichkeitsarbeit im DHV-Info veröffentlicht. Vorher liegen sie zwar der Delegiertenpost bei, was indessen keine Öffentlichkeit im Sinn dieses Antrags herstellt. Damit bleiben m.E. wertvolle und dabei einfache Möglichkeiten ungenutzt, innerhalb der Vereine oder auch in den landläufigen lose befreundeten Fliegergrüppchen, wie es sie wohl überall gibt, einem Delegierten gegebenenfalls mal noch eine Idee oder Frage zu einem Thema oder auch eine Anregung zum Meinungsbild mitzugeben. Das bedeutet, dass eine Zustimmung von Euch, den Delegierten, zu diesem Antrag nicht nur einer besseren Transparenz der Delegiertenarbeit, sondern auch einer verbesserten Basisarbeit innerhalb des Verbandes dienen würde. Ich bitte Euch daher, diesen Antrag zu unterstützen. Antrag wird diskutiert. Antragstellerin modifiziert den Antrag dahingehend, dass die Delegiertenlisten nur im geschützten Bereich der DHV Homepage veröffentlicht werden und die Delegierten der Veröffentlichung zustimmen. Die Veröffentlichung soll 7-10 Tage nach der letzten Regionalversammlung erfolgen.

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

10. Antrag von Dr. Peter Hellwig

„Bewerbungen um die Ausrichtung einer Regional- oder Jahresversammlung.“

Bewerbungen um die Ausrichtung einer Regional- oder Jahresversammlung des DHV sind als Anträge zu sehen und müssen daher spätestens eine Woche vor der Versammlung, in der darüber beschlossen wird, eingereicht und vom DHV bekannt gemacht werden. Sollte sich bis zum Ende der Frist kein Verein für die betreffende Veranstaltung beworben haben, können ausrichtende Vereine noch bis zum Beginn der Abstimmung vorgeschlagen werden.

Begründung: Vorschläge aus dem Saal kurz vor der Abstimmung bieten keine Gewähr dafür, dass der Verein den Zuschlag bekommt, für den es vielleicht besonders wichtig ist, z.B. weil ein Vereinsjubiläum oder ein bestimmter PR-Grund vorliegt. Wissen die Vereine vorab, wer sich sonst noch bewirbt, können sie sich besser darauf einstellen. Hat sich jedoch bis zum Ablauf der Frist kein Verein beworben, tritt automatisch die bisherige Praxis in Kraft. Der Antrag wird diskutiert.

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

11. Antrag der DHV Vorstandschaft

„Erhöhung des Mitgliedsbeitrages.“

Der Vorstand beantragt eine Beitragserhöhung wirksam zum Jahre 2010 für die Einzelmitgliedschaft auf 69 Euro (heute 61) und für die Vereinsmitgliedschaft auf 43 Euro (heute 38); dies entspricht ca. 13%.

Begründung: Die jüngste Hochrechnung zeigt, dass im Jahr 2008 das negatives Ergebnis tendenziell noch über dem vorläufig genannten negativen Ergebnis von 199.000 Euro liegen wird. Seit der letzten, im November 1998 beschlossenen, Beitragserhöhung sind die Beiträge unverändert. Bis zum Erhöhungszeitpunkt wird laut Verbraucherpreisindex des Statistischen Bundesamtes eine Preissteigerung in Höhe von ca. 20 % eingetreten sein. Ein Teil dieser Preissteigerung konnte durch Kostenreduzierung und Effizienzsteigerung aufgefangen werden. Um ab 2010 ein ausgeglichenes Ergebnis realisieren zu können, beantragt der Vorstand die Beitragserhöhung.

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

12. Antrag auf Satzungsänderung

Der Antrag auf Satzungsänderung wurde zurückgezogen, da das Meinungsbild bei den Regionalversammlungen nicht das Erreichen einer 2/3 Mehrheit erkennen ließ.

7. Wirtschaftsplan 2009

Der Finanzvorstand Dr. Dirk Aue stellt den im Geschäftsbericht veröffentlichten Wirtschaftsplan 2009 vor. Der Wirtschaftsplan wird diskutiert.

Beschluss (offene Abstimmung): Wirtschaftsplan 2009 wird mit einer Gegenstimme angenommen.

Die Vorstandschaft gibt bekannt, dass Felix Rühle als Herstellervertreter für Hängegleiter als Berater für die Kommission berufen wird.

8. Bewerbung für die Ausrichtung der Jahrestagung 2009

Vorstellung der Bewerbungen von Rudl Bürger und Dr. Ecki Schröter (Gleitschirmclub Hochries-Samerberg) für Samerberg und Thomas Post (Luftsportverein Neuseenland) für Leipzig.

Beschluss (offene Abstimmung): Samerberg wird mit großer Mehrheit gewählt.

Gmund, 26.11.2008

Petra Aichele, Protokollführerin

Charlie Jöst, 1. Vorsitzender

Papillon®

world of paragliding

jetzt gratis bestellen *** Gesamt-Flugsportkatalog 2009

Flugsport-Programm 2009

Über 130 Seiten Ausbildung, Reisen, Produkte und Infos! Aus dem Inhalt:

Flugausbildung Rhön

Los gehts mit der Paragliding-Ausbildung auf der Wasserkuppe: Einsteiger-Kurse • Fluggebiete • Unterkünfte • Verein • Team • Kontakt... **ab Seite 4**

Flugausbildung Sauerland

Alles über die Ausbildung in Willingen (Upland) und Umgebung... **ab Seite 24**

Lüsen-Flugwochen

Die Dolomiten-Höhenflugschulung zur A-Lizenz • Thermik- und Streckenflugseminar zur B-Lizenz • Thermik-Technik-Training • Dolomiten-Flugsafari... **ab Seite 42**

Alpen-Paragliding-Center Parafly Stubai

Fliegenlernen im Stubaital • Thermik-Technik-Training • Flugsafaris • Fluggebiete • Tandemflüge • Events • Unterkünfte • Team • Kontakt und Anfahrt... **ab Seite 51**

Fortbildungen für Piloten & UL-Motorschirm

Für Flieger ab A-Lizenz/Paragleiterschein bieten wir zahlreiche Fortbildungs-Kurse: Groundhandling-Kurse mit Mike Küng • Windschlepp-Einweisung • UL-Motorschirm-Kompaktkurse auf dem Dolmar • Ausbildung zum Tandemmaster • Umschulung • Rückwärtsstart-Training • Rettungsgeräte-Wurftraining • Meteo-Seminar... **ab Seite 74**

Gleitschirmreisen 2009

Die Ziele unserer Gleitschirm-Urlaubswochen stellen wir im großen Reiseteil vor: Spanien: Algodonales • Sierra de Lijar • Slowenien: Socatal • Dänemark: Lokken mit Mike Küng • Südtirol: Dolomiten-Flugsafari • Monaco: Jahreswechsel in Sospel & Küste • Österreich: Ski & Flieg / Flugsafari • Frankreich: Elsass & Vogesen • Frankreich: St. André-Les-Alpes • Frankreich: Dune du Pyla • Teneriffa: Inselfliegen • Italien: Bassano • Italien: Castelluccio & Sarnano • Italien: Rom • Australien: Ostküste • Deutschland: Rhön von Oben • Deutschland: UL-Deutschlandtour... **ab Seite 80**



GLEITSCHIRM DIREKT

GLEITSCHIRM DIREKT bietet alles was sich Gleitschirmpiloten wünschen:

- ✓ Riesen-Auswahl
- ✓ professionelle Beratung
- ✓ beste Preise
- ✓ bequeme Zahlung
- ✓ umfangreiche Garantieleistungen
- ✓ perfekten Service
- ✓ extragünstige Komplett-Sets

Beispiel: Set „Sicherheitshochleister“ mit U-Turn Emotion, Sup'Air Access, RIS Protect und Flughelm

nur 3299,- EUR

ab Seite 104



Den über 130 Seiten starken Gesamtkatalog 2009 jetzt kostenlos bestellen unter

www.papillon-flugschulen.de /katalog

oder über die Hotline: Tel. 06654-7548

Papillon® GoodFly

Gut versichert fliegen lernen.

Neu und nur bei uns: Das optionale Versicherungsangebot für alle Flugschüler!

Die S&L Versicherungs- und Analyse GmbH versichert im Rahmen der Gruppenunfallversicherung „Papillon GoodFly“ (VN: Rhöner Drachen- und Gleitschirmflugschulen Wasserkuppe GmbH) die praktische und theoretische Schulung der gemeldeten Flugschüler in Sauerland, Rhön, Stubai und Lüsen.

Für alle gemeldeten Flugschüler gelten folgende Versicherungssummen:

- € 125.000 Invalidität
- € 100.000 Todesfall
- € 50.000 Krankentransportkosten
- € 25.000 Bergungskosten
- € 25.000 Kosmetische Operationen
- € 15.000 Soforthilfe bei Schwerverletzungen
- Leistungen für Lebensretter: € 25.000 Invalidität
- € 10.000 Todesfall

Der Papillon GoodFly-Versicherungsschutz ist optional und kann bei Kurseinschreibung abgeschlossen werden.

Papillon GoodFly kostet nur 20 EUR und deckt sieben Ausbildungstage (=Kombikurs oder Grund- und Aufbaukurs in Sauerland, Rhön oder Stubai oder Höhenflugkurs Stubai oder Lüsen) ab.

Für gerade mal 2,86 EUR am Tag fliegt man so während der gesamten Ausbildung mit optimalem Versicherungsschutz. Die Ausbildung erfolgt bislang ohne folgenschwere Unfälle.

Versicherungen für Flugsportler

Allen Piloten mit abgeschlossener Ausbildung empfehlen wir die attraktiven Versicherungsangebote von www.flugsportversicherungen.de.

Flugschulen Sauerland • Willingen
Zur Hoppecke 5 • 34508 Willingen
fon: 05632 – 65 34
ettelsberg.com

Rhöner Drachen- und Gleitschirmflugschulen
Wasserkuppe 46 • 36129 Gersfeld
fon: 06654 – 75 48 • fax: 82 96
wasserkuppe.com

Alpen-Paragliding-Center Stubai • Parafly
Moos 18 • A-6167 Neustift im Stubai
fon: +43 5226 – 33 44
parafly.at

TESTFLÜGE

IM INFO

Das Testberichtschemata für Gleitschirme und Hängegleiter

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

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

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

Geschwindigkeitsangaben werden mit Bräuniger-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.

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 Flugfahrung und regelmäßiger Flugpraxis.
3		Gleitschirme mit sehr anspruchsvollem Flugverhalten und sehr heftigen Reaktionen auf Störungen und geringem Spielraum für Pilotenfehler. Für Piloten mit überdurchschnittlich hohem Pilotenkönnen.
	G	Nur spezielle, namentlich aufgeführte Gurtzeuge sind mit diesem Schirm zugelassen
	GH	Brustgurtzeuge - Alle Gurtzeuge, die der Gurtzeuggruppe GH angehören, sind mit diesem Gleitschirm zugelassen (dieser Gruppe gehören fast alle modernen DHV/OeAeC-zugelassenen Gurtzeuge an)
	GX	Gurtzeuge mit festen Kreuzgurten - Alle Gurtzeuge, die der Gurtzeuggruppe GX angehören, sind mit diesem Gleitsegel zugelassen
	Biplace	Der Schirm ist für doppel-sitzigen Betrieb zugelassen
	Y	Hängegurtzeug (frühere Konstruktion)
	S	Spezialgurtzeug
Drachen		
1		für Piloten, die an einem einfachen Flugverhalten interessiert sind, z.B. weil sie selten fliegen
2		für Piloten, die den Ausbildungsstand Beschränkter Luftfahrerschein (A-Lizenz) haben, und genüßvolles 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-01-1813-08

WINGS OF CHANGE X-FIGHTER 24			
DHV Testbericht LTF 2003			
Inhaber der Musterprüfung: wings of change, Hersteller: wings of change			
Klassifizierung: 2 GH, Windschlepp: Ja, Anzahl Sitze min / max: 1 / 1			
Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein			
Verhalten bei	min. Fluggewicht (70kg)	max. Fluggewicht (90kg)	
Start	1-2	1-2	
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort	
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten	
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Starthandling	durchschnittlich	durchschnittlich	
Geradausflug	2	2	
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich	
Kurvenhandlung	2	2	
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich	
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich	
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch	
Beidseitiges Überziehen	2	2	
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	
Fußstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	
Bremskraftanstieg	hoch	hoch	
Frontales Einklappen	2	2	
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert	
Einseitiges Einklappen	2	2	
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad	
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	>360 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad	
Höhenverlust	hoch	durchschnittlich	
Stabilisierung	selbständig	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig	
Einseitiges Einklappen und Gegenst.	2	2	
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen	
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich	
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich	
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert	
Fußstall, symm. Ausleitung	2	2	
Trudeln aus Trimmgeschw.	2	2	
Trudeln aus stat. Kurvenflug	2	2	
Steilschnecke	2	2	
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich	
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich	
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad	
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s]	10	12	
B-Stall	1-2	1-2	
Einleitung	einfach	einfach	
Ausleitung	selbständig	selbständig	
Ohren anlegen	2	1-2	
Einleitung	leicht	leicht	
Ausleitung	nicht selbständig	nicht selbständig	
Landung	2	2	
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich	
Frontales Einklappen (beschleunigt)	2	2	
Vorbeschleunigung	gering	gering	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert	
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	2	2	
Wegdrehen	90 - 180 Grad	180 - 360 Grad	
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad	
Höhenverlust	hoch	durchschnittlich	
Stabilisierung	selbständig	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig	
Ohren anlegen, beschleunigt	2	1-2	
Einleitung	leicht	leicht	
Ausleitung	nicht selbständig	nicht selbständig	
Ergänzungen zur Flugsicherheit			
Einseitiges Einklappen-Tendenz zu Gegenklappen ohne Flugbahnveränderung			
Frontstall beschleunigt; Tendenz zu Frontsette mit asymmetrischer Wiederöffnung und Drehung um die Hochachse			



DHV GS-01-1814-09

U-TURN FREE FORCE II 22			
DHV Testbericht LTF 2003			
Inhaber der Musterprüfung: U-Turn GmbH, Hersteller: U-Turn GmbH			
Klassifizierung: 2 GH, Windschlepp: Ja, Anzahl Sitze min / max: 1 / 1			
Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein			
Verhalten bei	min. Fluggewicht (55kg)	max. Fluggewicht (95kg)	
Start	1-2	1-2	
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort	
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten	
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Starthandling	einfach	einfach	
Geradausflug	1-2	1-2	
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich	
Kurvenhandlung	1-2	1-2	
Trudeltendenz	gering	gering	
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich	
Wendigkeit	hoch	hoch	
Beidseitiges Überziehen	1-2	1-2	
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	
Fußstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	
Bremskraftanstieg	hoch	hoch	
Frontales Einklappen	1-2	1-2	
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell	
Einseitiges Einklappen	2	2	
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad	
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad	
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich	
Stabilisierung	selbständig	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell	
Einseitiges Einklappen und Gegenst.	1-2	1-2	
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen	
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich	
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	hoch	
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell	
Fußstall, symm. Ausleitung	1-2	1-2	
Trudeln aus Trimmgeschw.	1-2	1-2	
Trudeln aus stat. Kurvenflug	1-2	1-2	
Steilschnecke	1-2	1-2	
Einleitung	einfach	einfach	
Trudeltendenz	gering	gering	
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad	
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s]	9	11	
B-Stall	1-2	1-2	
Einleitung	einfach	einfach	
Ausleitung	selbständig	selbständig	
Ohren anlegen	1	1	
Einleitung	leicht	leicht	
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell	
Landung	1-2	1-2	
Landeverhalten	einfach	einfach	
Frontales Einklappen (beschleunigt)	2	2	
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell	
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	2	2	
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad	
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad	
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich	
Stabilisierung	selbständig	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell	
Ohren anlegen, beschleunigt	1	1	
Einleitung	leicht	leicht	
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell	



DHV GS-01-1815-09

U-TURN FREE FORCE II 24			
DHV Testbericht LTF 2003			
Inhaber der Musterprüfung: U-Turn GmbH, Hersteller: U-Turn GmbH			
Klassifizierung: 2 GH, Windschlepp: Ja, Anzahl Sitze min / max: 1 / 1			
Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein			
Verhalten bei	min. Fluggewicht (70kg)	max. Fluggewicht (105kg)	
Start	1-2	1-2	
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort	
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten	
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Starthandling	einfach	einfach	
Geradausflug	1-2	1-2	
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich	
Kurvenhandlung	1-2	1-2	
Trudeltendenz	gering	gering	
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich	
Wendigkeit	hoch	hoch	
Beidseitiges Überziehen	1-2	1-2	
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	
Fußstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	
Bremskraftanstieg	hoch	hoch	
Frontales Einklappen	1-2	1-2	
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell	
Einseitiges Einklappen	2	2	
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad	
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad	
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich	
Stabilisierung	selbständig	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell	
Einseitiges Einklappen und Gegenst.	1-2	1-2	
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen	
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich	
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch	
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell	
Fußstall, symm. Ausleitung	1-2	1-2	
Trudeln aus Trimmgeschw.	1-2	1-2	
Trudeln aus stat. Kurvenflug	1-2	1-2	
Steilschnecke	1-2	1-2	
Einleitung	einfach	einfach	
Trudeltendenz	gering	gering	
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad	
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s]	14	11	
B-Stall	1-2	1-2	
Einleitung	einfach	einfach	
Ausleitung	selbständig	selbständig	
Ohren anlegen	1	1	
Einleitung	leicht	leicht	
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell	
Landung	1-2	1-2	
Landeverhalten	einfach	einfach	
Frontales Einklappen (beschleunigt)	2	2	
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell	
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	2	2	
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad	
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad	
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich	
Stabilisierung	selbständig	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell	
Ohren anlegen, beschleunigt	1	1	
Einleitung	leicht	leicht	
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell	



DHV GS-01-1816-09

U-TURN FREE FORCE II 26			
DHV Testbericht LTF 2003			
Inhaber der Musterprüfung: U-Turn GmbH, Hersteller: U-Turn GmbH			
Klassifizierung: 2 GH, Windschlepp: Ja, Anzahl Sitze min / max: 1 / 1			
Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein			
Verhalten bei	min. Fluggewicht (85kg)	max. Fluggewicht (120kg)	
Start	1-2	1-2	
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort	
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten	
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Starthandling	einfach	einfach	
Geradausflug	1-2	1-2	
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich	
Kurvenhandlung	1-2	1-2	
Trudeltendenz	gering	gering	
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich	
Wendigkeit	hoch	hoch	
Beidseitiges Überziehen	1-2	1-2	
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	
Fußstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	
Bremskraftanstieg	hoch	hoch	
Frontales Einklappen	1-2	1-2	
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell	
Einseitiges Einklappen	2	2	
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad	
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad	
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich	
Stabilisierung	selbständig	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell	
Einseitiges Einklappen und Gegenst.	1-2	1-2	
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen	
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich	
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch	
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell	
Fußstall, symm. Ausleitung	1-2	1-2	
Trudeln aus Trimmgeschw.	1-2	1-2	
Trudeln aus stat. Kurvenflug	1-2	1-2	
Steilschnecke	1-2	1-2	
Einleitung	einfach	einfach	
Trudeltendenz	gering	gering	
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad	
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s]	14	11	
B-Stall	1-2	1-2	
Einleitung	einfach	einfach	

DHV 01-0437-08



LAMINAR ZERO9 13.7

DHV Testbericht Hängegleiter
 Hersteller : Fly & more GmbH, ICARO
 Inhaber der deutschen Musterprüfung : Fly & more GmbH, ICARO
 Klassifizierung : 3
 Fluggewicht : 90 Kg - 125 Kg
 Sitzzahl : 1
 Höchstzulässige Fluggeschwindigkeit : 90 km/h
 Windschlepp : Ja
 UL-Schlepp : Ja

TECHNISCHE MERKMALE	
Trimmvorrichtungen	VG
Art des Steuerbügels	profiliert
Steuerbügelbasis	Speedbar
Besonderheiten	turmos, 2 Schräkungsanschläge pro Seite

BODENHANDLUNG UND START		VG 0%	2
Statische Lastigkeit	leicht hecklastig		
Aerodynamische Lastigkeit	neutral		
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich		

GERADEAUSFLUG		VG 0%	VG 100%	2
V min (km/h)		32	29	
V max (km/h)		84	>90	
Bügeldruck bei 60 km/h	gering		gering	
Bügeldruck bei 80 km/h	durchschnittlich-hoch		gering	
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren		kein Gieren	

KURVENHANDLUNG		3
Kraftaufwand für Einleiten	gering-durchschnittlich	hoch
Kraftaufwand für Ausleiten	gering-durchschnittlich	hoch
Rollzeit für Einleiten	kurz-durchschnittlich	lang
Rollzeit für Ausleiten	kurz-durchschnittlich	lang
Schräglage bei V min.sink	neutral	leicht zunehmend

VERHALTEN BEIM STÖRMUNGSABRISS			3
Geradeausflug - Bügel langsam vor	instabiler Sackflug	starkes Abnicken	
Geradeausflug - Bügel schnell vor	weiches Abnicken	starkes Abnicken	
Kurvenflug - Bügel langsam vor	nickt sanft ab, Kurvensackflug	Trudeln in Kurvenrichtung	
Kurvenflug - Bügel schnell vor	Abtauchen in Kurvenrichtung	Trudeln in Kurvenrichtung	
Provoziertes Trudeln	nicht möglich	beliebig lange möglich	

LANDUNG		VG 33%	2-3
Ausschwebestrecke	lang		
Moment des Stallens	mittelschwer zu finden		
V-Bereich des Stallens	durchschnittlich		
Kraftaufwand beim Stallen	gering		

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

DHV 01-0438-08



STING 3 XC 154

DHV Testbericht Hängegleiter
 Hersteller : Airborne
 Inhaber der deutschen Musterprüfung : Plusmax GmbH
 Klassifizierung : 2
 Fluggewicht : 50 Kg - 126 Kg
 Sitzzahl : 1
 Höchstzulässige Fluggeschwindigkeit : 90 km/h
 Windschlepp : Ja
 UL-Schlepp : Ja

TECHNISCHE MERKMALE	
Trimmvorrichtungen	VG
Art des Steuerbügels	profiliert
Steuerbügelbasis	Speedbar
Besonderheiten	-

BODENHANDLUNG UND START		VG 33%	1-2
Statische Lastigkeit	leicht hecklastig		
Aerodynamische Lastigkeit	neutral		
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich		

GERADEAUSFLUG		VG 0%	VG 100%	2
V min (km/h)		29	28	
V max (km/h)		85	>90	
Bügeldruck bei 60 km/h	durchschnittlich		gering-durchschnittlich	
Bügeldruck bei 80 km/h	durchschnittlich-hoch		durchschnittlich	
Richtungsstabilität (Gieren)	gute Richtungsstabilität		gute Richtungsstabilität	

KURVENHANDLUNG		1-2
Kraftaufwand für Einleiten	gering-durchschnittlich	durchschnittlich
Kraftaufwand für Ausleiten	gering-durchschnittlich	durchschnittlich
Rollzeit für Einleiten	kurz-durchschnittlich	durchschnittlich
Rollzeit für Ausleiten	kurz-durchschnittlich	durchschnittlich
Schräglage bei V min.sink	neutral	leicht zunehmend

VERHALTEN BEIM STÖRMUNGSABRISS			2
Geradeausflug - Bügel langsam vor	instabiler Sackflug	instabiler Sackflug	
Geradeausflug - Bügel schnell vor	nickt ab	nickt ab	
Kurvenflug - Bügel langsam vor	Kurvensackflug	Kurvensackflug	
Kurvenflug - Bügel schnell vor	Kurvensackflug	Kurvensackflug	
Provoziertes Trudeln	nicht möglich	nicht möglich	

LANDUNG		VG 33%	1-2
Ausschwebestrecke	durchschnittlich		
Moment des Stallens	einfach zu finden		
V-Bereich des Stallens	durchschnittlich		
Kraftaufwand beim Stallen	durchschnittlich		

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

DHV 01-0439-08



T2C 154

DHV Testbericht Hängegleiter
 Hersteller : Wills Wing Inc.
 Inhaber der deutschen Musterprüfung : Seagull Aviation
 Klassifizierung : 3
 Fluggewicht : 84 Kg - 141 Kg
 Sitzzahl : 1
 Höchstzulässige Fluggeschwindigkeit : 90 km/h
 Windschlepp : Ja
 UL-Schlepp : Ja

TECHNISCHE MERKMALE	
Trimmvorrichtungen	VG
Art des Steuerbügels	profiliert
Steuerbügelbasis	Speedbar
Besonderheiten	turmos, 2 Schräkungsanschläge pro Seite

BODENHANDLUNG UND START		VG 0%	2
Statische Lastigkeit	leicht hecklastig		
Aerodynamische Lastigkeit	neutral		
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich		

GERADEAUSFLUG		VG 0%	VG 100%	3
V min (km/h)		32	30	
V max (km/h)		>90	>90	
Bügeldruck bei 60 km/h	gering		gering	
Bügeldruck bei 80 km/h	durchschnittlich-hoch		gering	
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren		kein Gieren	

KURVENHANDLUNG		3
Kraftaufwand für Einleiten	gering-durchschnittlich	hoch
Kraftaufwand für Ausleiten	gering-durchschnittlich	hoch
Rollzeit für Einleiten	kurz-durchschnittlich	lang
Rollzeit für Ausleiten	kurz-durchschnittlich	lang
Schräglage bei V min.sink	neutral	leicht zunehmend

VERHALTEN BEIM STÖRMUNGSABRISS			3
Geradeausflug - Bügel langsam vor	instabiler Sackflug	starkes Abnicken	
Geradeausflug - Bügel schnell vor	weiches Abnicken	starkes Abnicken	
Kurvenflug - Bügel langsam vor	nickt sanft ab, Kurvensackflug	Trudeln in Kurvenrichtung	
Kurvenflug - Bügel schnell vor	Abtauchen in Kurvenrichtung	Trudeln in Kurvenrichtung	
Provoziertes Trudeln	nicht möglich	beliebig lange möglich	

LANDUNG		VG 33%	2-3
Ausschwebestrecke	lang		
Moment des Stallens	mittelschwer zu finden		
V-Bereich des Stallens	durchschnittlich		
Kraftaufwand beim Stallen	durchschnittlich		

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

DHV 01-0440-08



SPORT 2 155

DHV Testbericht Hängegleiter
 Hersteller : Wills Wing Inc.
 Inhaber der deutschen Musterprüfung : Seagull Aviation
 Klassifizierung : 2
 Fluggewicht : 68 Kg - 140 Kg
 Sitzzahl : 1
 Höchstzulässige Fluggeschwindigkeit : 90 km/h
 Windschlepp : Ja
 UL-Schlepp : Ja

TECHNISCHE MERKMALE	
Trimmvorrichtungen	VG
Art des Steuerbügels	profiliert
Steuerbügelbasis	Speedbar
Besonderheiten	-

BODENHANDLUNG UND START		VG 33%	1-2
Statische Lastigkeit	leicht hecklastig		
Aerodynamische Lastigkeit	neutral		
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich		

GERADEAUSFLUG		VG 0%	VG 100%	2
V min (km/h)		28	28	
V max (km/h)		80	90	
Bügeldruck bei 60 km/h	durchschnittlich		gering-durchschnittlich	
Bügeldruck bei 80 km/h	durchschnittlich-hoch		durchschnittlich	
Richtungsstabilität (Gieren)	gute Richtungsstabilität		gute Richtungsstabilität	

KURVENHANDLUNG		1-2
Kraftaufwand für Einleiten	gering-durchschnittlich	durchschnittlich
Kraftaufwand für Ausleiten	gering-durchschnittlich	durchschnittlich
Rollzeit für Einleiten	kurz-durchschnittlich	durchschnittlich
Rollzeit für Ausleiten	kurz-durchschnittlich	durchschnittlich
Schräglage bei V min.sink	neutral	leicht zunehmend

VERHALTEN BEIM STÖRMUNGSABRISS			2
Geradeausflug - Bügel langsam vor	instabiler Sackflug	instabiler Sackflug	
Geradeausflug - Bügel schnell vor	nickt ab	nickt ab	
Kurvenflug - Bügel langsam vor	Kurvensackflug	Kurvensackflug	
Kurvenflug - Bügel schnell vor	Kurvensackflug	Kurvensackflug	
Provoziertes Trudeln	nicht möglich	nicht möglich	

LANDUNG		VG 33%	1-2
Ausschwebestrecke	durchschnittlich		
Moment des Stallens	einfach zu finden		
V-Bereich des Stallens	durchschnittlich		
Kraftaufwand beim Stallen	durchschnittlich		

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

**GEBRAUCHTMARKT,
 INZAHLUNGNAHME,
 SHOP&SERVICE.
 FLIEGERCAMP&S
 SICHERHEITS-
 TRAININGS.**

INFORMATIONEN UNTER:
 + 49 (0) 8641 - 7575
 office@ppc-chiemsee.de
 www.einfachfliegen.de



VERLEIH PER VERSAND
GLEITSCHIRME, BOOTE, ZELTE
 VERSAND AUCH AN DEN URLAUBSORT!



Genz Sportgeräte GmbH
 Tel. +43.36 82.26 11 2 u. +43.664.44 63 62 3
 Salzburgerstraße 340, 8950 Stainach, Österreich
www.fliegefix.com



AUTOS FÜR FLIEGER

Neuwagen – bis 38% unter Listenpreis
 Multivan TDI: 24.890.- Octavia Combi TDI 15.890.-
 Roomster TDI+Extras: 13.990.- Focus Turnier: 12.990.-
 C-Max Flexifuel: 30% unter LP und viele andere ...

www.Autocollection.de
 0228-632222



Die strahlenden Sieger der Deutschen Streckenflugmeisterschaft, Gleitschirm



Die besten Steckenflieger im Drachenfliegen der Saison 2009



SPORTLERTREFFEN

Text und Fotos Benedikt Liebermeister

Siegerehrung der Deutschen Meister im Streckenfliegen und der Drachenliga.

Vorträge und Expertenpodium.



DHV-Vorsitzender Charlie Jöst und Moderator Sepp Gschwendtner gratulieren Erwin Auer



Sieger in der Vereinswertung: Gleitschirmclub Innatal



Der Delta Club Bavaria Ruhpolding gewann einmal mehr die Mannschaftswertung im Drachenfliegen

Wer hätte gedacht, dass neben einem ausgezeichneten Piloten noch ein äußerst talentierter Motivations-Trainer in Peter Achmüller steckt. Wie ein Wirbelwind fegte er über Präsentationsbühne und animierte sein Publikum zur Beteiligung.

Der Deutsche Meister im Streckenfliegen hielt auf dem Sportlertag 2008 einen Vortrag über Motivation und Erfolg im Verein. Peter baut auf Konfuzius auf: „Erkläre mir und ich werde vergessen. Zeige mir und ich werde mich erinnern. Beteilige mich und ich werde verstehen.“

Der Saal war bis auf den letzten Platz besetzt. Mit urwüchsigem Charme führte Sepp Gschwendtner durchs Programm. Torsten Hahne nahm die Sportler auf eine Fotoreise mit. „Streckenfliegen ist eines der letzten Abenteuer auf unserer Welt. Die immer wieder neue Suche nach dem besten Weg entlang der Aufwinde lässt unseren Sport auch zu einem taktischen Spiel werden“, stellte er fest. Altes Lager in Berlin ist das Streckenflugmekka im Norden Deutschlands. Kenner vergleichen die thermische Qualität mit dem Rekordspot Manilla in Australien. Claus Gerhard hat von dort mit seinem

Starren mehrere große FAI-Dreiecke geflogen. Flachlandstreckenflugtipps war sein Thema. Können, Wissen und auch eine Portion Glück sind notwendig, um ganz oben auf dem Siegertreppchen zu stehen. Keinem ist das in diesem Jahr so bewusst geworden wie dem Uli Straßer. 0,3 Punkte trennen den Deutschen Meister (GS-XC) in der Sportklasse von dem zweiten Werner Schütz. Den Dritten machte Seriensieger Torsten Hahne. Mit neuem Punkterekord ist Burkhard Martens Deutscher Meister in der offenen Klasse (GS-XC). Burkhard hatte schon vor Jahren in der Sportklasse gesiegt. Platz Zwei errang Hans Bausenwein, zwei Mal gelang ihm ein 200 FAI-Dreieck vom Hochfelln. Den 200er vom „Felln“ knackte als Erster Oliver Teubert, er kam auf Platz 3. Am weitesten zu Zweit flogen Stefan Wiebel (1), Klaus Römer (2) und Friedrich Wuitz (3). An der Deutschen Meisterschaft im Tandemfliegen nahmen über 100 Piloten teil. Die Deutsche Meisterin (XC-GS) heißt erneut Monika Mack. Auf Rang 2 und 3 kamen Christine Müller und Angela Dachs. Bester Junior ist Joachim Blum. Den neuen Deutschlandpokal hat der Drachen- und Gleitschirmclub Bayerwald unter

ausgemacht. Sieger Erwin Auer, Zweiter Thomas Stidl und Dritter Karl Bauer gehören dem Club an. Erwin flog für seinen Sieg 4 Mal über 200 km. Die Innataler holten sich die Vereinswertung, die Tegenseer die Bundesliga. Punkterekord hatte auch Peter Achmüller zu verzeichnen. Der Deutsche Meister bei den Drachen (XC) legte mit einem 284 km FAI den Grundstock zu seinem Sieg. Auf Plätze Zwei und Drei folgen Matthias Mayer und Günter Porath. Beide waren bereits Deutsche Meister. Ein 340 km FAI von Kössen erfohr der Sieger der Starren Berthold Meier. Zweiter ist Clemens Christ, Dritter Dieter Kamml. Dieter ist seit Jahren unter den ersten Drei.

Corinna Schwiogerhausen hat dieses Jahr alle Titel im Drachenfliegen bei den Damen abgeräumt. Welt-, Europa und Deutsche Meisterin im XC und Wettbewerb. Platz Zwei ging an Ute Hoffmann. Corinna hat auch im Streckenfliegen eine außerordentliche Leistung bewiesen, in der Gesamtwertung flog sie auf Platz 4. Die Juniorenwertung gewann Tim Grabowski. Tim fliegt auch sehr erfolgreich in der Nationalmannschaft. Im Deutschlandpokal triumphierte Jochen Zeyer vor Bernd Otterpohl und Dirk Ripkens.

Jochen flog vom Kandel ein 218 km FAI. In der Vereinswertung hatte der Delta Club Bavaria Ruhpolding die Nase vorn, in der Bundesliga die Hochries-Samerberger. Deutscher Meister werden lohnt sich. Großzügige Sponsoren bedachten die Sportler mit Preisen vom Compeo+, über exquisite Sportuhren bis zu Fliegerstiefeln und vieles mehr. In der Drachenliga siegte Konrad Lüders vor Jonas Blecher und Markus Ebenfeld. Bei den Starren gewinnt Jörg Heinzlmann vor Peter Friedemann und Konrad Schwab. Der DHV-Vorsitzende Charlie Jöst dankte Ligachef Dieter Kamml für die jahrelange erfolgreiche Arbeit. Dieter benötigt mehr Zeit fürs Private, Konrad Lüders übernimmt die Aufgabe in Zukunft. Den Mythos Hammertag entzauberte Volker Schwanitz. Per Definition müsste der Tag von den atmosphärischen Bedingungen her vom frühen Vormittag an bis in den Abend hinein durchgehend optimale thermische Flugbedingungen bereitstellen. „Falsch ist, dass solch ein herausragender Tag wie DER Hammertag quasi wie ein Leuchtturm aus den Prognosen herausstechen muss. Das Gegenteil ist der Fall“, stellte der DHV-Wetterexperte richtig. Peter Wild, Leiter des



Deutsche Streckenflugmeisterschaft Damen: v.l. Christine Miller (2), Monika Mack (1), Angela Dachs (3)



DHV-Sportvorstand der Tegernseer Axel Stuckenberger freut sich über den Gewinn der Bundesliga GS



Deutsche Streckenflugmeisterschaft Sportklasse: v.l. Werner Schütz (2), Uli Strasser (1), Torsten Hahne (3)



Sieger im Deutschlandpokal GS: v.l. Thomas Stidl (2), Erwin Auer (1)



Deutsche Streckenflugmeisterschaft offene Klasse: v.l. Burkhard Martens (1), Oliver Teubert (3)



Bester Junior GS Joachim Blum



Deutsche Streckenflugmeisterschaft Tandem: v.l. Klaus Römer (2), Stefan Wiebel (1), Friedrich Wuitz (3)



Peter Achmüller freut sich über den Gewinn der Bundesliga HG

DHV-XC, gab einen Rück- und einen Blick in die Zukunft der Deutschen online Streckenflugmeisterschaft. Insgesamt flogen die Piloten 802.513 Kilometer weit. Das entspricht einer Strecke von 20 Mal um die Erde. Ein besonderes Dankeschön galt den unermülichen Auswertern Rich Brandl, Georg Rauscher, Ralph Schlöfel, Bernd Hübner und Sepp Gschwendtner. In einer Podiumsdiskussion gaben die Deutschen Meister Tipps aus ihrem reichen Erfahrungsschatz. Erstaunlich wie unterschiedlich die erfolgreichen Sportler an ihre Flüge herangehen. Burkhard Martens und Peter Achmüller planen akribisch. Erwin Auer fliegt mehr aus dem Bauch. „I start halt, dann drah ich auf, und dann schau I, wohin's geht. „ Und es ging weit dieses Jahr - vom Hausstein bei Deggendorf in die Nähe von Heilbronn (280 km). Spannend, informativ und kurzweilig waren die Vorträge. Die Deutschen Meister persönlich zu treffen und von ihnen zu lernen, war auf jeden Fall eine Reise wert. ▢



Die weitesten Strecken im Drachenfliegen bei den Frauen flogen Ute Hoffmann (2) und Corinna Schwiengershausen (1)



Sieger Deutschlandpokal HG: Bernd Otterpohl (2), Jochen Zeyher (1), Dirk Ripkens (3)



Streckenflugmeisterschaft HG-Flex: Matthias Mayer (2), Peter Achmüller (1), Günter Porath (3)

Die Referenten:



Claus Gerhard



Torsten Hahne



Peter Wild



Peter Achmüller



Volker Schwaniz



Streckenflugmeisterschaft HG-Starr: Clemens Christ (2), Berthold Meier (1), Dieter Kamml (3)



Tim Grabowski gewinnt die Juniorenwertung im Drachenfliegen



Die Ligasieger im Drachenfliegen: v.l.: Peter Friedemann (2), Jörg Heinzelmann (1), Konrad Schwab (3)

OSTBAYERNCUP 2008

Ein Beitrag von Ottmar Sichert

Die Abschlussfeier/Siegerehrung des Ost-Bayerncups 2008 in Greding hatten wir gerade überstanden und die Sieger gebührend gefeiert, als der Wunsch laut wurde doch wieder einmal die Werbetrömmel für den Ost-Bayerncup zu rühren.

Für den, der nicht weiß, was oder wofür der Ost-Bayerncup steht. Hier eine kleine Erläuterung: 1987 entstand die Idee einiger Drachepiloten (Ingo Westerboer, Hermann Uhrmann, Manfred Aumer usw.) einen separaten Streckenflugwettbewerb speziell ausgerichtet auf die Besonderheiten des Flachlandfliegens ins Leben zu rufen. Bald schon wurde eine vereinfachte Ausschreibung entworfen, die sich eng an die des DHV-Streckenfluggpokals anlehnt.

Allerdings eben mit einigen, der besonderen Gegebenheiten des Flachland-Streckenfliegens Rechnung tragenden Änderungen:

- Z.B. verzichtet man bei sämtlichen Flügen über "Freie Strecke" auf die Fotodokumentation um alle Piloten anzusprechen. Auch die, die noch nie etwas von Abflugfoto oder Fotosektor und Landefoto gehört haben oder auf die aufwändigen Dokumentationsverfahren beim Streckenfliegen schlichtweg "keinen Bock" haben.
- Geschlossene Aufgaben werden mit einem höheren Faktor als im deutschen Streckenfluggpokal belohnt, da diese Aufgabenstellung in Flachland äußerst schwierig zu bewältigen ist.
- Ziel war es auch, die vermeintlich unscheinbaren Flüge herauszustellen (jeder weiß, wie wichtig einem ein noch so unscheinbarer Flug werden kann, wenn er damit die innere Zufriedenheit erreicht).
- Weiter wollte man sich auch im direkten Vergleich unter ähnlichen Bedingungen messen. Der Ostbayerncup entstand.

In den letzten Jahren wurden viele heiße Runs erfliegen und spannende Kopf an Kopf Duelle ausgerufen, wobei auch einige außergewöhnliche Flugleistungen entstanden. Die RückholerInnen waren bis spät in die Nacht unterwegs und wurden beim Mitternachtsleuten mit einem kühlen Landebier entlohnt. Es wurde eigens eine Rückholwertung eingeführt. Der Ostbayerncup hat sicherlich nicht nur Streckenflug-Ambitionen geweckt. Mit unserem Ostbayerncup sind auch die verschiedenen Vereine zusammengewachsen. Die regionale Kommunikation zwi-

schen den Vereinen, zwischen Drachen- und Gleitschirmpiloten, wurde ausgebaut und intensiviert. Zu Beginn des Ostbayerncups nahmen nur 5 Vereine teil: DFC Bayerwald, DFC Ingolstadt DFC Oberpfalz, DFC Regental, DFC Rothal. Man traf sich bei Saisonende zur gemeinsamen Siegerehrung. Die Feiern waren damals schon legendär und berühmt - berüchtigt! Seither ist der Ostbayerncup kontinuierlich gewach-



sen. 2001 schlossen sich die Bamberger Gleitschirmpflieger und 2002 die IFG2000 sowie die Frankenthermik (beide Nürnberg) dem Wettbewerb an.

Inzwischen zählt der Ostbayerncup 20 Drachen- und Gleitschirmvereine und erreicht annähernd 1500 Piloten der gesamten Region von Ingolstadt im Süden bis Hof im Norden; von Wassertrüdingen über Ansbach Nürnberg im Westen bis über Passau und die bayerische Grenze nach Österreich (Marsbach) im Osten.

Damit ist der Ostbayerncup der größte Flachlandstreckenflugwettbewerb der lautlosen Fliegerei, der Drachen- und Gleitschirmpflieger. Es soll aber kein Konkurrenz Wettbewerb zum DHV-Streckencup sein.

Alle Infos: unter www.ostbayerncup.de

Ich denke, dass im Februar alle Piloten heiß auf die nächste Flugsaison sind, der letzte gute Thermikflug liegt schon eine Weile zurück. Mann und Frau haben jetzt vor lauter Langweile Zeit, das DHV-Info auswendig zulernen, Zeit noch mal das letzte Jahr Revue passieren zu lassen. In der Statistik, die unser Fliegerkollege Ralph Schlöffel erstellt hat und die jeder auf unserer www.ostbayerncup.de unter Berichte abrufen kann sieht

gen ging, aber wenn, dann purzelten nur so die Rekorde: So wurden am 7. Mai 3mal die 200 km Marke überschritten, am 10. Mai 10mal über 100 km geflogen. Am 9. Mai konnte Erwin Auer seinen Deutschland Rekord Flug vom Hausstein aus in den Odenwald mit 281 km fliegen. Gratulation! Zwei Tage vorher flog er von Böhming aus mit Karl Bauer 216 km. Bei Bild 6 im Internet seht ihr eine Anzahl der eingereichten Streckendokumentationen pro Fluggelände. Man sieht sofort, dass die Bayerwälder sehr viel an ihrem Hausstein hängen. Zusammen mit dem Osseer wurden über 200 Flüge dokumentiert. Im Bild 6 sieht man, wer die meisten Flüge eingereicht hat. Ralph hat sie als „Arbeitslosen Statistik“ geführt, denn nur die haben so viel Zeit zum Fliegen. Und sie: Angela Dachs war letztes Jahr am fleißigsten. Mit 27 Flügen war sie nicht nur die beste Dame bei der offenen Klasse, sondern belegte auch noch den 4. Platz hinter dem Dream Team Auer, Stidl und Bauer. 2008 gab es auch zum ersten Mal eine Einsteigerklasse bei den Gleitschirmen. Die teilnehmenden Vereine haben sich für diese Wertung bestimmte Voraussetzungen ausgedacht

Ich zitiere: „Die Einsteigerklasse bleibt den Piloten vorbehalten, die erste Erfahrungen im Wettbewerbssport sammeln. Einsteiger sind Piloten, die zum Einen ein Gerät der Klasse 1 oder 1-2 fliegen und die zum Anderen in maximal 3 Wertungsjahren im OBC teilgenommen haben. Ab dem 4. Wertungsjahr muss der Pilot auch mit einem 1er oder 1-2er wenigstens in der Sportklasse einreichen.“ Diese Klasse wurde sehr gut angenommen (siehe Wertungsliste). Auch für 2009 wird es wieder eine Einsteigerklasse geben.

Wertung		
Platz, Name	Verein	Punkte
GS - Offene Klasse		
1. Auer Erwin	DGC Bayerwald	1085,72
2. Stidl Thomas	DGC Bayerwald	940,74
3. Bauer Karl	DGC Bayerwald	868,8
GS - Standard Klasse		
1. Schärfl Dominic	Flysports Weiden	282,9
2. Kraus Jasmin	GSV Bayerwald	260,28
3. Wnendt Ralph	Bamberger GSC	214,05
GS - Sport Klasse		
1. Linsner Peter	Bamberger GSC	585,3
2. Kölz Andreas	Bamberger GSC	574,85
3. Loderer Klaus	GSC Donau-Altühltal	489,45
HG - Flexible		
1. Schmidt Michael	UL- und DFC Forst	935,15
2. Rauscher Georg	DGC Bayerwald	757,44
3. Härtl Mathias	Jura Airlines Albatros	559,22
HG - Starre		
1. Sept Günter	ASC Hesselbergflieger	1229,25
2. Götz Alfred	Nordbayerische	1210,2
3. Pöpl Reinhard	UL-DFC Forst	1175,26
GS - Doppelsitzer		
1. Schatz Michael	DFC Fensterbachtal	99,52
2. Schmottermeyer Uli	Bamberger GSC	75,45
3. Ruhland Karl	FDC Fensterbachtal	70,64

Was gab's bei den Hängegleiter und Starrflügler Neues? Unterschwaningen entwickelt sich zu einem neuen Schleppzentrum für Hängegleiter und Starrflügler. Wurden in den letzten Jahren hauptsächlich die großen FAI-Dreiecke in Forst geflogen, so punktete Günther Sept an seinem Heimatplatz südwestlich von Gunzenhausen.

Mit 6 FAI-Dreiecken und einem Flachen Dreieck holte er sich letztes Jahr den ersten Platz bei den Starrflüglern. Das größte Dreieck letztes Jahr flog allerdings der Altmeister Reinhard Pöpl vom UL-Flugplatz Forst über 204 km.

Den weitesten Streckenflug von der Winde wurde von Siegritz geflogen. Alfred Götz startete am 28 Juli letzten Jahres und landete erst nach 294 km wieder. Auch im Flugjahr 2009 wird es wieder einen Rückholer/inen XC-Cup geben. Die ersten 5 Rückholer werden mit kleinen Geschenken belohnt, die meist nur einen Bruchteil dessen würdigen, wofür sich die Rückholer über's Flugjahr einsetzen. Wer nun Lust aufs Flachlandfliegen bekommen hat, dem kann ich unsere Seite www.ostbayerncup.de empfehlen. Hier findet ihr unter dem Reiter „Kontakte“ alle Vereins hompages, bei denen ihr euch beim jeweiligen Verein erkundigen könnt, wie es denn mit dem Fliegen an dem vereinseigenen Gelände steht. Aber auch über die neue generierte Geländedatenbank des DHV könnt ihr euch die gewünschten Fluggebiete mit Kontakten abfragen. Ein Tipp von mir: jetzt im kommenden Frühjahr, wenn die Bergbahnen noch nicht laufen oder die Wetterfront noch an der Alpennordseite fest hängt, ist bei uns im Flachland bereits schon fliegbares Wetter. Aber bitte nicht alle auf einmal kommen!

Danke an alle Sponsoren Fa. Swing etc. Ich wünsche allen Pilotinnen und Piloten für die kommende und laufende Saison viele schöne, weite und vor allem sichere Flüge. ▽

OSTBAYERNCUP08



Aktuelle Wettbewerbstermine auf www.dhv.de unter Sport

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:** www.dhv.de, **E-Mail DHV:** dhv@dhv.de

Telefon-Nummern: Zentrale: 08022/9675-0, Fax 08022/9675-99, **Mitgliederservice/Versicherung:** 08022/9675-0, E-Mail: mitgliederservice@dhv.de **Ausbildung:** 08022/9675-30, E-Mail: ausbildung@dhv.de **Sport:** 08022/9675-50, Info-fon: 08022/9675-55, E-Mail: sport@dhv.de **Jugend:** www.dhv-jugend.de **Betrieb/Gelände:** 08022/9675-10, E-Mail: gelaende@dhv.de **DHV-Shop:** 08022/9675-0, E-Mail: shop@dhv.de **Technik:** 08022/9675-40, E-Mail: technik@dhv.de **Öffentlichkeitsarbeit** 08022/9675-62, E-Mail: pr@dhv.de **Sicherheit** 08022/9675-32 E-Mail: sicherheit@dhv.de

Redaktion: Klaus Tänzler (verantwortlich), Sepp Gschwendtner, Benedikt Liebermeister, Gestaltung und Anzeigen: Renate Miller (renate@miller-grafik.de).

Erscheinungsweise: 6 Ausgaben pro Jahr, Preis: Im Mitgliedsbeitrag des DHV enthalten. Anzeigen: Bedingungen und Anzeigenpreise bei der DHV-Geschäftsstelle erhältlich oder unter www.dhv.de/Mediadaten. Haftung: Die Redaktion behält sich die Kürzung von Leserbriefen und Beiträgen sowie die redaktionelle Überarbeitung vor. Namentlich gezeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Für unverlangte Einsendungen aller Art 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 9767, Umsatzsteueridentifikationsnummer: DE 131 206 095

Repro: MM Intec GmbH, Am Windfeld 15, 83714 Miesbach **Druck:** Mayr Miesbach GmbH, Am Windfeld 15, 83714 Miesbach **Papier:** chlorfrei

Auflage: 32.500 **Titel:** Andreas Becker

Berufsunfähigkeitsschutz EGO: Wir geben Ihnen sicheren Halt.

HDI GERLING

EGO von HDI-Gerling:
Berufsunfähigkeitsschutz für
DHV-Mitglieder inklusive
Absicherung des Flugrisikos.



Sichern Sie Ihre Existenz.

Schnell kann eine aufstrebende Karriere durch Unfall oder Krankheit beendet sein. Mit EGO sichern Sie Ihr Einkommen bereits bei Eintritt einer Berufsunfähigkeit von 50 % – ohne dass Sie auf eine andere Tätigkeit verwiesen werden. Wichtig: Wir versichern Ihr Flugrisiko mit.

Mehr Infos von Thomas Ingerl, thomas.ingerl@hdi-gerling.de oder Hans-Christian Zimmerhäckel, hans-christian.zimmerhaeckel@hdi-gerling.de

Sie können uns auch unter Tel. +49(0)69-7567-395 erreichen. Oder schicken Sie uns den Coupon als Fax: +49(0)69-7567-230

Name

Adresse

Telefon

E-Mail

Das DHV-Versicherungsprogramm

für Hängegleiter und Gleitsegel
(für UL im Internet www.dhv.de oder bei der DHV-Geschäftsstelle)

Stand: 1.1.2009, HDI Gerling

Halterhaftpflicht

- für nichtgewerblich genutzte Hängegleiter und Gleitsegel
- für Mitgliedsvereine
- für Flugschulen/Fluglehrer
- für Hersteller/Händler
- für Gerätevermietung



Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer

Hängegleiter + Gleitsegel:
31,60,- € bei 250,- € Selbstbeteiligung (SB), 40,20 € ohne SB
Nur Gleitsegel:
28,70 € bei 250,- € SB, 34,40 € 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 berechtigte Dritte und inkl. zugelassenem Schleppbetrieb. Keine Gerätekenzeichnung. 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
631,90 €

Deckungssumme: 2.500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden. Gültig auch in Österreich.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
471,90 €

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 Fluggeräts. (In ursächlichem Zusammenhang mit dem Betrieb eines Luftsportgerätes)

Schirmpacker-Haftpflicht

Deckungssumme: 1.000.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Packer von Rettungsgeräten für Dritte. Fachkunde ist Voraussetzung.

Startleiter-Haftpflicht

Deckungssumme: 1.000.000,- € 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
26,10 €

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
37,50 €

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
7,40 €

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
18,60 €

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
83,60 €

Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 50.000,- € bei Invalidität, 250.000,- € bei Vollinvalidität.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
153,50 €

Für alle Mitglieder und Mitgliedsvereine kostenlos

Gelände-Haftpflicht

Deckungssumme: 1.000.000,- € 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.

Für alle Mitgliedsvereine kostenlos

Vereins-Haftpflicht

Deckungssumme: 1.000.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Tätigkeit des Mitgliedsvereins, des Vorsitzenden, der Gruppenleiter, etc.

Veranstalter-Haftpflicht

Deckungssumme: 1.000.000,- € für Personen- und 300.000,- € Sachschäden.
Umfang: Alle Hängegleiter- und Gleitsegelveranstaltungen des Mitgliedsvereins im Versicherungsjahr.

Boden-Unfall für Startleiter

Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 5.000,- € bei Invalidität.
Umfang: Tätigkeit als vom Mitgliedsverein beauftragter Startleiter.

Flug-Unfall Passagier

Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 5.000,- € bei Invalidität.
Umfang: Verzehnfachung möglich

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
15,00 €

Schleppwinden-Haftpflicht

Zusatzdeckung inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
Deckungssumme: 500.000,- €
34,- €
Deckungssumme: 1.000.000,- €
42,- €

Bei Versicherungsabschluß während des Jahres beträgt die Prämie bis zum Jahresende pro Monat 1/12 der Jahresprämie. Versicherungsanträge bei der DHV-Geschäftsstelle anfordern. Weitere Versicherungen auf Antrag: Fluglehrerhaftpflicht, Boden-Unfall für Mitgliedervereine und Boden-Unfall für Veranstalter.

Deckung: weltweit Europa Deutschland Österreich

GROSSES KINO!

Ab 2009 auch bei einem skywalk Partner in Deiner Nähe.

in den Hauptrollen:



und in einer wahren Glanzrolle der

ARRIBA

JET FLAP lightweight glider – LTF 1-2



jetzt erhältlich!



Hier ein weiteres Feedback, diesmal vom südtiroler Unfallchirurgen Christian 'le docteur' Morandell :

Startverhalten: ...der Arriba braucht keinen Startimpuls mehr, die Kappe kommt gerade und fast "wie von allein" über den Kopf des Piloten (bei Nullwind!); der Start wird so zu einem reinen, stressfreien Vergnügen...

Flug: ...wie vom Tequila gewohnt lässt sich der Arriba schön flach, aber auch sehr präzise enger drehen! Kleine Entlaster nimmt man nur mehr als leises Rascheln in der Kappe wahr!

...Ohrenanlegen sehr effizient und leichter zu halten als beim Tequila, ...Wingover: ein reines Vergnügen!

Steuerdrücke: gutes Feedback der Kappe bei generell geringeren, sehr angenehmen Steuerdrücken.

Landung: problemlos

Fazit: bin begeistert vom Arriba und es ist mein nächster Schirm! (nicht als Zweitschirm, sondern als sicherer alltagstauglicher Allrounder). Freue mich schon, ihn morgen wieder fliegen zu dürfen!

leicht-leistungsstark-lässig!

Produktpalette 2009:

ARRIBA
JET FLAP lightweight glider – LTF 1-2

MESCAL2
JET FLAP fun cruiser – LTF 1

TEQUILA2
JET FLAP freerider – LTF 1-2

CHILI
JET FLAP high-end freerider – LTF 1-2

CAYENNE
JET FLAP sportster – LTF 2

POISON2
JET FLAP race carver – LTF 2-3

JOIN'T 2
JET FLAP biplace – LTF 1-2

MOJITO.HY
JET FLAP motor- & mountain-glider – DULV/LTF

SCOTCH.HY
JET FLAP motor- & mountain-glider – DULV/LTF

VENOM
JET FLAP advanced motor-glider

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

mehr Info unter:
www.skywalk.info



JET FLAP
TECHNOLOGY

MEHR FREUDE AM FLIEGEN

SKYWALK