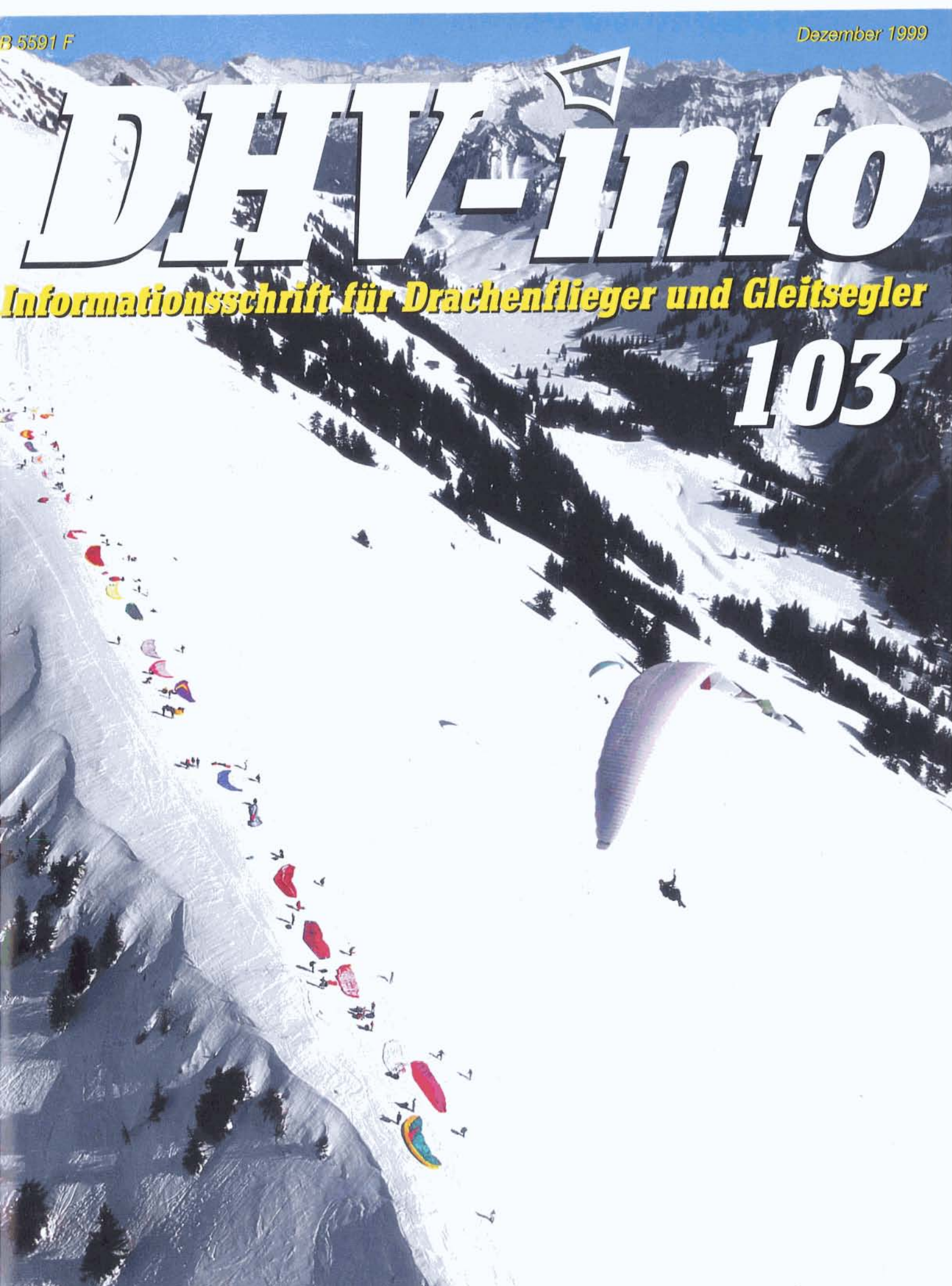


DHV-info

Informationsschrift für Drachenflieger und Gleitsegler

103



our spirit soars

– mit **GLEITSCHIRM** ins nächste Jahrtausend!



GLEITSCHIRM
our spirit soars

2000

Der **GLEITSCHIRM** Kalender 2000, mit atemberaubenden Aufnahmen der weltbesten Gleitschirmfotografen im Format 54 x 42 cm. 13 Blätter, farbig, hochglanz, limitierte Auflage. Das ideale Geschenk, nicht nur für Gleitschirmpiloten!

Auflage limitiert - am besten noch heute bestellen!

Ich bestelle ☐ Stk. **GLEITSCHIRM**-Kalender 2000

zum Preis von DM 48,-

Verpackungs- und Versandkosten: DM 9,50

(Versand erfolgt per Rechnung und Zahlschein)

Name, Vorname

Straße

Land, Postleitzahl, Ort

Telefon

Datum, Unterschrift

GLEITSCHIRM

Thermik - Verlag

Linzer Straße 354

A-4614 Marchtrenk

Österreich

Tel. +43 (0)7243/54392-0

Fax +43 (0)7243/54392-22

e-mail thermik@EUnet.at

Kalender
2000

4 WICHTIG – NEU – KURZ Neuigkeiten und Wissenswertes

18 FOTOWETTBEWERB Eine Auswahl schöner Flugfotos



24 FREE FLIGHT 2000 Größer, schöner und noch besser

26 ST.HILAIRE Letzter Coupe Icare des Jahrhunderts

28 TRAINING MIT MIKE KÜNG am Boden lassen sich viele Situationen mit dem Gleitschirm trainieren

32 FLUCHT IN DIE SONNE Auslandsflugreisen und die Probleme

40 TEST Flugprotokolle der Drachen und Gleitschirme mit neuer Zulassung

60 REKORDE IM HOHEN NORDEN Große Flüge mit dem Starrflügler

66 nFGH Offizielle Nachrichten für Drachen- und Gleitschirmflieger

68 SICHERHEITSJOURNAL Mitteilungen zum Thema Flugsicherheit

69 NATUR Tips zur Geländezulassung



80 DIE LAST GESCHICKT VERTEILT
Optimales Packen der immer umfangreicher werdenden Gleitschirmausrüstung

82 VEREINE BRIEFE
Vereinsnachrichten und Leserforum

99 DRACHEN QUO VADIS?
Kritische Gedanken zum Drachenwettkampfsport

100 STRECKENFLUGMEISTERSCHAFT
Sieger und Flüge

110 ANGST Dr. Freeman hilft die Flugangst zu überwinden

113 SZENE G Vorder- und Hintergründiges aus der Szene

114 GERMAN OPEN IM GLEITSCHIRMFLIEGEN
Achim gewinnt, Tibor wird Deutscher Meister

117 PWC
Deutsche Piloten auf Erfolgskurs

118 CHALLENGES
Der Einstieg zum erfolgreichen Wettbewerbspiloten

121 ASPEN
Bodo Genz setzt sich gegen die Weltelite durch

122 GERMAN CUP
Wettbewerb und Training für alle

124 WETTBEWERBE
Meldungen und Ergebnisse

9 AKTIVE DRACHENFLUGSCHULEN

10 PERFORMANCE CENTER

17 VERSICHERUNGSPROGRAMM

58 DHV-SHOP

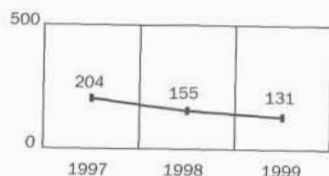
70 GEBRAUCHTMARKT

129 IMPRESSUM

wichtig • neu • kurz

Zum Thema Sicherheit

Nur ein paar Zahlen auf den ersten Blick - aber ihre Bedeutung ist immens. Die Unfallentwicklung ist eine der wichtigsten Größen für das Handeln des DHV in allen wesentlichen Bereichen. Die bereits im zweiten Jahr deutlich sichtbare Abwärtstendenz bei den Unfällen ist kein Zufall. Der



Verband hat hier angeschoben; mit einer Image-Kampagne für sicherere und gutmütigere Fluggeräte der unteren Klassen, mit einer raschen Umsetzung der Erkenntnisse zum passiven Unfallschutz - wie z.B. Rückenprotektoren und

Sicherungs-system zum Schutz vor dem Herausfallen bei offenen Beinschlaufen bei Gleitschirmgurtzeugen - und mit der Entwicklung eines standardisierten Fortbildungskonzeptes für Flieger und Fluglehrer. Die Piloten haben, in beeindruckend konsequenter Weise, diesen Weg zu mehr Sicherheit mitbeschritten.

Sichtflugvignette vom Tisch

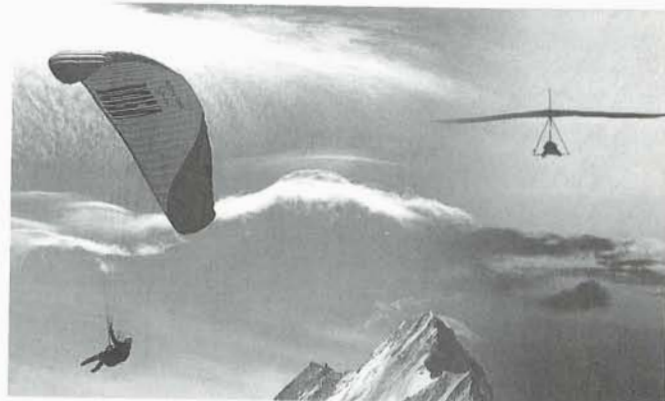
Brief des Sportausschusses des deutschen Bundestages an den DHV-Justitiar

„Sehr geehrter Herr Janssen,

im Auftrag des Vorsitzenden des Sportausschusses des Deutschen Bundestages, Friedhelm Julius Beucher, kann ich Ihnen heute bezüglich der Einführung einer Sichtflugvignette für den Luftsport die erfreuliche Mitteilung machen, daß sie vom Tisch ist.

Der Bundesminister für Verkehr hat entsprechende Pläne aufgegeben, da seiner Auffassung nach der Verwaltungsaufwand für den Gebühreneinzug zu hoch ist und die auf die Allgemeine Luftfahrt und den Luftsport durchschlagende finanzielle Belastung den Fortbestand und die Weiterentwicklung dieses volkswirtschaftlich und gesellschaftspolitisch bedeutsamen Verkehrszweiges beeinträchtigen würde. Es freut mich, daß damit den intensiven Bemühungen Erfolg beschieden ist.

Mit freundlichen Grüßen
René Probst
Deutscher Bundestag
Sportausschuß



DHV-Wetternetz

Mehr als 20 Flugberge sind, unterstützt vom DHV, von den Vereinen mit Wetterstationen ausgerüstet worden. Über automatische Ansagen sind die aktuellen Werte zu Wind, Windrichtung, Temperatur, etc. jederzeit abrufbar.

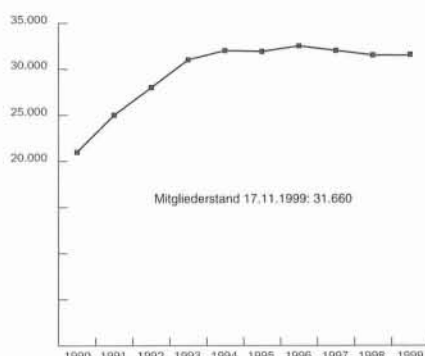
Geländename	Geländehalter	Telefonnummer
32457 Porta Westfalica	Delta-Club Wiehengebirge	0571/710227
35088 Eisenberg	DFC Ederbergland	06452/8585
36136 Wasserkuppe	Rhöner Drachen- und Gleitschirmfliegerverein	06654/696
36840 Rammelsberg	Harzer Drachen- und Gleitschirm-Verein Goslar	0171/8236162
52245 Sophienhöhe	Ostwindfreunde	0171/8714309
55585 Duchroth	Pfälzer Gleitschirm-Club	0171/2375896
57562 Sassenroth	Drachen- und Gleitschirmfreunde Hellertal	02744/930349
58849 Nordhelle	GSC Nordhelle e.V. + Flugsport Lennetal	02352/21265
64665 Mellibokus	Erster Odenwälder Drachen-Flug-Club	06251/983612
72258 Stöckerkopf	Drachen- und Gleitschirmverein Baiersbrunn	07442/121425
72393 Schneithalde	DFC Starzeln	0170/4436907
74343 Teufelsberg	Die »1.Hohenhaslacher Flieger«	07147/922756
74544 Einkorn	HG-Club »Einkorn Schwäbisch Hall«	0791/4992360
74847 Finkenlof	Delta-Club Mosbach	06261/670638
76332 Althof	Die Althofdrachen	07083/4567
76597 Teufelsmühle	Drachenflugclub Loffenau	07083/51385
76703 Krämer	Gleitschirmclub Kraichtal	07250/921228
78148 Hintereck	Gleitsegelclub Lenticularis	07723/5801
79102 Schauinsland	GSC Colibri	07602/1512
79183 Kandel	DFC Südschwarzwald	07681/22058
79215 Gschasi	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Elztal	0171/3570296
82467 Wank	Gleitschirmsegler Werdenfels	0171/3568374
83122 Hochries	Gleitschirmclub Hochries-Samerberg	08032/8805
83436 Predigtstuhl	GSC »Albatros« Bad Reichenhall	0171/8169210
83661 Brauneck	Lenggrieser Gleitschirmflieger	0171/8169210
83700 Wallberg	DGC Tegernseer Tal	08022/95137
93339 Jachenhausen	1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub Riedenburg	09442/3295
93453 Hoher Bogen	1. Gleitschirmverein Bayerwald	09947/2452
93462 Osser	1. Gleitschirmverein Bayerwald	0171/3574282
94541 Büchelstein	DFC Bayerwald	09908/891191

Schlepppauskünfte

Auskunft zum Thema Schlepp erteilt der Schleppfachmann Horst Barthelmes im DHV-Informationsbüro für Schlepp regelmäßig Montag bis Freitag jeweils von 10.00 bis 12.00 Uhr telefonisch unter der Nummer 06654/353, per Fax unter 06654/7771.
e-mail: DHVSchleppbue-ro@t-online.de

[info box]

Mitgliederentwicklung

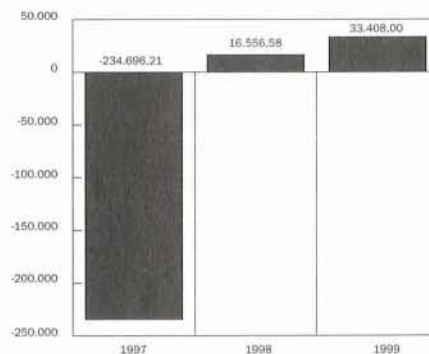


Kündigungen	Beiträge
1999 2.180	1999 2.381
1998 2.449	1998 2.296

Neue Musterzulassungen 1999

Hängegleiter	14
Gleitschirme	81
Gurtzeuge	13
Rettungsgeräte	2
Musterzulassungsplaketten	18.395

Jahresergebnisse



Jahresumsatz ca. 5 Mio. DM
bilanziertes Verbandsvermögen 3.542.336 DM
ca. 146.000 Buchungen/Geschäftsvorgänge im Jahr
auf 650 Konten
modernes Controlling mit 7 Profitcentern und
325 Kostenstellen

Neue Luftfahrtscheine 1999 (A-Scheine)

HG 1999	235	GS 1999	1.773
HG 1998	257	GS 1998	1.682

DHV im Internet

Stark nachgefragt wird das Internetangebot des DHV, das der DHV zusammen mit seinem Partner Solutions ETC unter dhv.de und sports-funline.de anbietet. Es bietet eine grafisch anspruchsvolle Oberfläche, aber dennoch kurze Download-Zeiten.

Der stärkste Besucherandrang im Jahr '99 herrschte am 14. Juli. An diesem Tag wurden 65.479 Hits registriert von 2.967 Besuchern aus Deutschland, Schweiz, USA, Japan, Österreich, Italien, England, Schweden, Holland und Frankreich.



Aufziehübungen

Anlaß für Diskussionen war die Streitfrage, ob sogenannte »Aufziehübungen« mit dem Gleitsegel den Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes - mit Zulassungspflicht für das Fluggerät, Lizenzpflicht für den Übenden, Erlaubnispflicht für das Gelände, Versicherungspflicht etc. unterliegen. DHV Jurist Peter Janssen hat mit dem Luftfahrt-Bundesamt die Frage geklärt: Es kommt darauf an, ob das Aufziehen dem Betrieb des Gleitsegels zuzurechnen ist. Dies ist dann der Fall, wenn das Aufziehen in einem Gelände mit Gefälle stattfindet, wo man bei geeigneten Windverhältnissen mit Hangstart zu einem Flug möglicherweise abheben könnte. Dagegen ist im flachen Gelände, wo mangels Gefälle ein Flug ausgeschlossen ist, das Aufziehen eine eigenständige, in sich abgeschlossene Bodenübung. Das Gleitsegel kann dort nicht als Luftfahrzeug betrieben werden und nicht am Luftverkehr teilnehmen, eine luftfahrt-typische Gefährdung des Übenden oder Dritter besteht nicht. Das Aufziehen unterliegt dort nicht den Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes.

Flying Circus

Der Free Flight Pool präsentierte das Drachen- und Gleitschirmfliegen zusammen mit dem Drachenflieger und Gleitschirmverein Siebengebirge direkt in Bonn. Anlaß war ein riesiges Sportfest, veranstaltet vom Stadtsportbund Bonn, das vom Rudern über das Klettern bis zum Kampfsport alles zeigte, was Spaß macht und mit Sport zu tun hat. Nach dem erfolgreichen Auftakt des »Flying Circus« in Dresden war Bonn eine weitere Steigerung bei den Bemühungen, Image und Bekanntheitsgrad des Gleitschirm- und Drachensportfliegens in der Öffentlichkeit zu fördern. Tausende von Besuchern probierten alles aus, sogar Tandemflüge mit dem Piloten Thommy. Ohne Übertreibung kann gesagt werden, daß der Pool-Stand, mit Drachensimulator, zwei Schleppwinden und perfektem Infomaterial einer der attraktivsten Aussteller am Rhein war. Der Ansturm der Besucher an dem Stand bestätigte diese Aussage. Bei bestem Flugwetter konnte den Besuchern zweifelsohne die Schönheit und Faszination unseres Sportes nähergebracht werden. Schon allein der Drachenflugsimulator war derart attraktiv, daß fast schon Platzkarten ausgegeben werden mußten. Dank der starken Teams konnte der Andrang an dem Stand bewältigt und die unzähligen Fragen beantwortet werden. Das Fazit für diese Art der Promotion für das Gleitschirm- und Drachensportfliegen heißt: Vollgas in diese Richtung. Mehr Infos über den Pool und diese Aktion unter www.Free-Flight.de unter Aktuelles.

Ausschreibung Berblinger Preis 2000

Im Turnus von zwei Jahren schreibt die Stadt Ulm in Erinnerung an den Flugpionier Albrecht Ludwig Berblinger (1770-1829), dem »Schneider von Ulm«, den Berblinger-Preis aus, dotiert mit 50.000 DM und weiteren Preisen. Die Ausschreibung richtet sich an Erfinder, Konstrukteure, Tüftler und Bastler, die Innovatives zu Sicherheit, Umweltverträglichkeit oder Wirtschaftlichkeit auf dem Gebiet der Allgemeinen Luftfahrt entwickeln. Die innovativen Vorschläge sind bis 31. Juli 2000 bei der Stadt Ulm einzureichen (Abteilung Kultur, Münsterplatz 38, 89073 Ulm). Dort können auch die Ausschreibungsunterlagen angefordert werden (Tel: 0731/161-4710).

Neue Vereine

Herzlich willkommen

Fliegerfreunde Niederrhein e.V.

Arnim Stenke
Tilsiterweg 3
41564 Kaarst

Pfrontener Falken e.V.

Stefan Münz
Allgäuer-Straße 1
87459 Pfronten

Eurofly Paragliding

Lucas ten Napel
Bookfeld 4
48529 Nordhorn

Die süddeutschen Bergbahnen fahren wieder ab:

Alpspitzbahn	Garmisch-Partenkirchen	17.12.1999	Hohenbogenbahn	Neukirchen b. Hl. Blut	Beginn Wintersaison
Alpspitzbahn	Nesselwang	19.11.1999	Imbergbahn	Oberstaufen	19.12.1999
Bayer. Zugspitze-/Eibsee-Seilbahn	Garmisch-Partenkirchen	29.10.1999	Kampenwand	Aschau	23.12.1999 ¹⁾
Berchtesgadener Bergbahn	Schönau/Königssee	24.12.1999 ^{1) + 2)}	Karwendelbahn	Mittenwald	23.12.1999
Bergener Hochföhn-Seilbahn	Bergen	10.12.1999 ^{1) + 2)}	Kranzbergbahn	Mittenwald	17.12.1999
Blombergbahn	Bad Tölz	Beginn Wintersaison	Kreuzeckbahn	Garmisch-Partenkirchen	17.12.1999
Brauneck-Bergbahn	Lenggries	03.12.1999	Laber-Bergbahn	Oberammergau	24.12.1999
Breitenbergbahn	Pfronten-Steinach	07.11.1999	Mittagbahn	Immenstadt i. Allgäu	Beginn Wintersaison ¹⁾
Feilhornbahn	Oberstdorf	10.12.1999 ²⁾	Nebelhornbahn	Oberstdorf	16.12.1999 ¹⁾
Hausbergbahn	Garmisch-Partenkirchen	19.11.1999	Predigtstuhlbahn	Bad Reichenhall	19.11.1999 ²⁾
Hochalmbahn	Garmisch-Partenkirchen	17.12.1999	Rauschbergbahn	Ruhpolding	26.11.1999 ¹⁾
Hochgratbahn	Oberstaufen	24.11.1999 ¹⁾	Tegelbergbahn	Schwangau	19.12.1999
Hochplattenbahn	Marquartstein	23.12.1999	Unternbergbahn	Ruhpolding	Beginn Wintersaison
Hochriesbahn	Samerberg	Beginn Wintersaison ¹⁾	Wankbahn	Garmisch-Partenkirchen	22.12.1999
Hörnerbahn	Bolsterlang	02.12.1999 ²⁾	Wallbergbahn	Rottach-Egern	10.12.1999
Hörnle-Schwebelbahn	Bad Kohlgrub	Beginn Wintersaison			

1) Bei ausreichender Schneelage/schönem Wetter an Wochenenden in Betrieb. 2) Verschiebungen je nach Schnee- bzw. Wetterlage sowie Revisionsverlauf möglich.

Erfolgreiche Öffentlichkeitsarbeit

Der DHV veranstaltete zum zweiten Mal das Seminar »Erfolgreiche Presse- und Öffentlichkeitsarbeit«. Diesmal wurde die Veranstaltung in Bonn abgehalten. Hartmut Schlegel, ehemaliger Pressesprecher des Bundesgesundheitsministeriums, hatte sich zum Ziel gesetzt, mit den Teilnehmern die Grundlagen und Tricks im Umgang mit der Presse und für die Veranstaltung von öffentlichkeitswirksamen Aktionen zu erarbeiten. Die thematischen Schwerpunkte waren:

- Grundlagen der Pressearbeit
- Erstellen einer Pressemitteilung
- Zusammenarbeit mit den Medien
- Planung und Durchführung einer öffentlichkeitswirksamen Veranstaltung

Das Seminar war praxisorientiert, eine Mischung aus Vortrag, Diskussion und Gruppenarbeit.

Peter Keller vom Paragliding Club Marburg berichtet:

»Presseseminar vom DHV. So recht konnte ich mir darunter

nichts vorstellen, als ich die Einladung bekam. Aber wie oft hatte ich mir gewünscht, mal einen guten Artikel in der kommunalen Presse lesen zu können.

Nach der Begrüßung von Hartmut Schlegel stürzten wir uns

gleich in die Arbeit und in praktische Beispiele. »Keep it short and simpel«, diese Regel sollte jeder »Hobby-Journalist« beherrschen. Nach und nach gingen wir die Art einer Pressemitteilung durch, wie man sie schreibt, was man beim Layout inklusive der Fotos beachten muß und wann man sie am besten verschickt, um den Redaktionsschluß nicht zu verpassen. Für mich waren einige Aha-Erlebnisse dabei, was ich bei meiner nächsten Pressemitteilung anders machen werde. Auch unser Verein wird sich in Zukunft mehr Gedanken machen müssen, wie er an die Presse herantritt, um das allgemeine Interesse am Gleitschirmfliegen zu steigern. Besonders spannend fand ich das Konzept zum Umgang mit der Presse nach einem schweren Unfall. Eine vorher festgelegte Person fungiert als offizieller Pressesprecher und koordiniert auch die Nachrichten. Die spannende Art und Weise wie Hartmut Schlegel erzählte und uns immer wieder mit Beispielen durch das Seminar führte, ließ es nie langweilig werden.«

Monika Mostert-Ostermann von den Ostwindfreunden lob-

te vor allem das professionell gemachte Handbuch von Hartmut als einen tollen Leitfaden für Pressearbeit. Die Ostwindfreunde stellten außerdem ihr Vereins-Info vor, das in Layout und Druckqualität den Vergleich mit Profi Magazinen nicht zu scheuen braucht. Dementsprechend war die Nachfrage unter den Teilnehmern. Auch im nächsten Jahr wird der DHV wieder eine ähnliche Fortbildung anbieten.

TV Report

Die Präsenz des Gleitschirmfliegens und Drachenfliegens im Fernsehen konnte in diesem Jahr gesteigert werden. Hier eine kleine Auswahl von Sendungen in den großen deutschen Fernsehsendern, die einen Eindruck über die Bandbreite der Berichterstattung gibt:

Drachenflugkurs mit Münchner Drachenflugschule - Bayr. Rundfunk in Bayern Live

Die luftige Jagd nach Bärten - SWR 3 Ba.-Wü. in Treffpunkt Freizeit

Mit Schirm, Leinen und dem Wind - SWR 3 Regional in Treffpunkt Freizeit

Fliegen mit Guido Gehrman - ARD im Tigerentenclub

Drachenfliegen - SWR 3 Ba.-Wü.

Drachen WM Mt. Cucco - Eurosport, Sat 1, Pro 7, NTV, Bayr. Rundfunk, SWR

Landesmeisterschaften Gleitschirmfliegen - SWR 3 Rheinl.-Pf.

Landesmeisterschaften Drachenfliegen - SWR 3 Rheinl.-Pf.

Gleitschirm WM Pinzgau - ARD in Morgenmagazin, ZDF in Sportreportage, Sat 1 täglich ran TV, Sat 1 Sport TV, RTL in Stern TV, RTL in Die Redaktion, RTL 2 in Bravo TV, Pro 7 in Spiegel TV, Vox in Fit for Fun, MTV Germany, DSF.

In der Jahreshauptversammlung wird ein kurzer Videoschnitt einen Eindruck vermitteln.



Frauen die Prosecco trinken

Im September wurde der 90 Minuten-Spielfilm der ARD »Frauen die Prosecco trinken« am Achensee gedreht. Höhepunkt des Spielfilms mit Hardy Krüger jun. und Tina Ruhland sind beeindruckende Szenen mit Gleitschirmen über dem Achensee. Die Flugschule Flyart von Klaus Schwarzer pilotierte die Hauptdarsteller und die Kameramänner mehrere Tage sicher durch die Luft. Besonders interessant aber schwierig zu drehen waren die Luftaufnahmen mit drei Doppelsitzern und einigen Solo-geräten. Flugschulleiter Klaus Schwarzer: »Kameraleute, Gleitschirme und Wetterbedingungen waren unter einen Hut zu bringen«. Der Film ist im kommenden Herbst in der ARD zu sehen.



Die Zukunft des Gütesiegels

In den Regionalversammlungen Ost, Nord, Mitte und Südost (Südwest vertagte das Thema Gütesiegelspflicht) wurde dem Vorstand in seinen Verhandlungsbemühungen der Rücken gestärkt. Die ersten Erfolge zeigen sich bereits, denn die jüngsten Gespräche mit dem BMV geben Anlass zur Hoffnung. Es bestehen gute Chancen, dass der bisher vom BMV vorgelegte Verordnungsentwurf, der die ersatzlose Streichung der Gütesiegelspflicht bedeutet, in unserem Sinne verändert wird. So ist nun vorgesehen, dass das LBA den Stand der Technik verbindlich macht, dass die Hersteller und Importeure ihre Geräte einer Prüfung durch unabhängige und fachkundige Prüfer unterziehen müssen und dass der DHV bei Feststellung von Mängeln das betroffene Gerät grounden kann.

Der bisherige Entwurf sah vor, dass der Hersteller den Stand der Technik seines Produktes selbst bestätigt. Warum genügt das nicht?

Der Stand der Technik wäre nicht länger verbindlich definiert. Ein Hersteller könnte sich auf den Standpunkt stellen, dass für ihn eine andere Norm als die DHV-Bauvorschriften der Stand der Technik ist, zum Beispiel die AF-NOR-Norm. Oder er könnte geltend machen, dass sich der Stand der Technik bereits weiter entwickelt hat und nun eben ein neuer, von ihm definierter gilt. Der DHV will, dass der Stand der Technik verbindlich ist und aus Verbrauchersicht definiert und fortentwickelt wird. Er meint auch, dass weiterhin eine neutrale, qualitativ hochwertige Prüfung stattfinden muss, um festzustellen, ob ein Gerät dem Stand der Technik entspricht.

Sind die Piloten nicht schon genügend durch das Produkthaftungsgesetz geschützt?

Nein. Erstens greift das Gesetz erst im Nachhinein, wenn der Schaden schon passiert ist. Zweitens muss der Geschädigte nachweisen, dass das Fluggerät einen Fehler hatte und dass dieser Fehler den Schaden verursacht hat - eine hohe Hürde. Und drittens nützt ein aufwendig erkämpftes Urteil nichts, wenn der Hersteller oder Importeur den Schaden nicht begleichen kann (keine Versicherungspflicht) oder nicht greifbar ist.

Will der DHV sein Test-Monopol verteidigen?

Der DHV erkennt schon bisher gleichwertige Tests anderer Prüfstellen an. Außerdem hat er viel Aufwand in die Schaffung von europäischen CE-Normen für Gleitschirme gesteckt. Die Erarbeitung der Normen steht kurz vor dem Abschluss. Künftig können alle Testorganisationen Europas nach diesen Normen testen.

Dem DHV ist jedoch wichtig, dass im Sinne der Pilotensicherheit überall gleich streng getestet wird. Eine System, das dies gewährleistet, ist erforderlich.

Warum nicht Gütesiegel oder CE-Norm auf rein freiwilliger Basis?

Heute muss jeder Luftsporthelm die CE-Norm erfüllen, sonst darf er nicht auf den Markt gebracht werden. Der DHV will, dass dies auch für Fluggeräte gilt.

Wozu braucht es den »Bundesadler«?

Es braucht ihn nicht unbedingt, verbindliches Gütesiegel oder CE-Zeichen reichen aus. Auf die Verbindlichkeit kommt es an! Allerdings konnten wir bisher gegenüber der Öffentlichkeit geltend machen, dass unsere Fluggeräte staatlich zugelassen sind. Dies hat dem Image unseres Sports gut getan und ihm einen festen Platz im Luftraum verschafft. Und es war stets ein wertvolles Argument z.B. zur Abwehr von Risikozuschlägen bei Krankenversicherungen.

Was ist zukunftsweisend?

Technisch zweifelhafte Drachen und Gleitschirme würden dem in vielen Jahren erarbeiteten guten Ruf unseres Sports in der öffentlichen Meinung schaden, abgesehen von der Verunsicherung der Piloten selbst.

Wir brauchen deshalb verbindliche Geräteprüfungen durch unabhängige und qualifizierte Prüfstellen nach einheitlichem Standard und dies möglichst auf europäischer Ebene.

Achim Joos im Gespräch mit Rudolf Scharping

Der Verteidigungsminister lud Deutschlands Größen aus Politik und Sport nach Berlin zum Gespräch. Auch unser Nationalmannschaftspilot Achim Joos war mit von der Par-

tie. Das Mitglied der Sportfördergruppe in Sonthofen erzählt:

»Es ist sehr interessant festzustellen, dass unser Sport immer mehr an Popularität gewinnt. Für mich als begeisterter Wettkampfpilot ist es natürlich sehr vielversprechend hier



eingeladen zu werden. Außerdem motiviert ungemein, dass wir mit unseren Erfolgen im Wettbewerb das Image der Gleitschirm- und Drachensportler verbessern können. Sobald es sein enger Terminkalender zulässt, will Rudolf Scharping als Passagier mit Achim »in die Luft gehen«. Wir werden darüber berichten.

Salzburger Fortbildungsforum nimmt Gütesiegel unter die Lupe

Die richtige Gerätewahl gehört wohl zu den wichtigsten Entscheidungen in der »Fliegerkarriere« eines Gleitschirm-piloten, geht es doch dabei nicht bloß um Leistung, sondern vor allem auch um Sicherheit. Ob man bei seiner Suche nun primär der Flugschule, den Erfahrungen befreundeter Piloten oder den Testberichten in Fachmagazinen vertraut, an einer Informationsquelle kommt wohl kaum ein Flieger vorbei: am DHV-Gütesiegel.

Um mit der DHV-Einstufung auch etwas anfangen zu können, will sie allerdings richtig interpretiert sein. DHV-Cheftestpilot Hannes Weininger und sein DHV-Testkollege Reiner Brunn werden deshalb beim Salzburger Fortbildungsforum für Gleitschirmflieger im Januar 2000 Einblick in ihre Arbeit geben. Anhand von anschaulichem Bildmaterial erzählen die beiden aus dem Alltag eines Testpiloten, erklären, welche Manöver geflogen werden, schildern, wie dabei die Reaktion des Schirmes ausfallen darf, und berichten, wohin das Gütesiegel in Zukunft gehen wird.

Ziel ist, dem Normalpiloten vor Augen zu führen, was die DHV-Tests leisten können und was nicht. Nur wer sich mit den Einstufungskriterien ernsthaft auseinandersetzt, wird diese auch als Entscheidungshilfe nutzen können: In Begriffen, wie »dynamisch«, läßt sich schließlich vieles hinein interpretieren, »2er« ist nicht unbedingt gleich »2er« und nicht jeder »1-2er« ist automatisch für Anfänger geeignet. Am Ende des Abends sollten jedenfalls die meisten in der Lage sein, zwischen den Zeilen von Testberichten zu lesen. Was, wann, wo?

»Aus dem Alltag der DHV-Testpiloten« - Vortrag von Hannes Weininger und Reiner Brunn beim »Salzburger Fortbildungsforum für Gleitschirmflieger« am Freitag, 21. Januar 2000, 19:30 Uhr im Salzburger Pressezentrum, 5020 Salzburg, Karolingerstraße 40, Eintritt: 90,00 ÖS. Nähere Infos gibt's beim Veranstalter Flugschule Salzburg: A-5163 Mattsee, Faching 528, Tel: 0043/6217/6300, Fax: 0043/6217/7300, Mobil: 0043/664/1919100. e-mail: helmut.sobek@telecom.at, homepage: http://members.magnet.at/mistral.

Die aktiven Drachenflugschulen

Name Adresse	Telefon/Fax
Flugsport Milan Steinbrink 2, 31863 Coppenbrügge	05156/7179, 05156/7312
Drachenflug-Center Peter Bork Herzog-Ferdinand-Straße 61, 32425 Minden	0571/43083, 0571/43084
Drachen- und Gleitschirmflugschule »Flugcenter Wasserkuppe« Obernhausen 48 a, 36129 Gersfeld	06654/7548, 06654/8296
Papillon Drachen- und Gleitschirmflug-schule Wasserkuppe - Rhön St. Laurentius Straße 7, 36163 Poppenhausen	06658/1432, 06658/1611
Fly Magic M, Martin Ackermann Werrastraße 13, 36433 Bad Salzungen	03695/602304, 03695/629416
Drachen- und Gleitschirmschule Goslar Beekstraße 26, 38640 Goslar	05321/18899, 05321/41764
Drachenfliegerclub Niederrhein Rainer Wiedemann, Landwehrstraße 10, 47574 Goch	02823/4709
Drachenflug- und Gleitsegelschule Oberberg Cosimastraße 2, 51674 Wiehl	02262/92430, 02262/980064
Drachenflugschule Saar-Mosel Altheck 18, 54472 Longkamp	06531/94677
Klaus Schwarzer's Flugschule FLYART Hesselbacher Straße 6, 57334 Bad Laasphe/Hesselbach	02752/478676, 02752/478676
Drachenflugschule Saar Schneiderstraße 19, 66687 Wadern-Wadriß	06871/4859
HB-Drachensport Christian-Schubart-Straße 17, 74544 Michelbach	0791/41151, 0791/48079
Drachen- und Gleitschirmflugschule Dreyeckland St.-Peter-Str. 17, 79199 Kirchzarten	07661/627140, 07661/627140
Bayerische Drachen- und Gleitschirmschule Nockerstraße 3, 81541 München	089/482141, 089/664730
Flugschule Reisebüro Hochries GbR Hochriesstraße 80, 83122 Samerberg	08032/8971, 08032/8901
Drachenflug-Schule Chiemsee Neuwies 34, 83236 Übersee	08642/383, 08641/7767
Münchner Drachenflugschule Willy Kravanja Sudelfeldstraße 20, 83735 Bayrischzell	08023/1571, 08023/1571
Aktiv Flugsport & Freizeit GmbH Bullachbergweg 34 a, 87645 Schwangau	08362/983454, 08362/983019
Flugschule Tegellberg Haldenweg 4, 87672 Roßhaupten	08367/598, 08367/1026
Flugschule Ostalb-Heidenheim Fuchssteige 67, 89518 Heidenheim	07321/45425, 07321/40959
Drachenflugschule Mittelfranken Weidenweg 40, 91154 Roth 1	09171/3302
Regensburger Drachenflugschule Holzwiesenweg 18, 93053 Regensburg	0941/97274
Drachenflugschule Kelheim Mitterring 25, 93309 Kelheim	09441/4938, 09441/179363
Internationales Drachenflugzentrum Millau Cabrières, F 12520 Aguessac	0033/5/6559/8444, 0033/5/6559/7255
Papillon Harald Huber 1, rue de l'église, F 68470 Fellerling	0033/38982-7187



Die Performance Center

Mit professionellem Training zu mehr Flugspaß und mehr Sicherheit - das ist die Philosophie des Performance Trainings. Der Performance-Teil 1 umfaßt ein Start/Lande-Training am Übungshang mit Video-Analyse, Teil 2 ist das Rettungsgeräte-Training in der Turnhalle, Teil 3 trainiert das aktive Fliegen, die wichtigste Grundlage für den absoluten Fluggenuß. Eingangsvoraussetzung ist der Luftfahrerschein oder Sonderpilotenschein. Hier ein Überblick über die DHV-anerkannten Performance Center.

1. DAeC Gleitschirmschule Heinz Fischer GmbH

Brunnenstr. 35, 87669 Rieden bei Füssen,
Tel. 08362/37038, Fax 38873

adventure sports

drachen-gleitschirm-inline-skate-schule
Talstation, 83661 Lenggries
Tel. 08042/9486 oder 9487 Fax 08042/4831
e-mail: info@adventure-sports.de
www.adventure-sports.de

Euro-Flugschule Engelberg AG

Wasserfallstr. 135, CH-6390 Engelberg,
Tel. 0041/41/637 07 07
Fax: 0041/41/637 34 07,
Infoband: 0041/41/637 06 07
e-mail: info@euroflugschule.ch,
www.euroflugschule.ch

Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt.

Flugschule Goeppingen

Zeppelinstr.3, 73105 Dürnau,
Tel. 07164/12021, Fax 12029
homepage: <http://www.flugschule-goeppingen.de>
email: office@flugschule-goeppingen.de

Flugsportschule Sky Club Austria

A-8962 Gröbming, Moosheim 113,
Tel. 0043/3685/22333, Fax 23610
e-mail: skyclub.austria@ppl.co.at
homepage: www.skyclub-austria.at
Der Flugtechnik-Teil des Performance Trainings findet über Wasser statt.

Flugzentrum Bayerwald

Schwarzer Helm 71, 93086 Wörth/Donau,
Tel. 09482/959525, Fax 09482/959527
<http://www.flugzentrum-bayerwald.de>
e-mail: schorsch.hoecherl@t-online.de

Flugzentrum Ruhpolding Holzner GmbH

Brander Str. 41, 83324 Ruhpolding,
Tel. 08663/668, Fax 776
e-mail: flugzentrum-ruhpolding@t-online.de
homepage: www.ruhpolding.com/flugzentrum

Gleitschirmschule Aufwind

A-8972 Ramsau am Dachstein 52,
Tel. 0043/3687/81880, Fax 81346
mobil: 0043/663/9193070, <http://www.Aufwind.at>,
e-mail: office@Aufwind.at

Habis Flugsport Fabian Schreiner

Marienplatz 20, 87509 Immenstadt,
Tel. 08323/8590
e-mail: Habis.flugsport@t-online.de
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt.

Harzer Gleitschirmschule Schule & Shop

Bäringer Str. 31, 38640 Goslar,
Tel. 05321/43737, Fax 2001
Hotline: 05322/1415,
<http://flieg.com/harzer-gss>

Montana Flugsport GmbH

Sicherheitstraining am Achensee
Stammelestr.1a, 82380 Peißenberg
Tel. 08803/60598, Fax 60510
E-mail: info@montana-flugsport.com
Internet: www.montana-flugsport.com

Paragliding Tegernsee Peter Rummel

Tegernseer Straße 88, 83700 Reitrain,
Tel. 08022/2556 Fax 2584
mobil: 0171/3490975,
<http://www.para.pbm.de>
e-mail: para-tegernsee@t-online.de

Süddeutsche Gleitschirmschule

83246 Unterwössen/Chiemgau,
Tel. 08641/7575 Fax 61826

WDS Air Flugsport GmbH

In der Limecke 3, 59939 Olsberg-Elpe,
Tel. 02983/21795, Fax 908291
e-mail: Schulte@t-online.de,
homepage: www.wdsair.com

Westallgäuer Flugschule

Allmannsried 181, 88175 Scheidegg
Tel. 08381/6265, Fax 84209



Flugzentrum Bayerwald

Direkt unter dem Pig Mountain, Ostbayerns beliebtestem Übungsgelände für Gleitschirmflieger, befindet sich die neue Adresse des Flugzentrums Bayerwald. Am Schwarzen Helm 71, in Wörth/Donau baute Fluglehrer Schorsch Höcherl einen neuen Flugladen, der jetzt mit neuesten Flugutensilien aller Hersteller bestückt ist. Der Multimedia Unterrichtsraum ist mit neuester Technik ausgestattet. Die Neu-Gurtzeuge können auch in einem Gurtzeugsimulator getestet werden. Wer nun einen neuen Gleitschirm probefliegen möchte, geht einfach rüber zum Fluggelände. Offizielle Eröffnung mit Big Party im Frühjahr 2000. Jetzt schon erreichbar unter der neuen Adresse: Flugzentrum Bayerwald, Schwarzer Helm 71, 93086 Wörth/Donau, Tel: 09482/959525, Fax: 09482/959527, Internet: www.flugzentrum-bayerwald.de, e-mail: schorsch.hoecherl@t-online.de.

AIR AFFAIR

Mit mehr als 12 neuen Motiv-Shirts, zahlreichen Fleece-Artikeln, Sweatshirts und einer großen Auswahl an Funktions-Bekleidung aus neuentwickelter Microfaser tritt das junge Unternehmen mit seinem Katalog '99-'00 und Internetversand auf den Markt. Dazu bietet es noch verschiedene Auto-Aufkleber, Videos, Poster und einiges mehr an, um

die Palette zu schließen. Hinter AIR AFFAIR steckt eine lockere Gruppe von Gleitschirm-Fliegern mit dem Konzept, ein fein abgestimmtes Sortiment speziell für den Gleitschirm-Pilo-

ten zusammenzustellen, das sich aus altbewährten und neuentwickelten Produkten zusammensetzt.

Desweiteren bieten die Grafiker von AIR AFFAIR (selbst alle Piloten) ihre Dienste auch Vereinen, Clubs und Flugschulen im Bereich Logo-Entwurf oder allgem. Gestaltung und Club-Bekleidung an. Man kann den kostenlosen Katalog mit einem frankierten und adressierten Din A5-Rückumschlag jetzt anfordern unter: AIR AFFAIR, Ladenburger Straße 41, 69120 Heidelberg, Deutschland. Infos unter gleicher Adresse oder e-mail: AIR-AFFAIR@GMX.NET, Internet: www.air-affair.de.



Entwicklungen bei Protektoren

Mit neuen Ideen hat sich Thomas Finsterwalder im Bereich von Gleitschirmprotektoren engagiert. Sein neuestes Baby, genannt Charly Scooter, ist eine Weiterentwicklung von Schaumprotektoren, deren Dämpfungseigenschaften durch die Konsistenz des Schaums bestimmt ist.

Die Hohlraumstruktur des Charly Scooter nimmt den Schaumprotektoren die oft als unangenehm empfundene Härte und sorgt durch die größere Komprimierbarkeit für eine gleichmäßigere Verzögerung bezogen auf den Verzögerungsweg, der durch die Bauhöhe des Protektors bestimmt ist. Letztendlich ermöglicht dies, den Protektor weniger voluminös und luftwiderstandsärmer zu bauen. Die durchdachte Doppelgelenk-Konstruktion sorgt für eine anatomisch günstige Anpassung an das Gurtzeug und ermöglicht darüberhinaus einen einfachen Transport im Packsack.

Aufgrund der Hohlraumkonstruktion und des extrem leichten Schaums mit Raumgewicht 20 Kg/m wiegt der Charly Scooter nur 650 g, ist dabei außerordentlich robust und keineswegs ein »Einmalprotektor«. Dies bewies Finsterwalder durch einen drastischen Test: Selbst nach dem Überfahren mit dem DHV Testwagen konnten beim nachfolgenden Test auf der DHV Prüfanlage noch positive Testergebnisse erzielt werden. Das Bild zeigt auch, wie weit der Scooter komprimierbar ist.



Es kann davon ausgegangen werden, daß der Protektor etwa gleich lange genutzt werden kann, wie das Gleitschirmgurtzeug. Finsterwalder geht von 8 bis 10 Jahren aus. Jedenfalls beeinflussen kleine Beschädigungen das Dämpfungsverhalten dieses Protektortyps nur unwesentlich. Finsterwalder wies dies mit einem von Messern durchbohrten Protektor nach.

Finsterwalder weist auch darauf hin, daß sein Protektor wie alle Schaumprotektoren mehr Sicherheit beim Aufprall auf unebenem Untergrund bieten als die Testwerte vermuten lassen.

Weitere Informationen: Finsterwalder Drachenflug GmbH, Pagodenstr.8, 81247 München, Tel. 089/8116528.

NEU AUF DEM MARKT

Informationen der Anbieter

DHV-Shop 2000

Wir haben uns für das nächste Jahr etwas ganz besonderes ausgedacht, den DHV-Shop 2000 (siehe S. 53). Mit anerkannten Designern aus der Outdoor-Modebranche wurde eine Kollektion zusammengestellt, die aus hochwertigsten Materialien allen Anforderungen einer Zeitgemäßen und trendgerechten Freizeitbekleidung gerecht wird. Besonders die Outdoorjacke ist aus hoch funktionellen atmungsaktiven und wasserabweisenden Materialien. So, und jetzt kommt der eigentliche 2000-Hammer. Die gesamte Kollektion wird weit unter den üblichen Handelspreisen angeboten. Überzeugt Euch selbst von der Qualität der Materialien. Übrigens können wir Vereinen und Flugschulen ein ganz besonderes Angebot unterbreiten. Alle Textilien können mit Eurem Vereinslogo oder Firmenlogo versehen werden.

Also rüstet Euch für das Jahr 2000 und kommt gut rüber, Euer DHV-Team

UL-Schleppbetrieb für Doppelsitzer

Unter dem Dach des FLYING-CENTER's in Bad Salzungen hat nun auch eine Ultraleichtflugschule neben dem Schleppzentrum, dem DHV-Prüfzentrum »Mitte« und der Drachen- und Gleitschirmflugschule »Magic M« ihren Platz gefunden. Neu ist dort der UL-Schlepp mit doppelsitzigen Hängegleitern und die Einweisung dafür. Gastpiloten sind herzlich willkommen. Ständiger UL-Schleppbetrieb; Campingmöglichkeiten bestehen direkt am Fluggelände. Kurzfristige Anmeldung ist erwünscht. Geleitet wird die Flugschule von Barbara Wesp und dem UL-Fluglehrer Horst Barthelmes. Flugschulanschrift: Ultraleichtflugschule Bad Salzungen, Werrastraße 13, 36433 Bad Salzungen, Tel: 0171/2657578, e-mail: ULFlugSLZ@aol.com.

Neue Advance T-Shirts

Die Shirts in den drei Farben Royalblau, Graumeliert und Caramel sind wunderschön geworden: Stickerei auf der Brust und Transferdruck auf dem Rücken. Ebenfalls neu ist der kleine wendige Lenkdrachen Advance Fanjo mit 18 Zellen (0,84 m²). Ideal als Spielzeug für große und kleine Kinder! Sehr gut geeignet, um die Grundbegriffe des Kitesports zu erlernen. Auslieferung mit 25 m Leinenspiet und 2 Steuergriffen. Infos bekommt man bei den Advance-Vertretungen.



Flügel der Welt - das umfassende Nachschlagewerk

Die neue Auflage vom Katalog »Flügel der Welt 99/2000« wird fast in der ganzen Welt vertrieben. Das beliebte Nachschlagewerk wird wieder in drei Sprachen aufgelegt: Deutsch, Englisch und Französisch. Mit 228 Farbseiten ist »Flügel der Welt«

dicker denn je und das einzige aktuelle Nachschlagewerk, das eine weltweit detaillierte Übersicht über alle Arten der leichten Fluggeräte bietet. Vom Gleitschirm bis zum ultraleichten Hubschrauber, vom Minimalistgerät bis zum Luxusdreiachser reichen die Vorstellungen, entdeckt in den unterschiedlichsten Kontinenten dieser Erde. Zu jedem Hersteller findet der Interessierte die Adresse mit internationaler Telefon- und Faxnummer, die das Kontaktieren sehr einfach macht. Erstmals in diesem Jahr wurden auch die e-mail Adressen und homepages der Hersteller aufgenommen. Zusätzlich werden die Importeure mit ihren Anschriften in einer eigenen Rubrik vorgestellt. Wer nun beim Durchstöbern des Kataloges Lust auf's Selberfliegen bekommen hat, der findet unter der Rubrik »Flugschulen« sicherlich eine geeignete Anschrift. Die Schulen sind nach ihrer Lage sortiert, aufgelistet mit den jeweiligen Luftsportarten, die zum Lernen angeboten werden. Eine Bezugsadressen-Übersicht für alle Arten des Zubehörs, von Rohbaumaterialien wie Alurohren bis hin zu Varios und UL-Motoren rundet den Katalog ab. Um die Aktualität des Kataloges zu gewährleisten und weil sich während eines Jahres öfters mal Adressen und Telefonnummern einzelner Hersteller ändern, nutzt der Katalog auch in diesem Jahr das Internet. Auf der homepage <http://www.flying-pages.com> werden Veränderungen zur gedruckten Version sofort mitgeteilt.

Preis: DM 14,80, Info: P. Public / Flügel der Welt, Tel: 030/34709123, Fax: 030/34709124, e-mail: willi@flying-pages.com.



Telefonnummer

Im Info 102 haben wir bei Aerosport eine falsche Telefonnummer angegeben. Die richtige Nummer ist 0049/8034/1034.

Funktionelles Windmessgerät

Das handliche Windmessgerät verfügt über eine Vielzahl an Funktionen, wie der Wind- und Temperaturmessung sowie der Messung der gefühlten Temperatur. Dank dieser Features ist der MINOX Windmesser universell einsetzbar. Neben den üblichen Geschwindigkeitseinheiten, wie z. B. mph, km/h, Knoten und m/s, wird ebenso die Temperatur in Grad Celsius sowie in Grad Fahrenheit angezeigt.

Temperaturen können im Bereich von -20°C bis hin zu $+55^{\circ}\text{C}$ gemessen werden.

Ebenso wird der Windchill, das heißt die gefühlte Umgebungstemperatur, angezeigt. Mit einem Gewicht von nur 46 g und den äußerst geringen Abmessungen von $10 \times 4 \times 1,8 \text{ cm}$ ist dieses innovative Gerät ein idealer Begleiter für viele Freizeitaktivitäten.

Bezugsquellen unter der Hotline: MINOX, Tel: 06441/9170, Fax: 06441/917/612, e-mail: info@minox.com, Internet: <http://www.minox.com>.



Happy Birthday Nova und Charly-Produkte

Nova feiert 1999 das 10-jährige Firmenjubiläum. Charly-Produkte und Nova arbeiten nunmehr seit 5 Jahren erfolgreich zusammen. Zu diesen beiden wichtigen Anlässen sind einige Sonderaktionen geplant. Charly-Produkte verlost z.B. 150 Wertschecks im Wert von je 25,00 DM unter allen Teilnehmern, die einen Charly »Out of Limit« Folder anfordern. Sie können bei einer Bestellung aus dem »Out of Limit« Programm geltend gemacht werden. In Zusammenarbeit mit Adidas, Casio Pro Trek, Gore Windstopper und Hanweg wurde ein Sortiment für den aktiven Piloten und seine Familie zusammengestellt. »Out of Limit« spricht nicht nur Piloten an, sondern ist auf die Freizeitbedürfnisse der gesamten Familie ausgelegt.

Nähere Infos: Charly Produkte Tel: 08364/1286, Fax: 08364/8426, e-mail: charly-produkte@t-online.de.

Neues LPD Funkgerät im Miniformat

Mit dem neuen XP300 schlägt LPD-Pionier Stabo das nächste Kapitel dieser gebührenfreien Funkkommunikation auf. Stabo hat damit ein ebenso preiswertes wie kleines und leistungsfähiges Handy im Programm. Besonderer Pfiff: Eine eingebaute VOX-Schaltung mit schaltbarer Ansprechschwelle ermöglicht das Senden, ohne die Sendetaste zu drücken - auf allen 69 Kanälen im 70-cm-LPD-Bereich! Eine eingebaute Batterie-Sparschaltung sichert Empfangsbereitschaft auf der einen und lange Standzeiten auf der anderen Seite. Die unverbindliche Preisempfehlung (inkl. MwSt.) beträgt: 149,00 DM, Bezug über den Fachhandel und techn. Versandhäuser. Info: Stabo Elektronik GmbH & Co KG Tel: 05121/7620-10, Fax: 05121/516847, e-mail: info@stabo.de.



Neuer Ganzjahreshandschuh

Adventure-Sports, Lenggries, hat in Zusammenarbeit mit dem Handschuhhersteller Chiba einen speziellen Gleitschirm- und Drachenfliegerhandschuh entwickelt. Aufgrund seiner dichten, windundurchlässigen und gefütterten Materialien ist er selbst zum Fliegen im Winter und Frühjahr geeignet. Der mit windundurchlässiger Spezialmembran ausgestattete Handschuh ist nicht nur sehr warm, er verfügt

auch über eine lange Armstulpe, die leicht über den Jackenärmel gezogen werden kann. Ein weiches Klett um das Handgelenk paßt sich jeder Handform an, auch wenn dickere Jackenärmel untergestülpt werden. Die Grifffläche selbst ist sehr robust, aber auch griffig. So hat man

beim Starten einen sehr rutschfesten, feinfühligen Kontakt zur Bremsleine oder beim Drachenfliegen zur Basis. Weitere Infos bei: Adventure-Sports, Lenggries: 08042/9486 oder www.info@adventure-sports.de; Blue Sky, Sillian, A-04842/5176 oder www.blue-sky@magnet.at; Flugschule Chiemsee, Aschau: 08052/9494 oder www.flugschule.chiemsee@t-online.de.



20 Jahre DHV

Die 27 Gründungsmitglieder und der Vorsitzende Peter Janssen blieben nicht lange unter sich. Die meisten Vereine folgten dem Beitrittsaufruf und viele Piloten nutzten die Möglichkeit der Einzelmitgliedschaft. So konnte sich bald eine schlagkräftige Organisation an die Verwirklichung der Ziele machen:

Das DHV-Info wurde geboren, die beiden ersten Nummern noch 3-seitig auf der privaten Schreibmaschine getippt.

Die Behörden erkannten schnell die Fachkompetenz des DHV. Das Bundesverkehrsministerium beauftragte wenige Monate nach Gründung den DHV als anerkannte Stelle mit der Wahrnehmung aller Hängegleitertätigkeiten. Bei den Verhandlungen über die fliegerische Freiheit saßen den Behörden kompetente DHV-Vertreter gegenüber. Hauptergebnisse der Anfangsjahre waren die Beseitigung der früheren 150 m Höhenbegrenzung, Pilotenlizenzen ohne flugmedizinische Untersuchung, DHV-Gütesiegel für die Flugausrüstung, Einführung der Schleppstarts, der Doppelsitzerausbildung und des Überlandfliegens.

Der Gerling Konzern ließ sich auf die ersten Gruppenversicherungen mit dem



DHV ein, mangels Schadensstatistik für den Versicherer eine riskante Unternehmung.

Der DHV-Flugmechanik-Meßwagen wurde von Ali Schmid und Paul Kofler in Betrieb genommen. In der Auswertung der Meßdaten setzte Michael Schönherr sein theoretisches Forschungsergebnis zur Lösung des Flattersturzes in die Praxis um.

Im Wettkampfsport entstand der Deutsche Streckenflugpokal als dezentraler Jahreswettbewerb, offen für jedermann.

Zeit und Energie standen für die Anforderungen von außen zur Verfügung. Die Legalisierung des Gleitschirmfliegens in Deutschland durch den DHV war der letzte entscheidende Schritt und führte zur heutigen Mitgliederstärke des DHV. Noldi Kummer, der schon 1982 mit dem Sprungschirm von verschiedenen Bergen gesegelt war, wurde 1986 von der Kommission beauftragt ein Erprobungsprogramm durchzuführen, um eine sichere Einführung der neuen Sportart zu erreichen. Er führte auch die ersten Gütesiegeltests durch. In der stürmischen Entwicklung dieser, nur auf den ersten Blick so einfachen Flugsportart, erforderte es den sehr hohen Einsatz des DHV-Technikreferats und seiner Testpiloten, um auf das heutige Sicherheitsniveau zu kommen. Vor allem die Klassifizierung trug zur Verbesserung der Sicherheit bei, jeder Pilot kann sich heute ein für sein Können und seine Ziele passendes Fluggerät auswählen.

Die nächsten 20 Jahre werden für unseren Flugsport und für den DHV neue Herausforderungen bringen. Unsere Form des Freien Fliegens stößt leider auch auf Widerstand, wenn auch mancher durch unsere aktive Öffentlichkeitsarbeit von der Naturverträglichkeit überzeugt werden konnte. Der DHV sind wir alle, bemühen wir uns gemeinsam um eine gute Zukunft unseres Sports!



Noldi Kummer bei einem der ersten Starts mit dem Gleitschirm vom Wallberg



Glückwünsche zum 20-Jahr-Jubiläum



Herzlichen Glückwunsch dem Deutschen Hängegleiterverband zum 20-jährigen Bestehen und nur das Beste für die Zukunft!

In einer Zeit, in welcher die Anforderungen an einen nationalen Verband stetig wachsen und die Zahl der Kontrahenten leider nur zunimmt, braucht man viele Verbündete, um erfolgreich bestehen zu können. Eine solide Freundschaft verbindet unsere beiden Verbände seit den Anfängen. Nicht nur wegen dem Zusammenwachsen der europäischen Wirtschaft haben sich unsere Verbindungen laufend vertieft - nebst politischen, technischen und wirtschaftlichen Interessen haben wir ein und dieselbe Faszination: Das freie Fliegen! Für den Erhalt und die Sicherheit unseres Sportes setzen wir uns ein und helfen uns gegenseitig, wo immer die Möglichkeit besteht, jeder nach seinen nationalen Satzungen, aber zusammen für den Sport.

Stellvertretend für unsere SHV-Pilotinnen und -Piloten, die Geschäftsstelle und den Vorstand grüsse ich unsere deutschen Kolleginnen und Kollegen und freue mich auf die Fortsetzung unserer guten Beziehungen.

Beat Jordi
Präsident Schweiz. Hängegleiter-Verband SHV



Im Namen des Österreichischen Aero-Clubs möchte ich dem Deutschen Hängegleiterverband die besten Glückwünsche zum Jubiläum übermitteln. Ich darf es bei dieser Gelegenheit nicht verabsäumen, mit Hochachtung und Anerkennung die Bemühungen des DHV und seiner Verantwortlichen um den Hänge- und Paraglidersport seit den frühen Pioniertagen besonders hervorzuheben. Bedanken möchte ich mich auch für die immer faire, konstruktive und gut nachbarschaftliche Zusammenarbeit in allen Angelegenheiten, die unsere gemeinsamen Interessen im Dienste des Flugsportes betreffen. Ich bin sicher und hoffe sehr, daß der DHV auch weiterhin mit all der gebührenden Sorgfalt und Verantwortung sich um alle Belange der Fliegerszene kümmern wird und damit dem Hänge- und Paragleiterflugsport eine sichere Zukunft weit über die Grenzen Deutschlands hinaus garantieren kann.

Mit besten Fliegergrüßen aus Österreich
Sepp Himberger
Bundessektionsleiter



Herr Präsident,
Die FFVL freut sich mit seinen deutschen Freunden das 20-jährige Bestehen des DHV zu feiern.
Am Beginn des neuen Jahrtausends werden die europäischen Verbände die internationale Kooperation verfolgen, fortentwickeln, intensivieren und festigen.

Gérard Blandin
Président de la FFVL



Ich gratuliere dem DHV zum 20-jährigen Bestehen und freue mich über die Einladung zur 20 Jahr-Feier des DHV. Früher hatten nur die Wettkampfpiloten, die Teamleader und die FAI/CIVL-Delegierten die Gelegenheit sich auf internationaler Ebene zu treffen. Nun treffen sich auch die Präsidenten benachbarter Verbände einmal im Jahr und laden sich gegenseitig zu wichtigen Feierlichkeiten ein. Das ist sicherlich ein guter Weg die Freundschaft zwischen den Ländern zu fördern und Probleme auf höchstem Level anzupacken. Als Präsident der FAI/CIVL mit 40 Drachenflug- und Gleitschirmsport-Nationen und als Präsident des Paragliding World Cups werde ich die Gelegenheit bei der 20 Jahr-Feier des DHV nützen, um die internationalen Bemühungen zur Erhöhung der Flugsicherheit im Wettkampfsport vorzustellen.

Olivier Burghelle



Gratulation zum 20-jährigen des DHV! Gerne komme ich zur 20 Jahr-Feier, denn als in St.Hilaire die Idee geboren wurde, dass sich die nationalen Fliegerverbände einmal im Jahr treffen, zeigte sich rasch, dass durch die Bereitschaft zum gegenseitigen Kennenlernen und zu einem offenen Meinungsaustausch politische Lösungen für anstehende Probleme gefunden werden können. Aber der Strom der ungelösten Probleme reißt nicht ab. Es gibt noch viel zu tun, stellt Euch vor, dass es gerade in Italien noch die absurdesten Einschränkungen für einen europaweiten Flugbetrieb gibt. Es fehlt noch die offizielle Anerkennung der ausländischen Pilotenscheine, die Luftverkehrsregeln unterscheiden sich von denen anderer Länder ... ich fahre mit der Liste lieber nicht fort, um Euch nicht zu erschrecken. Ich wünsche mir, dass die Lust auf Europa sich in unserem Sektor immer mehr ausbreitet und dass ein ständig wachsender Enthusiasmus und eine gemeinsame Haltung dazu führen wird, dass hinderliche Reglementierungen, die mit der Sicherheit und Weiterentwicklung unseres Sports nicht gemein haben, zurückgedrängt werden können. Ich wünsche allen einen guten Flug!

Pietro Bacchi
FIVL Präsident



Das Versicherungsprogramm

Stand: 1.1.1998

Versicherer: Gerling Konzern Köln

Halterhaftpflicht

- für nichtgewerblich genutzte Hängegleiter und Gleitsegel (Hauptvertrag)
- für Flugschulen/Fluglehrer
- für Geräteverleiher
- für Hersteller/Händler
- für Mitgliedsvereine



Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer

Hängegleiter + Gleitsegel:

45,- DM bei 500 DM Selbstbeteiligung (SB)

60,- DM ohne SB

Nur Gleitsegel:

40,- DM bei 500 DM SB

50,- DM ohne SB

Deckungssumme: 2,5 Mio. DM

pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Halterschaft für alle Hängegleiter und Gleitsegel des Mitglieds inkl. deren Benutzung durch berechtigte Dritte und inkl. zugelassenem Schleppbetrieb. Keine Gerätekenzeichnung. Keine Geräteanmeldung. Auch für Haltergemeinschaften. Bei Versicherungsfällen in Österreich, in der Schweiz und in Dänemark vorgeschriebene Deckung ohne Mehrprämie.

Deckungsbereiche: Weltweit, Europa, Deutschland.

Flug-Unfall, Tod und Invalidität

Deckungssumme: 5000 DM bei Tod
10 000 DM bei Invalidität.

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

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
40,- DM

Zusätzlich mit 5,- DM Krankenhaus-Tagegeld und 5,- DM Genesungsgeld je Krankenhaustag.
Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
55,- DM

Flug-Unfall, nur Invalidität

Deckungssumme: 10 000 DM

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

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
25,- DM

Zusätzlich mit 5,- DM Krankenhaus-Tagegeld und 5,- DM Genesungsgeld je Krankenhaustag.
Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
40,- DM

Kapital-Lebensversicherung

Versicherungssumme: bis 400 000 DM
Prämie nach Alter, kein Risikozuschlag bei nichtgewerblichem Fliegen.
Prämienbefreiung bei 50% Berufsunfähigkeit.

Berufsunfähigkeits-Zusatzversicherung

Jahresrente 24% der Versicherungssumme, maximal 36 000 DM Jahresrente.
Prämie nach Alter, kein Risikozuschlag bei nichtgewerblichem Fliegen.

Direktinformation bei Gerling Konzern,
Tel. 069/7567-397, Fax 069/7567-267

Für alle Mitglieder kostenlos

Bergungskosten

Deckungssumme: 3000 DM

Umfang: Suche, Rettung, Krankenhaus-transport, notwendiger Rücktransport. Ohne Mehrkosten für Bergung des Fluggeräts.

Schirmpackerhaftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM

pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Packer von Rettungsgeräten für Dritte. Fachkunde ist Voraussetzung.

Startleiterhaftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM

pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Startleiter mit Befähigungsnachweis oder Luftfahrerschein sowie Beauftragte für Luftaufsicht.

Für alle Mitgliedsvereine kostenlos

Vereinshaftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM

pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Tätigkeit des Mitgliedvereins, des Vorsitzenden, der Gruppenleiter, etc.

Veranstalterhaftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Alle Hängegleiter- und Gleitsegelveranstaltungen des Mitgliedvereins im Versicherungsjahr.

Boden-Unfall für Startleiter

Deckungssumme: 5000 DM bei Tod
10 000 DM bei Invalidität.

Umfang: Tätigkeit als vom Mitgliedverein beauftragter Startleiter.

Für alle Mitglieder und Mitgliedsvereine kostenlos

Geländehaftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM

pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Halter von Hängegleiter- und Gleitsegelgeländen.

Startwindenhaftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM

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.

Startwindenhaftpflicht

Zusatzdeckung **inkl. Personenschäden** im geschleppten Luftfahrzeug.

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
65,- DM

Bei Versicherungsabschluß während des Jahres beträgt die Prämie bis zum Jahresende pro Monat 1/12 der Jahresprämie. Versicherungsanträge bitte bei der DHV-Geschäftsstelle anfordern.

Weitere Versicherungen auf Antrag: Fluglehrerhaftpflicht, Passagierhaftpflicht, Boden-Unfall für Mitgliedervereine und Boden-Unfall für Veranstalter.



Volker Bartoschewitz
1. Platz Gleitschirm

fotowettbewerb

1 9 9 9



Oliver Barthelmes
3. Platz Drachen



Birgit Martens
2. Platz Gleitschirm



Jürgen Polifke
3. Platz Gleitschirm





Hubert Schmid
1. Platz Drachen



Oliver Barthelmes Kombi

Steffen
Hertling
3. Platz
Drachen



Dirk
Haeffner
Schlepp



free flight 2000



Die Free Flight 2000 findet wieder und damit zum drittenmal in Garmisch-Partenkirchen statt. Vom 14. - 16. April 2000 trifft sich dann wieder die Welt des »Free Flying« in dem Olympiaort unter der Zugspitze. Neben der bewährten Ausstellung auf über 7000 m² in den Hallen des Olympia Eissport Zentrums erwartet die Besucher der Free Flight 2000 ein neu konzipiertes großes Veranstaltungszelt mit Catering und abendlichen Großveranstaltungen, wie z.B. der Bayern 3 Megaparty mit Matthias Matuschik. Der Free Flight Film Award wird zum zweiten Mal ausgeschrieben und in einer Ultralight-Sonderausstellung zeigt die »leichte Motorfliegerei« ihre Produkte und Neuentwicklungen. Das bewährte Veranstaltungsprogramm in den Hallen wird gezielt erweitert. So werden z.B. Filme und Diavorträge ganztags in einem separaten Kino gezeigt und auf die interessanten Vorstellungen und Attraktionen der Aussteller kann man wie jedes Jahr wieder gespannt sein. Aktuelle Informationen und News gibt's wieder im Internet auf der Homepage des Free Flight Pool e.V. unter: www.Free-Flight.de

Nähere Informationen gibt's direkt beim Organisator vor Ort:
MCN - Marketing Concept Neff, Klammsstr. 11, D-82467 Garmisch-Partenkirchen
Fax: 08821/188-44, e-Mail: mcn@Garmisch-Partenkirchen.com, www.Free-Flight.de

An alle Hobbyfilmer, Filmprofis und Videofreaks!

Zeigt uns Eure Ideen zum Thema »Freies Fliegen«. Der Free Flight Pool veranstaltet anläßlich der Free Flight 2000 seinen zweiten großen Kurzfilm-Wettbewerb.

Einzige Vorgaben:

Die Videos müssen Drachen- und / oder Gleitschirmfliegen als Themenschwerpunkt beinhalten. Die Filmlänge beträgt maximal 5 Minuten (incl. Vorspann und Nachspann).

Die Aufnahmen sollten mindestens Super-VHS Qualität erreichen (wegen der geplanten Großprojektion) und können in folgenden Videoformaten eingereicht werden (Fernsehnorm PAL): Hi8, S-VHS, DV, DVC-Pro, DVCam, BetacamSP

Die Urheberrechte von Bild und Ton (Musik) dürfen nicht verletzt werden (lest dazu bitte das »Kleingedruckte« am Ende des Textes)

Der Fantasie sind keine Grenzen gesetzt.

Ob Spielfilm oder Dokumentarfilm, Fantasy oder Trick, Animation oder Musikvideo.

Was ist Eure Vorstellung von »Free Flight«, dem »Freien Fliegen« in seiner schönsten Form.

Eine unabhängige Jury wird die besten Videos küren und auf der Free Flight 2000 in Garmisch vorstellen.

Der Pool stellt wieder DM 12.000,- als Preisgelder zur Verfügung.

Dazu kommen einige attraktive Sachpreise.

Geplant ist die Vergabe eines »Großen Preises« (DM 4.000,-) und weiterer 4 Einzelpreise (je Kategorie DM 2.000,-).

Vorgesehen ist außerdem die Vergabe eines Publikumspreises.

Die kompletten Wettbewerbsunterlagen gibt es im Internet unter www.free-flight.de als Download oder beim Deutschen Hängegleiterverband, Postfach 88, in 83701 Gmund am Tegernsee.

Einsendeschluß ist der 31. März 2000!

Viel Spaß und Erfolg beim Realisieren Eurer neuen Filmprojekte.

Auf Wiedersehen auf der Free Flight 2000!

Das »Kleingedruckte«:

Die Produzenten/Filmemacher der eingesandten Bildträger gewährleisten die Beachtung des gültigen Urheberrechts hinsichtlich der Verwendung von Fremdwerken und stellen den Free Flight Pool frei von Ansprüchen Dritter. Bei der Verwendung von GEMApflichtigen Musikstücken ist zu beachten, daß vom Produzenten/Filmemacher die Verlagsfreigabe für öffentliche Aufführungen einzuholen ist.

**DRACHEN UND
GLEITSCHIRM**

FREE FLIGHT 2000

LIVE

WWW.FREE-FLIGHT.de



Product-Show

Freitag 14.04.2000
Live-Band in Concert

Samstag 15.04.2000
große Bayern 3 Party
mit Matthias

14.-16. April
Garmisch-Partenkirchen
Olympia Eissport Zentrum





St Hilaire - wo Petrus vom Himmel lacht und Kurioses durch die Luft fliegt

Auch dieses Jahr war es wieder soweit. Wenn bei uns die Flugsaison zu Ende geht, wird St. Hilaire, der kleine französische Ort 20 km nördlich von Grenoble, zum Nabel der Gleitschirmwelt. Der 26. und letzte Coupe Icare in diesem Jahrhundert zog wieder zig Tausende von Zuschauern in seinen Bann. Diese perfekte Mischung aus Verkleidungsspektakel, Flugsportmesse, Filmfestival und Szenetreff ist eben nicht nur ein Event für fanatische Flieger, sondern auch für jede Menge Men-

schen, die einfach nur das bunte Treiben genießen wollen.

Wie schon beinahe die Regel, konnten sich die Veranstalter auch diesmal auf ihr sprichwörtliches Glück von oben verlassen. Und so brachte trotz bescheidener Wetterprognosen vor allem der Samstag beste Flugbedingungen für den traditionellen Verkleidungswettbewerb. Wobei ein Teilnehmer die Empfehlung der österreichischen Austrocontrol »Flugsportler sollten ernsthaft über das Tauchen als Al-

Foto: Fritz Huber



ternative nachdenken« beherzigt hat und für einen Wetterumschwung bestens gerüstet war.

Sehr zufrieden war das Filmteam des Red Bull Acro Teams, Hannes Arch und Ulrich Grill. Ihr Beitrag »The Fly«, gewann den Preis des besten Films in der Sparte »Action« und heimste außerdem den vielbegehrten Publikumspreis ein. Leider wurden in den letzten Jahren im Bereich des Drachen- und Gleit-

schirmfliegens immer weniger Filme produziert und die wenigen kamen bei der Preisverleihung meist nicht mehr zum Zuge.

Alles in allem war St. Hilaire wieder ein großer Erfolg und zeigt, wie sich unser Sport auch außerhalb der großen internationalen Meisterschaften sehr publikumswirksam präsentieren kann.



Weltmeister 1999



HELME

SPORTSWEAR

ZUBEHÖR

AirBagSeat



- | | | |
|----|----------------|---------|
| 1° | Manfred Ruhmer | Laminar |
| 2° | André Wolf | Laminar |
| 3° | Pedro Matos | Laminar |

Als ICARO 2000 im Jahr 1983 gegründet wurde, wählten wir diesen "prophetischen" Namen. Jetzt gehen wir als Weltmeister in das neue Jahrtausend!

Seit 1983 sind wir einen weiten Weg gegangen - in dieser Zeit haben wir 7.000 Drachen gebaut und in 5 Jahren konnten 70 Siege auf Laminar bei internationalen und nationalen Wettbewerben für ICARO 2000 erlangen werden. Dieses Ergebnis improvisiert man nicht - unser Erfolg ist Tag für Tag in über 15 Jahren harter Arbeit aufgebaut worden.

Jetzt ist die Revanche dafür gekommen:
3 Laminar an den ersten
3 Plätzen - das ist einmalig!

LAMINAR -
der Weltmeisterdrachen



Laminar EASY



Fly & more

Kufsteiner Str. 44 D-82064 RAUBURG - KIRCHDORF Tel. +49 (0) 89 35 6189 Fax 8481 www.fly-more.com E-Mail: Fly-more@t-online.de

Training

mit Mike Küng



Viele von uns Gleitschirmfliegern treiben sich in den Wintermonaten - zumindest zeitweise - im wärmeren Süden herum. Oft bläst in den bekannten Winterfluggebieten trotz schönen Wetters der Wind zu stark, um gefahrlos fliegen zu können. Die ideale Gelegenheit, um für die nächste Flugsaison die Gerätebeherrschung zu verbessern! Aber auch in unseren Breiten gibt es genügend Tage, um allein oder - viel amüsanter - in einer Gruppe unser Fluggerät und seine Reaktionen besser kennenzulernen.

Daß man sich dazu natürlich einen Hang, eine Wiese oder einen Strand suchen muß, der nicht nur laminar angeströmt wird, sondern auch genügend »Auslauf« nach vorne und hinten bietet, damit niemand gefährdet werden kann, ist eigentlich selbstverständlich; denn nicht immer klappt alles perfekt, dazu übt man ja.

Teil 2



Ohreneinklappen

Abstiegshilfen

Ohreneinklappen und B-Stall lassen sich auch im »Trockentraining« bestens üben. In Stresssituationen findet man die richtigen Leinen oder Tragegurte viel schneller, wenn man es oft geübt hat, auch die richtige »Dosierung« läßt sich prima simulieren.

Training 4



B-Stall

Training 5



Starkwindlandungen

Landungen bei viel Wind bergen immer die Gefahr nach dem Aufsetzen weggerissen oder mitgeschleift zu werden. Dies zu verhindern, läßt sich perfekt trainieren. Grundvoraussetzung ist allerdings bei einer Starkwindlandung, daß man nach dem evtl. gebremsten Anflug die Bremsen völlig löst, sonst wird man sofort umgerissen. Auch das Umdrehen zur Schirmkappe muß schnell und kontrolliert erfolgen. Es gibt einige Möglichkeiten, um den Zug vom Schirm zu nehmen.



Über die hinteren Tragegurte

Durch starkes und abruptes Ziehen der hinteren Tragegurte bringt man den Schirm in den Stall. Wird dieses Manöver kräftig genug ausgeführt und werden die Gurte dann sehr kurz gehalten, ist die Mitreißgefahr geringer als bei der Deformierung über die Bremsleinen.

Über den B-Stall

Durch einen kräftigen B-Stall läßt sich der Gleitschirm wohl mit der geringsten Mitreißgefahr deformieren. Problematisch ist, die B-Gurte schnell genug zu finden; da hilft z.B. auffallend farbiges Klebeband an diesen Tragegurten!



Über die Bremsleinen

Die Bremsleinen werden gezogen und zugleich immer weiter gewickelt, bis der Schirm völlig deformiert ist und kaum mehr Zugkraft ausübt. Das Wickeln muß bei starkem Wind sehr schnell gehen und symmetrisch erfolgen!





Spiel und Spaß

Bodentraining mit dem Schirm muß nicht immer ernst und absolut praxisbezogen sein. Jedes Spiel mit der Kappe steigert das Gefühl dafür. Wie wär's mal mit einem Wettrennen? So was kann auch denen nicht schaden, die auf den hundert Metern von der Bergbahn zum Startplatz fünfmal stehen bleiben müssen, auch körperliche Fitneß trägt zum sicheren Gleitschirmfliegen bei!



Wichtig:

Beim Schirmtraining auf festem Boden wird das Nicken und Rollen der Gleitschirmkappe meist durch Körperbewegungen, also vor, zurück oder seitlich, ausgeglichen. In der Luft pendelt bei den verschiedenen Manövern natürlich der Pilot unter der Kappe! Am sichersten fliegt dadurch der - logischerweise könnensgerechte Gerätewahl, richtige Wetterbedingungen und Flugroutenwahl vorausgesetzt - der es schafft, durch dosierten Bremseneinsatz immer genau im Mittelpunkt seiner Kappe zu hängen und alle Leinen gleichmäßig zu belasten. Es muß daher in der Luft der Bremseneinsatz oft dosierter erfolgen, als auf der Übungswiese, da man ja nicht zusätzlich unterlaufen kann!

Demonstration: Mike Küng
Idee + Text: Sepp Gschwendtner
Fotos: Michel Pfeiffer

Den Winter



Statt Eis, Matsch und Schnee - Piñacolada, Steaks und Fliegen bis zum Abwinken? Geführte Gleitschirm-Gruppenreisen zu exotischen Ländern erfreuen sich steigender Beliebtheit trotz einiger nachhaltiger Störungen in der Luft und auf dem Boden.

»Are they beginners?« Sind das Anfänger? Als Leiter einer deutschen GS-Fliegergruppe muss man gelegentlich

lockere Sprüche einheimischer Piloten einstecken, die einem gestandenen Fluglehrer gar nicht gefallen. In diesem Fall wunderte sich ein 17jähriger südafrikanischer Jüngling über die wenig erfolgreichen Startversuche der deutschen Kollegen bei einem laminaren 25er Seewind. »Soll doch der mal bei einem Nuller am Breitenberg starten«, so die erboste Reaktion unseres Fluglehrers. Für den »local boy« waren dies

ideale Soaring-Bedingungen, für die deutschen B-Scheinler oft der ungewollte Freiflug ins mannshohe Gebüsch. Nach einem zweistündigen Intensivkurs in der Rückwärts-Starttechnik klappte dann bei fast allen 16 Teilnehmern der Fliegergruppe das »kinderleichte« Abheben aus dem Stand. Learning by doing.

Wie kein anderes Fluggerät bietet der Gleitschirm die einmalige Möglich-

usgetrickst -

GS-Gruppenreisen

Traumreise oder Chaos-Tour?

Bericht und Fotos:

Hans G. Isenberg



keit, ferne Länder intensiv kennen zu lernen und seinem Hobby, der Fliegerei, zu frönen. Zudem fühlen sich noch nicht ganz »selbstständige« Piloten an der Nabelschnur des Fluglehrers sicher aufgehoben. Deshalb sind geführte Gruppenreisen mit fachgerechter Betreuung für Gleitschirm-Piloten eine clevere Idee mit Zukunft. Der DHV unterstützt diesen Trend (kostenfreie DHV-Broschüre TRAVEL & TRAINING).





Trotz der überwiegend positiven Erfahrungen aller Beteiligten gibt es auch negative Erlebnisse, die jeden zukünftigen Gleitschirm-Globetrotter interessieren sollten.

Auf den kompetenten Gruppenleiter kommt es an

Für jeden Fluglehrer und Reiseleiter ist die Sicherheit seiner Schützlinge oberstes Gebot. Schließlich steht der gute Ruf der Schule oder Agentur auf dem Spiel, wenn etwas passiert. Andererseits lässt sich mancher Reiseleiter von seinen zahlenden »Gästen« so unter einen psychologischen Druck setzen, daß er unter Umständen zu Risiken bereit ist, die er an seinem Hausberg nie eingehen würde. Der Anspruch: »Ich habe die Reise für viel Geld gebucht und will dann auch jeden Tag zum Fliegen kommen, sonst wär's bei Neckermann billiger gewesen«, steht ständig im Vordergrund.

Die Angst vor dem »Sich Blamieren«

Die Gruppendynamik sorgt dafür, daß etwas ängstliche Piloten in der Gemeinschaft über ihren eigenen Schatten springen und »über sich hinauswachsen.« Im Urlaub ist diese Lust an mehr Risiko oft besonders ausgeprägt, gerade dann, wenn der Clubkamerad ohne Probleme sauber abhebt und man selbst den zweiten Startabbruch verdauen muss. Man will sich und den anderen etwas beweisen, davon ist kaum ein Flieger frei. Die meisten Gruppenleiter schwanken nun zwischen der »fliegerischen Vernunft«, dem Nicht-Starten-lassen, und dem Business hin und her. Kommt dieser Kunde nicht in die Luft, wird er nie wieder eine Gruppenreise bei ihm buchen. Also wird mit allen Tricks geholfen, die ein routinierter Lehrer so beherrscht: Anbrem-

sen über die D-Leinen, weil der Schirm überschossen will. Dann einen Klapper eliminieren, Pilot ausdrehen und nach vorne schieben. Von einem kontrollierten Startverlauf durch den Piloten kann da keine Rede sein. Der Gruppenleiter hat den Starkwindstart erst ermöglicht.

Die Angst vor der eigenen Blamage wird oft von einzelnen Teilnehmern durch überforsches Auftreten kompensiert. Unmittelbar vor der Reise schafft man sich einen neuen Schirm an. Motto: Von allem nur das Beste - man gönnt sich ja sonst nichts, und fällt mangels der notwendigen Eingewöhnung beim ersten heftigen Klapper dann aufs Kreuz. Immer wieder werden selbst von den Gruppenleitern die gut gemeinten Warnschilder und Tips der einheimischen Piloten ignoriert, weil man ja selbst ein erfahrener Pilot ist. Merke: Hochmut kommt beim Fliegen oft vor dem Fall.

Kontaktprobleme mit ausländischen Flugschulen

Sind es Sprachprobleme oder ist es pure Ignoranz? Es soll Reiseleiter und Fluglehrer geben, die sich von den einheimischen Fluglehrern absolut nichts sagen lassen, geschweige denn sich wetter- und flugtechnische Beratung einholen. Flugunfälle wird es immer geben, aber die Fluggebiete in fernen

Ländern erfordern lokale Wetterkenntnisse, wie plötzlich einsetzende und auffrischende Winddrehungen bei ansonsten laminarem Seewind, die von den einheimischen Piloten schon eine halbe Stunde vorher am Wellenbild richtig gedeutet werden. Hier ein paar Beispiele von völlig »unnötigen« Ereignissen. Da wird bei aufkommendem Südwest-Wind von einer japanischen Pilotengruppe verbotenerweise vom Tafelberg/Kapstadt noch bei leichtem Rückenwind gestartet. Klippenstart und Rückenwind, das kann nicht gut gehen. Der Schwerverletzte wird mit dem Ambulanz-Jet nach Tokio geflogen. Jetzt dürfen hier nur noch einheimische Piloten des Glen Clubs von Kapstadt mit der Berechtigungskarte starten. Am Soaring-Traumrevier von Fort Funston/bei San Francisco ertrinkt ein ausländischer Pilot, weil er sich mit vier weiteren Piloten seiner Reisegruppe zu weit auf den Pazifik hinaus treiben ließ. Gleiches passiert auf der Kanareninsel La Palma. Typische Fehleinschätzungen bei ansonsten idealen Flugbedingungen. In Torrey Pines überprüft der zuständige Platzhalter schriftlich jeden ausländischen Pilo-



ten, ob er die Vorflugregeln beherrscht. Eine deutsche Gleitschirmgruppe wollte sich dieser Prüfung nicht unterziehen und bekam berechtigterweise Startverbot.

Notfallcheck- Wo bitte geht's zum nächsten Krankenhaus?

Man spricht nicht gern darüber, aber auch der beste Pilot kann einmal schnelle medizinische Hilfe benötigen. Erfahrene Fluglehrer und Gruppenleiter informieren sich bei den ausländischen Kollegen oder der Polizei vor Ort über den Stand der medizinischen Versorgung. Welche Notrufnummer gebe ich in mein hoffentlich kompatibles Handy ein? Deutsche Handys nach GSM-Standard funktionieren bislang nur in wenigen amerikanischen Großstädten. Dafür klappt's in Südafrika oder Namibia bestens. Amerika-taugliche Handys verleihen in Deutschland alle Netzbetreiber. Wie weit ist das nächste Krankenhaus entfernt? Gibt es eine Flugrettung im Stil der Rega, des ADAC oder vergleichbarer europäischer Ambulanz-Dienste? Wie aktiviere ich diese Rettungsdienste, wenn ich die Landessprache nicht beherrsche? Da steckt viel Brisanz drin, die in den Al-





penregionen heute kein Thema mehr ist, weil die Rettungsdienste bestens organisiert sind.

Einige der besten deutschen Flugschulen verzichten ganz bewusst auf das lukrative Geschäft mit Fernreisezielen, die ihnen als suspekt erscheinen. Der Grund: mangelhafte medizinische Versorgung im Ernstfall. Wer in den populären Fluggebieten der Türkei verunglückt, hat Glück, wenn er, wie geschehen, mit schweren Kopfverletzungen nach zweieinhalbstündiger Fahrt im umgebauten Kombilaster in ein Provinzkrankenhaus eingeliefert wird. Selbst einige der berühmten kalifornischen Fluggebiete wie Owens Valley sind mit dem Rettungsfahrzeug erst nach einer mindestens 40-minütigen Fahrt erreichbar. Der Rücktransport dauert dann noch einmal gut eine Stunde, weil die Piste ins Tal Offroad-Charakter hat. Die Rettung per Hubschrauber dauert kaum weniger lang, denn die Landebedingungen sind dort oft schwierig, und der Patient muss zuerst mit der Trage geborgen werden. In den südafrikanischen Küstenfluggebieten der Garden Route ist schnelle Hilfe gewährleistet. Im Landesinneren wie Porterville kann die Bergung mit dem

Hubschrauber viele Stunden dauern, wie ein deutscher Gleitschirmflieger mit einem offenen Beinbruch erleben musste. Auf der Ile Reunion besteht europäischer Rettungsstandard, hier sind zahlreiche Rettungshubschrauber stationiert.

Ohne Alternativ-Programm geht's nicht

Traumhafte Flugbedingungen? Von wegen. Statt strahlendem Sonnenschein Schnee auf dem Tafelberg, Glatteis bei Los Angeles, viertägiger Dauerregen in der Türkei, stürmischer Wind in Chile - alles schon passiert. »It never rains in California.« Über diesen Song kann zumindest eine deutsche GS-Truppe nur noch hämisch lachen. Sie erlebte bei ihrem California-Trip im Januar eindeutig bessere Schneeverhältnisse als im heimischen Deutschland. Da hat's mit dem Timing nicht geklappt. Schlechtes Wetter kann es in den schönsten tropischen Winterfluggebieten geben, und Föhn gibts nicht nur in den Alpen! Zum Glück hat dann der gute Reiseleiter ein Alternativprogramm in petto, mit dem er die Gemüter besänftigt, wenn er ein Startverbot

anordnen muss. In fast jedem offiziellen Fluggebiet lassen sich Mountainbikes organisieren, Fußball- oder Volleyball-Turniere sind bei fast jedem Wetter möglich und fördern den Kontakt zu Einheimischen. Wildwasser- oder Rafting Fahrten sind auch bei Nieselregen spannend. Nicht fliegbarer Starkwind ist ideal für Surf- oder Katamaran-Fans. Ein Ultralight- oder Helicopter-Rundflug kostet meist nicht viel und bringt neue fliegerische Perspektiven. Verleihstationen für Inline Skaters gibt's jetzt fast überall in der »zivilisierten Welt«. Wie wär's mit einer Dampflokfahrt an der Garden Route entlang oder einer Stadtrundfahrt mit der alten Straßenbahn von Rio de Janeiro? Nicht zuletzt schadet Kultur selten. Das mitreisende nichtfliegende Fußvolk kommt doch gerade deshalb ins Land! Als Mittler zwischen Kultur und Natur bietet sich eine knackige Höhlenbesichtigung an. Sie verhindert einen steifen Hals, wenn man ständig nach der fehlenden Flieger Sonne schaut, außerdem sieht man den Regen nicht mehr. Am passenden Alternativ-Programm kann man die Kreativität des Reiseleiters und seiner Truppe(!) testen. Saufgelage und Pokerpartien

sind nur kurzfristig ein schwacher Ersatz für entgangene Gleitschirmflüge.

Rollenspiele:

Zwei ständig nörgelnde Gleitschirm-Fans sind durchaus in der Lage, die Moral der Truppe so nachhaltig zu beeinflussen, daß die ganze Reise für alle Beteiligten zum teuren Flop wird. Bevor die Lust am Reisen kippt, sollte jeder in sich gehen und das friedliche Miteinander üben. Der Veranstalter der Flieger-Truppe erwartet in seinen schönsten Träumen vor der Reise:

- Eine sportive Grundeinstellung aller Teilnehmer
- Keinen übermäßigen Leistungsdruck durch Rivalitäten
- Keine Nörgeleien übers Preis-Leistungsverhältnis der Reisekosten
- Keine politischen Diskussionen über Parteien, Ausländer usw.
- Keine sexuellen oder verbalen Ausrutscher in der Gruppe
- Keine hinterfotzigen Intrigen gegen ihn und alle anderen

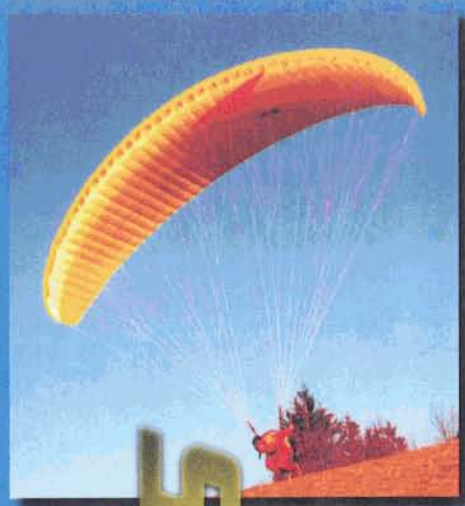
Die zahlenden Teilnehmer erwarten von ihrem Fluglehrer und Reiseleiter in einer Person natürlich das Maximum an Dienstleistung für ihr Geld. Er soll die ganzen 14 Tage :

- Kompetent, pünktlich, umgänglich und immer ansprechbar sein
- Niemanden bevorzugen - weil auch Wenigflieger ihr Bestes geben

- Auch mal als Erster vorfliegen und die Bedingungen testen
- Nicht den Eindruck erwecken, abkassieren zu wollen
- Anfallende menschliche Probleme in der Gruppe diskret lösen
- Sich wie ein Heiliger verhalten
- Für Alternativen sorgen, wenn das Wetter nicht passt
- Nicht den Chef heraushängen, sondern als Partner auftreten
- Auch mal über Verbesserungs-Vorschläge der Mannschaft diskutieren

Die Reisekosten sind ein heißes Eisen

Wenn es an den eigenen Geldbeutel geht, ist sich jeder selbst der nächste. Der Last Minute Flug nach Johannesburg/Südafrika kostet mit der Turkish Airlines via Istanbul außerhalb der Feriensaison knapp 700 Mark. Die staatliche südafrikanische SAA verlangt etwa 1400 DM für den Direktflug Frankfurt-Johannesburg. Ein seriöser GS-Gruppenleiter wird das Billig-Ticket nicht ernsthaft in Betracht ziehen. Das Preis-Leistungsverhältnis muss stimmen, sonst war dies die letzte Gruppenreise. Andererseits verlangen einige GS-Fernreise-Veranstalter für ihre mitunter dürftige Betreuung eindeutig zu viel Geld und brauchen sich nicht zu wundern, wenn die Kundschaft wegbleibt. Ein genauer Preisvergleich zwischen



**Was
willst
Du
mehr?!**

**BASISINTERMEDIATE
DHV 1**

**Beschleunigt
DHV 1-2
bei 49 km/h**

Swing
The Art of flying

Swing GmbH
Badfeldring 25
D-82290 Landsberied

☎ +49 8141 / 32 77 888 Fax +49 8141 / 32 77 870

Email: info@swing.de

Web: <http://www.swing.de>

den einzelnen Veranstaltern und Flugschulen rechnet sich für jeden fernreisesehnsüchtigen Gleitschirmpiloten. Die mitgliederstarken Gleitschirmvereine wie z.B. der 1.PCS Schwaben bieten

ganz schön ab. Andererseits sind Gleitschirmvereine, die im DHV als Mitglieder geführt werden, bei Auslandsreisen mitversichert. Der Gruppenleiter des Vereins haftet normalerweise nicht

für die Flugfehler seiner Clubkameraden. Voraussetzung ist wieder die gültige Lizenz des Piloten. Eine persönliche Haftung des Gruppenleiters besteht aber, wenn der Nachweis geführt werden kann, daß der Gruppenleiter z.B. seine Schützlinge zum Start genötigt hat. Sprich: Hier kommt das Gewitter, fliegen wir noch schnell den Berg hinab. Ein versierter Anwalt könnte aus diesem Satz dem Gruppenleiter einen Strick drehen. Deshalb

lieber einmal auf einen Risiko-Flug verzichten.

Nicht jeder Berg ist ein Flugberg

Gleiches gilt für das Befliegen von nicht ausgewiesenen Fluggeländen. In den USA geht die Haftung der Flugberg-Platzhalter so weit, daß sie eine Haftungs-Ausschlußvereinbarung von jedem Piloten unterschreiben lassen. Stürzt ein unwissender Pilot an einem privaten Gelände ab, haftet der Besitzer des Geländes eventuell, weil er nicht mit einem Hinweisschild vor den Gefahren des Flugsports über seinem Gelände gewarnt hat. Dies ist kein Joke, sondern kalifornisches Recht. An der A1 zwischen Los Angeles und San Francisco ballern private Grundstückbesitzer bei Pacifica gerne mit ihren Handfeuerwaffen in der Luft herum - erzählen amerikanische Flieger -, wenn sich Gleitschirme oder Drachen ihrem privaten Gelände nähern. Damit sollen die Piloten aus Haftungsgründen vertrieben werden. Viele ausländische Flugverbände wie in USA, Neuseeland, Australien usw. verlangen eine befristete Piloten-Haftpflichtversicherung auch für ausländische Piloten, obwohl die DHV Piloten-Haftpflicht-Versicherung weltweit gültig ist. Der Versicherungsschein kostet ca. 30 Dollar und wird von größeren lokalen Flugschulen

und den Verbänden ausgestellt. Erfahrene Reiseleiter regeln diese Versicherungsfragen, die bei Mißachtung im Ernstfall zu erheblichen Komplikationen führen könnten.

Hoffentlich gut versichert?

Ohne gültige Auslands-Krankenversicherung sollte kein Gruppenleiter seine Teilnehmer verbindlich buchen. 14 Mark Jahresbeitrag sind bei einem schweren Unfall Gold wert. Über den DHV läßt sich eine zusätzliche Auslands-Reiserückhol-Police des DRF (Deutsche Rettungsflugwacht e.V.) zum Sondertarif abschließen. Der DRF, ADAC und andere Luftrettungsdienste sorgen im Notfall für den Heimtransport bei medizinisch erforderlichen Fällen. Wer als Reisebetreuer auf diese sinnvolle Police seiner Teilnehmer verzichtet, sollte sich einmal ein Sanatorium in der Türkei, auf Sizilien oder auch im Süden Spaniens ansehen. Einfach grausig, glatt zum Fürchten.

Das Diebstahlrisiko ist bei einer Gruppenreise eher geringer, dennoch verschwinden immer wieder neue Schirme aus dem Mannschaftsbus. Die Parawing Versicherungsagentur in Stuttgart mildert den Verlust der Ausrüstung über eine spezielle Transportversicherung für Fluggeräte ab, die weltweit gilt.

So gerüstet kann die nächste Fernreise auch im nächsten Sommer starten, denn Skifahren hat ja auch seine Reize.

Anmerkung der Redaktion:

Diese nachfolgenden Adressen sind nur ein Auszug aus der Vielzahl von kompetenten Ansprechpartnern und keine Empfehlung des DHV. Reiseangebote finden sich in der »Travel & Training«-Beilage im Info Nr. 99/März 1999, die auch beim DHV angefordert werden kann.



ebenfalls zu sehr günstigen Konditionen Fernreisen für ihre derzeitigen und zukünftigen Mitglieder an. Ganz gleich mit wem man reist, der Gruppenleiter ist immer der »arme Hund«, wenn's nicht klappt. Toleranz ist keine Frage des Geldbeutels.

Wie sieht es mit der Haftung aus?

Weshalb ist die DHV-Piloten-Haftpflichtversicherung bei Fernreisen so wichtig? Haftet die Reiseleitung bei schweren Unfällen, die eventuell sogar vermeidbar gewesen wären? Dies sind Fragen, die immer dann in Fliegerkreisen diskutiert werden, wenn etwas schief ging. Grundsätzlich dürfen nur lizenzierte Piloten mit einer weltweit gültigen Piloten-Haftpflichtversicherung an Gruppenreisen ins Ausland teilnehmen. Seriöse Fernreise-Veranstalter halten diese Vertrags-Vereinbarung schriftlich und deutlich hervorgehoben in der Reiseanmeldung und Buchungs-bestätigung fest. Der Pilot ist damit eigenverantwortlich in seinen Entscheidungen zum Fliegen. Man fliegt auf eigenes Risiko. Der Gruppenleiter ist bei geführten GS-Reisen ins Ausland nur Berater und Betreuer, er muß nicht im Besitz einer Piloten- oder Fluglehrer-Lizenz sein. Diese Lücke nutzen einige kommerzielle Touristik-Unternehmen und kassieren dabei

Spanien/Kanarische Inseln

Teneriffa:

Hilfsbereite ortsansässige GS-Schulen vermitteln Tandemflüge und die nötigen Gebietenweisungen für Einzelreisende. Adressen über das Oficina de Turismo, Los Cristianos oder Aero Club Tenerife, Apartado 28, La Laguna. Deutschsprachige Flugbetreuung über zwei schweizer Bergfinca Besitzer Tel. und Fax: 0034/922/725894 oder Sabine und Michael Theiss, Tel. Teneriffa: 0034/619/540336 oder Bent Beilharz, Tel. Deutschland: 07442/122412 Und zahlreiche andere deutsche Flugschulen.

Gran Canaria

Hauptfluggebiet ist an der Nordseite der Insel der Flugberg Morro de los Giles bei Las Palmas. Die lokalen Piloten treffen sich dort abends und an den Wochenenden. Kontakt über den englischsprechenden Fluglehrer Alvaro Castellano Escuela de Parapente Alpispa, Habana 23A E-35010 Las Palmas.

Lanzarote

Club Zonzames Vuelo Libre Lanzarote, Calle Ioaguine 12, E-35500 Arrecife Lanzarote.

La Palma

Am Landeplatz von Puerto Naos sorgen der kompetente einheimische Profi-Tandempilot Javi und sein deutscher Freund Mike Liechtenberg für Tandemflüge und Fluginfos für ausländische GS-Gäste. Die beiden Piloten kennen sich auch mit den Flugbedingungen der kleinen Nachbarinsel Hierro aus.

Spanien/Festland

Fluggebiete um Calpe-Alicante

Betreuung möglich durch das schweizer Ehepaar Armin und Rosmarie Schwyter, Ap. 87, Boqueres H7, E-03690 San Vicente/Alicante

Spanien-Fluggebiete Costa Del Sol z.B. Almunecar-Carchuna

Fluginfos und Gebietseinweisungen durch lokale Fliegerclubs und Flugschulen, die man am Start- und Landeplatz trifft, z.B. Escuela de Parapente, Eduardo Alcala, Calle Sevilla 2, Valle de Abdajis, 29240 Malaga. Der deutsche GS-Pilot Toni Klöck ist in Almunecar stadtbekannt und hilft gerne weiter. Adresse: Los Pinos, E-18690 Almunecar, Tel: 0034/586/30539.

Zahlreiche deutsche GS-Schulen veranstalten im Winter GS-Ausbildungsreisen an die Costa del Sol. Siehe Anzeigen in den Fachzeitschriften oder über Flugbüro Helmut Borys, Hechtseestraße 54, 81671 München.

Monaco

Club Voltige Monaco, 17 rue de Grimaldi, Monaco oder ASRCM Viol Libre, Villa Sorrente, 06190 Roquebrunne Cap Martin, Tel: 93-351457.

Der Besitzer des Hotels Westminster gibt direkt am Startplatz nützliche Fluginfos für ausländische Piloten. Hotel Westminster, 14 Avenue Louis Laurens, 06190 Roquebrunne Cap Martin, Tel: 93-350068.

Zahlreiche deutsche GS-Vereine wie z.B. der PCS-Schwaben, Tel: 07084/7857, organisieren für ihre Mitglieder GS-Ausfahrten nach Monaco.

Garantiert!

	Garantie/Warranty	
3	300	
Jahre/Years	oder/or	Stunden/Hours

**Auch rückwirkend
für alle Schirme die 1999
produziert wurden,
bietet Swing die
3 Jahre/300 Stunden
Garantie.**

**Die Garantiekarte liegt
bei Eurer Flugschule aus.**

**Swing GmbH
Badfeldring 25
D-82290 Landsberied**

**Tel: +49 8141/32 77 888
Fax: +49 8141/32 77 870**

**Email: info@swing.de
Web: www.swing.de**



Testflüge im Info

Das Testberichtschemata für Gleitschirme und Hängegleiter

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

Jedes Gerät wird von zwei DHV-Testpiloten geflogen. Gleitsegel-Testflugprogramme werden grundsätzlich an der unteren und an der oberen Gewichtsgrenze geflogen. Da sich daraus oft abweichende Beurteilungen ergeben, veröffentlichen wir die Ergebnisse für die jeweiligen Gewichtsgrenzen und nicht nur eine Zusammenfassung. Gesamtnoten ergeben sich aus der jeweils ungünstigsten Einzelbeurteilung. Dies gilt sowohl für die Gesamtklassifizierung als auch für die Noten für die einzelnen Manöver.

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

KLASSIFIZIERUNG HG

- 1 = für Piloten, die an einem einfachen und unproblematischen Flugverhalten interessiert sind.
- 2 = für Piloten, die den Ausbildungsstand Beschränkter Luftfahrerschein (A-Schein) haben und genüßvolles Fliegen vorziehen.
- 3 = für Piloten, die den Ausbildungsstand Unbeschränkter Luftfahrerschein (B-Schein) haben und regelmäßig und in kurzen Zeitabständen fliegen.

KLASSIFIZIERUNG GS

- 1 = Gleitsegel mit gutmütigem, weitgehend fehlerverzeihendem Flugverhalten.
- 1-2 = Gleitsegel mit gutmütigem Flugverhalten.
- 2 = Gleitsegel mit anspruchsvollem Flugverhalten und dynamischen Reaktionen auf Störungen und Pilotenfehler. Für Piloten mit Könnensstand »Performance« und regelmäßiger Flugpraxis.
- 2-3 = Gleitsegel mit sehr anspruchsvollem Flugverhalten und heftigen Reaktionen auf Störungen. Geringer Spielraum für Pilotenfehler. Für Piloten mit Könnensstand »Sicherheitstraining« und umfassender Flugerfahrung sowie regelmäßiger Flugpraxis.
- 3 = Gleitsegel mit sehr anspruchsvollem Flugverhalten und sehr heftigen Reaktionen auf Störungen. Kein Spielraum für Pilotenfehler. Für Piloten mit Könnensstand »Sicherheitstraining« und ständiger Flugpraxis.
- E = Spezielle Einweisung erforderlich.
- G = Spezielles Gurtzeug erforderlich, sonst besteht keine Zulassung.

Druckfehlerkorrektur vorbehalten!

MZL GS-01-686-99

EDEL CONFIDENCE M/WINGS OF CHANGE

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 - 2 / GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windschlepp	Ja



Verhalten bei	min. Startgewicht (80 kg)	max. Startgewicht (105 kg)
START	1	1
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	1	1
Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		47 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	1 - 2	1 - 2
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1 - 2	1
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	1 - 2	1
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	1 - 2
Vorbeschleunigung	-	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	1 - 2	1 - 2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	1 - 2
Wegdrehen	-	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1	1
Stabilisieren	selbständig	selbständig
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 - 2	1 - 2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1	1
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1 - 2	1 - 2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1	1
STEILSPIRALE	1 - 2	1 - 2
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINEN-STALL	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		
Steilspirale: > 14m/s stabil;		
B-Stall: hohe Zugkraft auf B-Riser		

**EDEL CONTROL M/WINGS OF CHANGE**

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 / GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windschlepp	Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (75 kg)	max. Startgewicht (100 kg)
---------------	---------------------------	----------------------------

START	1	1
--------------	----------	----------

Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach

GERADEAUSFLUG	1	1
----------------------	----------	----------

Trimmungsgeschwindigkeit	34 km/h	35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		43 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich

KURVENHANDLING	1	1
-----------------------	----------	----------

Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1	1
--------------------------------	----------	----------

Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Füllstallgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	hoch

FRONTALES EINKLAPPEN	1	1
-----------------------------	----------	----------

Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	1
--	---	----------

Vorbeschleunigung	-	gering
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN	1	1
-------------------------------	----------	----------

Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv	selbständig impulsiv

EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	1
--	---	----------

Wegdrehen	-	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	gering
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig impulsiv

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1	1
--	----------	----------

Stabilisieren	selbständig	selbständig
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1	1
--	----------	----------

FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1	1
---	----------	----------

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1	1
---	----------	----------

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1	1
---	----------	----------

STEILSPIRALE	1	1
---------------------	----------	----------

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig

B-LEINEN-STALL	1	1
-----------------------	----------	----------

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

LANDUNG	1	1
----------------	----------	----------

Landeverhalten	einfach	einfach
----------------	---------	---------

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

Steilspirale : > 14m/s stabil;
B-Stall: hohe Zugkraft auf B - Riser

**APCO BAGHEERA L/APCO AVIATION**

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	2 / GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windschlepp	Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (100 kg)	max. Startgewicht (120 kg)
---------------	----------------------------	----------------------------

START	1 - 2	1 - 2
--------------	--------------	--------------

Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich

GERADEAUSFLUG	1	1 - 2
----------------------	----------	--------------

Trimmungsgeschwindigkeit	35 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		49 km/h
Rolldämpfung	hoch	durchschnittlich

KURVENHANDLING	2	1 - 2
-----------------------	----------	--------------

Trudeltendenz	durchschnittlich	gering
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	2	2
--------------------------------	----------	----------

Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Füllstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	durchschnittlich

FRONTALES EINKLAPPEN	1	1 - 2
-----------------------------	----------	--------------

Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell

FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	2
--	---	----------

Vorbeschleunigung	-	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN	2	1 - 2
-------------------------------	----------	--------------

Wegdrehen	180 - 360 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	durch Pumpen mit Bremse selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	2
--	---	----------

Wegdrehen	-	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1	2
--	----------	----------

Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	gering	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert

FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 - 2	2
--	--------------	----------

FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	2	2
---	----------	----------

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1 - 2	1 - 2
---	--------------	--------------

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1 - 2	2
---	--------------	----------

STEILSPIRALE	2	1 - 2
---------------------	----------	--------------

Einleitung	durchschnittlich	einfach
Trudeltendenz	durchschnittlich	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig

B-LEINEN-STALL	1	1 - 2
-----------------------	----------	--------------

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

LANDUNG	1	1 - 2
----------------	----------	--------------

Landeverhalten	einfach	einfach
----------------	---------	---------

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

OXYGEN L/FREE AIR SPORTS GMBH

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	2 - 3 / GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windenschlepp	Ja



Verhalten bei	min. Startgewicht (105 kg)	max. Startgewicht (130 kg)
START	1 - 2	1 - 2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	gering	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	einfach
GERADEAUSFLUG	2	1 - 2
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		49 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	2 - 3	2
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerweg	gering	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	2	1 - 2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	2	2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	2
Vorbeschleunigung	-	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	2 - 3	2 - 3
Wegdrehen	>360 Grad	>360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	hoch mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	2 - 3
Wegdrehen	-	>360 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	hoch mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 2 - 3	2 - 3	2 - 3
Stabilisieren	anspruchsvolles Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	gering
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	hoch
Gegendrehen	anspruchsvoll, Tendenz zum Strömungsabriss	anspruchsvoll, Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	nicht selbständig durch Pumpen mit Bremse	nicht selbständig durch Gegenbremsen
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	2	2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	2	2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	2	2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	2	1 - 2
STELLSPIRALE	2	2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	selbständig
B-LEINEN-STALL	1 - 2	1 - 2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1 - 2	1 - 2
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

NOVA X-RAY 18/NOVA

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	2 / GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windenschlepp	Ja



Verhalten bei	min. Startgewicht (55 kg)	max. Startgewicht (80 kg)
START	1	1
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	1 - 2	1 - 2
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		48 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	1 - 2	1 - 2
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	2	2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	1 - 2	1 - 2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	1 - 2
Vorbeschleunigung	-	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	2	2
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	2
Wegdrehen	-	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1 - 2	1 - 2	1 - 2
Stabilisieren	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
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	2	2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	2	2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	2	2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1 - 2	1 - 2
STELLSPIRALE	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINEN-STALL	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1 - 2	1 - 2
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

BOOSTER XL/FIREBIRD SKY SPORT

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	2 / GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windschlepp	Ja



Verhalten bei	min. Startgewicht (100 kg)	max. Startgewicht (130 kg)
---------------	----------------------------	----------------------------

START	1	1
--------------	----------	----------

Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach

GERADEAUSFLUG	1 - 2	1
----------------------	--------------	----------

Trimmungsgeschwindigkeit	34 km/h	35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		47 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich

KURVENHANDLING	1 - 2	1 - 2
-----------------------	--------------	--------------

Trudeltendenz	gering	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	2	1 - 2
--------------------------------	----------	--------------

Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich

FRONTALES EINKLAPPEN	1 - 2	1 - 2
-----------------------------	--------------	--------------

Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	1 - 2
--	---	--------------

Vorbeschleunigung	-	gering
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN	1 - 2	1 - 2
-------------------------------	--------------	--------------

Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	2
--	---	----------

Wegdrehen	-	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1 - 2	-	1 - 2
--	---	--------------

Stabilisieren	selbständig	selbständig
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 - 2	1 - 2
--	--------------	--------------

FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 - 2	1
---	--------------	----------

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1	1 - 2
---	----------	--------------

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1	1
---	----------	----------

STELSPIRALE	1 - 2	1 - 2
--------------------	--------------	--------------

Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig

B-LEINEN-STALL	1	1
-----------------------	----------	----------

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

LANDUNG	1	1
----------------	----------	----------

Landeverhalten	einfach	einfach
----------------	---------	---------

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT**VECTOR S/FLY MARKET GMBH & CO KG**

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	2 / GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windschlepp	Ja



Verhalten bei	min. Startgewicht (65 kg)	max. Startgewicht (87 kg)
---------------	---------------------------	---------------------------

START	1 - 2	1 - 2
--------------	--------------	--------------

Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach

GERADEAUSFLUG	1 - 2	1 - 2
----------------------	--------------	--------------

Trimmungsgeschwindigkeit	34 km/h	35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		47 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich

KURVENHANDLING	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
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich

FRONTALES EINKLAPPEN	1 - 2	1 - 2
-----------------------------	--------------	--------------

Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	1 - 2
--	---	--------------

Vorbeschleunigung	-	gering
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN	2	1 - 2
-------------------------------	----------	--------------

Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	1 - 2
--	---	--------------

Wegdrehen	-	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1 - 2	-	1 - 2
--	---	--------------

Stabilisieren	selbständig	selbständig
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 - 2	1 - 2
--	--------------	--------------

FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1	1 - 2
---	----------	--------------

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1	1 - 2
---	----------	--------------

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1	1 - 2
---	----------	--------------

STELSPIRALE	1 - 2	1 - 2
--------------------	--------------	--------------

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig

B-LEINEN-STALL	1 - 2	1 - 2
-----------------------	--------------	--------------

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf <4Sek	nimmt zögernd Fahrt auf <4Sek

LANDUNG	1	1
----------------	----------	----------

Landeverhalten	einfach	einfach
----------------	---------	---------

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

**BOLERO XS/TURNPOINT FASTLINE**

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 / GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windenschlepp	Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (60 kg)	max. Startgewicht (75 kg)
---------------	---------------------------	---------------------------

START	1	1
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	gering	gering
Starthandling insgesamt	einfach	einfach

GERADEAUSFLUG	1	1
Trimmgeschwindigkeit	37 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		42 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich

KURVENHANDLING	1	1
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	hoch	hoch

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1	1
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch

FRONTALES EINKLAPPEN	1	1
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	1
Vorbeschleunigung	-	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN	1	1
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering mit Verlangsamung	gering mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	1
Wegdrehen	-	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	gering mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	gering
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1	1
Stabilisieren	selbständig	selbständig
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1	1
--	----------	----------

FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1	1
---	----------	----------

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1	1
---	----------	----------

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1	1
---	----------	----------

STEILSPIRALE	1	1
---------------------	----------	----------

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig

B-LEINEN-STALL	1	1
-----------------------	----------	----------

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

LANDUNG	1	1
----------------	----------	----------

Landeverhalten	einfach	einfach
----------------	---------	---------

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT**BOLERO XL/TURNPOINT FASTLINE**

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 / GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windenschlepp	Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (105 kg)	max. Startgewicht (130 kg)
---------------	----------------------------	----------------------------

START	1	1
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	gering	hoch
Starthandling insgesamt	einfach	einfach

GERADEAUSFLUG	1	1
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		42 km/h
Rolldämpfung	hoch	hoch

KURVENHANDLING	1	1
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	hoch	hoch

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1	1
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch

FRONTALES EINKLAPPEN	1	1
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	1
Vorbeschleunigung	-	gering
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN	1	1
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering mit Verlangsamung	gering mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	1
Wegdrehen	-	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	gering mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	gering
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1	1
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1	1
--	----------	----------

FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1	1
---	----------	----------

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1	1
---	----------	----------

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1	1
---	----------	----------

STEILSPIRALE	1	1
---------------------	----------	----------

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig

B-LEINEN-STALL	1	1
-----------------------	----------	----------

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

LANDUNG	1	1
----------------	----------	----------

Landeverhalten	einfach	einfach
----------------	---------	---------

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

ARCUS XL/SWING FLUGSPORTGERÄTE

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 - 2 / GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windenschlepp	Ja



Verhalten bei	min. Startgewicht (105 kg)	max. Startgewicht (140 kg)
---------------	----------------------------	----------------------------

START	1	1
--------------	----------	----------

Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	gering
Starthandling insgesamt	einfach	einfach

GERADEAUSFLUG	1	1
----------------------	----------	----------

Trimmungsgeschwindigkeit	33 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		44 km/h
Rolldämpfung	hoch	hoch

KURVENHANDLING	1	1 - 2
-----------------------	----------	--------------

Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1	1
--------------------------------	----------	----------

Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	hoch	durchschnittlich

FRONTALES EINKLAPPEN	1	1 - 2
-----------------------------	----------	--------------

Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert

FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	1 - 2
--	----------	--------------

Vorbeschleunigung	-	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN	1	1
-------------------------------	----------	----------

Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	1 - 2
--	----------	--------------

Wegdrehen	-	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	gering
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1	1
--	----------	----------

Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	selbständig
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1	1
--	----------	----------

FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1	1
---	----------	----------

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1	1 - 2
---	----------	--------------

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1	1
---	----------	----------

STELLSPIRALE	1	1
---------------------	----------	----------

Einleitung	einfach	durchschnittlich
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig

B-LEINEN-STALL	1	1
-----------------------	----------	----------

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

LANDUNG	1	1
----------------	----------	----------

Landeverhalten	einfach	einfach
----------------	---------	---------

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		
---------------------------------------	--	--

EDEL CONFIDENCE L/WINGS OF CHANGE

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 - 2 / GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windenschlepp	Ja



Verhalten bei	min. Startgewicht (100 kg)	max. Startgewicht (125 kg)
---------------	----------------------------	----------------------------

START	1	1
--------------	----------	----------

Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach

GERADEAUSFLUG	1	1
----------------------	----------	----------

Trimmungsgeschwindigkeit	34 km/h	35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		47 km/h
Rolldämpfung	hoch	durchschnittlich

KURVENHANDLING	1 - 2	1 - 2
-----------------------	--------------	--------------

Trudeltendenz	gering	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1 - 2	1
--------------------------------	--------------	----------

Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch

FRONTALES EINKLAPPEN	1	1
-----------------------------	----------	----------

Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	1 - 2
--	----------	--------------

Vorbeschleunigung	-	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN	1 - 2	1 - 2
-------------------------------	--------------	--------------

Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	1 - 2
--	----------	--------------

Wegdrehen	-	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1	1
--	----------	----------

Stabilisieren	selbständig	selbständig
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 - 2	1 - 2
--	--------------	--------------

FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 - 2	1
---	--------------	----------

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1	1 - 2
---	----------	--------------

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1	1
---	----------	----------

STELLSPIRALE	1 - 2	1 - 2
---------------------	--------------	--------------

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig

B-LEINEN-STALL	1 - 2	1
-----------------------	--------------	----------

Einleitung	anspruchsvoll	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

LANDUNG	1	1
----------------	----------	----------

Landeverhalten	einfach	einfach
----------------	---------	---------

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		
---------------------------------------	--	--

Stellschleife: > 14 m/s stabil; B-Stall: hoher Kraftaufwand, kein erhöhtes Sinken

Stellschleife: > 14 m/s stabil; B-Stall: hoher Kraftaufwand

**EDEL CONFIDENCE S/WINGS OF CHANGE**

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 - 2 / GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windschlepp	Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (65 kg)	max. Startgewicht (85 kg)
---------------	---------------------------	---------------------------

START	1	1
--------------	----------	----------

Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach

GERADEAUSFLUG	1 - 2	1
----------------------	--------------	----------

Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		47 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich

KURVENHANDLING	1 - 2	1 - 2
-----------------------	--------------	--------------

Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1 - 2	1
--------------------------------	--------------	----------

Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch

FRONTALES EINKLAPPEN	1	1
-----------------------------	----------	----------

Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	1 - 2
--	---	--------------

Vorbeschleunigung	-	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN	1 - 2	1 - 2
-------------------------------	--------------	--------------

Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	1 - 2
--	---	--------------

Wegdrehen	-	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1 - 2	1
--	--------------	----------

Stabilisieren	selbständig	selbständig
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 - 2	1 - 2
--	--------------	--------------

FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1	1
---	----------	----------

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1 - 2	1 - 2
---	--------------	--------------

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1	1
---	----------	----------

STELSPIRALE	1 - 2	1 - 2
--------------------	--------------	--------------

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig

B-LEINEN-STALL	1	1
-----------------------	----------	----------

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

LANDUNG	1	1
----------------	----------	----------

Landeverhalten	einfach	einfach
----------------	---------	---------

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

Steilspirale : > 14m/s stabil;
B-Stall : hohe Zugkraft auf B-Riser

**EDEL CONTROL L/WINGS OF CHANGE**

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 / GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windschlepp	Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (95 kg)	max. Startgewicht (125 kg)
---------------	---------------------------	----------------------------

START	1	1
--------------	----------	----------

Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach

GERADEAUSFLUG	1	1
----------------------	----------	----------

Trimmgeschwindigkeit	33 km/h	35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		46 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich

KURVENHANDLING	1	1
-----------------------	----------	----------

Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1	1
--------------------------------	----------	----------

Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch

FRONTALES EINKLAPPEN	1	1
-----------------------------	----------	----------

Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	1
--	---	----------

Vorbeschleunigung	-	gering
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN	1	1
-------------------------------	----------	----------

Wegdrehen	90 - 180 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig impulsiv

EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	1
--	---	----------

Wegdrehen	-	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	gering
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig impulsiv

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1	1
--	----------	----------

Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	selbständig
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1	1
--	----------	----------

FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1	1
---	----------	----------

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1	1
---	----------	----------

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1	1
---	----------	----------

STELSPIRALE	1	1
--------------------	----------	----------

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig

B-LEINEN-STALL	1	1
-----------------------	----------	----------

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

LANDUNG	1	1
----------------	----------	----------

Landeverhalten	einfach	einfach
----------------	---------	---------

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

Steilspirale: > 14 m/s stabil; B-Stall: hoher Kraftaufwand
Steilspirale : > 14m/s stabil; B-Stall : hohe Zugkraft auf B - Riser

BOOSTER M/FIREBIRD SKY SPORT AG

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	2 / GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windenschlepp	Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (65 kg)	max. Startgewicht (88 kg)
---------------	---------------------------	---------------------------

START **1** **1**

Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach

GERADEAUSFLUG **1 - 2** **1**

Trimmungsgeschwindigkeit	34 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		48 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich

KURVENHANDLING **1 - 2** **1 - 2**

Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN **2** **2**

Sackfluggrenze	früh < 60 cm	früh < 60 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich

FRONTALES EINKLAPPEN **1 - 2** **1 - 2**

Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT) **-** **1 - 2**

Vorbeschleunigung	-	gering
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN **2** **1 - 2**

Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT) **-** **2**

Wegdrehen	-	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig impulsiv

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1 - 2 **1 - 2**

Stabilisieren	selbständig	selbständig
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG) **1 - 2** **1 - 2****FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)** **1 - 2** **1 - 2****TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT** **1 - 2** **1 - 2****TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG** **1** **1****STEILSPIRALE** **1 - 2** **1 - 2**

Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig

B-LEINEN-STALL **2** **1**

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek	selbständig

LANDUNG **1** **1**

Landeverhalten	einfach	einfach
----------------	---------	---------

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT**GROOVE S/UP SPORTARTIKEL VERTRIEB EUROPA**

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 - 2 / GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windenschlepp	Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (65 kg)	max. Startgewicht (85 kg)
---------------	---------------------------	---------------------------

START **1** **1**

Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach

GERADEAUSFLUG **1 - 2** **1 - 2**

Trimmungsgeschwindigkeit	34 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		46 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich

KURVENHANDLING **1 - 2** **1 - 2**

Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN **1 - 2** **1 - 2**

Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich

FRONTALES EINKLAPPEN **1** **1**

Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT) **-** **1**

Vorbeschleunigung	-	gering
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN **1 - 2** **1 - 2**

Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT) **-** **1 - 2**

Wegdrehen	-	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	gering
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1 **1**

Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG) **1 - 2** **1 - 2****FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)** **1 - 2** **1 - 2****TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT** **1** **1 - 2****TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG** **1** **1****STEILSPIRALE** **1 - 2** **1**

Einleitung	durchschnittlich	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig

B-LEINEN-STALL **1** **1**

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

LANDUNG **1** **1**

Landeverhalten	einfach	einfach
----------------	---------	---------

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

**OZONE ELECTRON XL/AEROSPORT INTERNATIONAL**

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 - 2 / GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windenschlepp	Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (110 kg)	max. Startgewicht (135 kg)
START	1	1
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	gering	gering
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	1 - 2	1 - 2
Trimmungsgeschwindigkeit	34 km/h	35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		47 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	1 - 2	1 - 2
Trudeltendenz	gering	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1	1
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Füllstallgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	1 - 2	1 - 2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	1 - 2
Vorbeschleunigung	-	gering
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	1 - 2	1 - 2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	1 - 2
Wegdrehen	-	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1 - 2	1 - 2
Stabilisieren	selbständig	selbständig
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 - 2	1 - 2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 - 2	1 - 2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1 - 2	1 - 2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1 - 2	1 - 2
STIELSPIRALE	1 - 2	1
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINEN-STALL	1 - 2	1 - 2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf <4 Sek	nimmt zögernd Fahrt auf <4 Sek
LANDUNG	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

**AMBAR 29/SKYLINE FLIGHT GEAR**

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 - 2 / GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windenschlepp	Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (85 kg)	max. Startgewicht (105 kg)
START	1	1
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	1 - 2	1 - 2
Trimmungsgeschwindigkeit	34 km/h	35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		42 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	1 - 2	1 - 2
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1 - 2	1 - 2
Sackfluggrenze	spät > 75 cm d	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Füllstallgrenze	spät > 90 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	1 - 2	1 - 2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	1 - 2	-
Vorbeschleunigung	gering	-
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	-
EINSEITIGES EINKLAPPEN	1 - 2	1 - 2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	1 - 2	-
Wegdrehen	90 - 180 Grad	-
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	-
Höhenverlust	gering	-
Stabilisierung	selbständig	-
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	-
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1	1
Stabilisieren	selbständig	selbständig
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1	1
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 - 2	1 - 2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1 - 2	1
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1 - 2	1 - 2
STIELSPIRALE	1 - 2	1 - 2
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
B-LEINEN-STALL	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

AMBAR 32/SKYLINE FLIGHT GEAR

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 - 2 / GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windschlepp	Ja



Verhalten bei	min. Startgewicht (95 kg)	max. Startgewicht (120 kg)
START	1	1
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	gering	gering
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	1 - 2	1 - 2
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	34 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		43 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	1 - 2	1 - 2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1 - 2	1 - 2
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	1 - 2	1
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	1 - 2
Vorbeschleunigung	-	gering
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	1 - 2	1 - 2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	1 - 2
Wegdrehen	-	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1 - 2	1 - 2	1 - 2
Stabilisieren	selbständig	selbständig
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1	1
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1	1
TRUDERN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1 - 2	1 - 2
TRUDERN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1	1
STELSPIRALE	1 - 2	1 - 2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINEN-STALL	1 - 2	1 - 2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf <4 Sek	nimmt zögernd Fahrt auf <4 Sek
LANDUNG	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

A 7 S-VT/FLIGHT DESIGN

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	2 / GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windschlepp	Ja



Verhalten bei	min. Startgewicht (65 kg)	max. Startgewicht (85 kg)
START	2	2
Füllverhalten	ungleichmässig, verzögert	ungleichmässig, verzögert
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt verzögert über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	1 - 2	1 - 2
Trimmgeschwindigkeit	37 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		47 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	2	1 - 2
Trudeltendenz	durchschnittlich	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1 - 2	1 - 2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	1 - 2	1 - 2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	2
Vorbeschleunigung	-	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	2	2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	2
Wegdrehen	-	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	hoch mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 2	2	2
Stabilisieren	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
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	2	2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 - 2	1 - 2
TRUDERN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	2	2
TRUDERN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1 - 2	1 - 2
STELSPIRALE	1 - 2	1 - 2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINEN-STALL	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		


A 7 L-VT/FLIGHT DESIGN

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	2 / GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windenschlepp	Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (100 kg)	max. Startgewicht (130 kg)
START	2	2
Füllverhalten	ungleichmässig, verzögert	ungleichmässig, verzögert
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt verzögert über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	1 - 2	1 - 2
Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		47 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	2	1 - 2
Trudeltendenz	durchschnittlich	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1 - 2	1 - 2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	1 - 2	1 - 2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	2
Vorbeschleunigung	-	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	2	2
Wegdrehen	>360 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	2
Wegdrehen	-	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	hoch mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	2	2
Stabilisieren	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
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	2	2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 - 2	1 - 2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	2	2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1 - 2	1 - 2
STEILSPIRALE	2	1 - 2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	durchschnittlich	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINEN-STALL	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		


ADVANCE EPSILON 3/24/ADVANCE THUN SA

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 - 2 / GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windenschlepp	Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (65 kg)	max. Startgewicht (82 kg)
START	1	1
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	1 - 2	1 - 2
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		44 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	1	1
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1 - 2	1
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	1	1
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	1 - 2
Vorbeschleunigung	-	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	1 - 2	1 - 2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	1 - 2
Wegdrehen	-	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1 - 2	1
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 - 2	1 - 2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1	1
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1 - 2	1 - 2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1	1
STEILSPIRALE	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINEN-STALL	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

**ADVANCE EPSILON 3/26 S/ADVANCE THUN SA**

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	2 / GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windenschlepp	Ja

Verhalten bei min. Startgewicht (78 kg) max. Startgewicht (95 kg)

START 1 1

Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach

GERADEAUSFLUG 1 1

Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		44 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich

KURVENHANDLING 1 1

Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN 1 1 - 2

Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich

FRONTALES EINKLAPPEN 1 1

Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT) - 1 - 2

Vorbeschleunigung	-	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN 1 - 2 1 - 2

Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT) - 2

Wegdrehen	-	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1 1 - 2

Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG) 1 1 - 2

FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG) 1 1 - 2

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 1 1 - 2

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1 1 - 2

STELSPIRALE 1 1

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig

B-LEINEN-STALL 1 1

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

LANDUNG 1 1

Landeverhalten	einfach	einfach
----------------	---------	---------

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

**ADVANCE EPSILON 3/26/ADVANCE THUN SA**

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 - 2 / GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	-
Windenschlepp	Ja

Verhalten bei min. Startgewicht (78 kg) max. Startgewicht (95 kg)

START 1 1

Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach

GERADEAUSFLUG 1 1

Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich

KURVENHANDLING 1 1

Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN 1 1 - 2

Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich

FRONTALES EINKLAPPEN 1 1

Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT) - -

Vorbeschleunigung	-	-
Öffnungsverhalten	-	-

EINSEITIGES EINKLAPPEN 1 - 2 1 - 2

Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT) - -

Wegdrehen	-	-
Drehgeschwindigkeit	-	-
Höhenverlust	-	-
Stabilisierung	-	-
Öffnungsverhalten	-	-

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1 1 - 2

Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG) 1 1 - 2

FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG) 1 1 - 2

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 1 1 - 2

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1 1 - 2

STELSPIRALE 1 1

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig

B-LEINEN-STALL 1 1

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

LANDUNG 1 1

Landeverhalten	einfach	einfach
----------------	---------	---------

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

ADVANCE EPSILON 3/28/ADVANCE THUN SA

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 - 2 / GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	-
Windenschlepp	Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (90 kg)	max. Startgewicht (107 kg)
---------------	---------------------------	----------------------------

START 1 1

Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach

GERADEAUSFLUG 1 1

Trimmgeschwindigkeit	37 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		
Rolldämpfung	hoch	hoch

KURVENHANDLING 1 1-2

Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	hoch	hoch

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN 1-2 1-2

Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	durchschnittlich

FRONTALES EINKLAPPEN 1 1

Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT) - -

Vorbeschleunigung	-	-
Öffnungsverhalten	-	-

EINSEITIGES EINKLAPPEN 1-2 1

Wegdrehen	90 - 180 Grad<	90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT) - -

Wegdrehen	-	-
Drehgeschwindigkeit	-	-
Höhenverlust	-	-
Stabilisierung	-	-
Öffnungsverhalten	-	-

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1-2 1-2

Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG) 1-2 1-2**FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)** 1-2 1-2**TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT** 1-2 1-2**TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG** 1-2 1-2**STEILSPIRALE** 1-2 1

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig

B-LEINEN-STALL 1 1-2

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek

LANDUNG 1-2 1-2

Landeverhalten	einfach	einfach
----------------	---------	---------

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

ADVANCE EPSILON 3/28 S/ADVANCE THUN SA

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	2 / GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windenschlepp	Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (90 kg)	max. Startgewicht (107 kg)
---------------	---------------------------	----------------------------

START 1 1

Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach

GERADEAUSFLUG 1 1

Trimmgeschwindigkeit	37 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		43 km/h
Rolldämpfung	hoch	hoch

KURVENHANDLING 1 1-2

Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	hoch	hoch

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN 1-2 1-2

Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	durchschnittlich

FRONTALES EINKLAPPEN 1 1

Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT) - 1-2

Vorbeschleunigung	-	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN 1-2 1

Wegdrehen	90 - 180 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT) - 2

Wegdrehen	-	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	hoch mit Beschleunigung
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig impulsiv

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1-2 1-2

Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG) 1-2 1-2**FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)** 1-2 1-2**TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT** 1-2 1-2**TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG** 1-2 1-2**STEILSPIRALE** 1-2 1

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig

B-LEINEN-STALL 1 1-2

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek

LANDUNG 1-2 1-2

Landeverhalten	einfach	einfach
----------------	---------	---------

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT



1. Outdoor Jacke

Multifunktionsjacke mit Stickerei auf linker Brust und am Kragen hinten. Verstellbare Ärmelbündchen und Gummizug am Bund. Abfütterung mit Qualitätsfleece. Außen zwei Seitentaschen und Ärmeltasche links. Brusttasche innen links mit Klettverschluss. RV-Abdeckung innen.

Oberstoff: Lazzati New Ulk, High Tech Line aus 100% PA mit Beschichtung, Wassersäule 2000mm, atmungsaktiv und winddicht.
Futter: Pontetorto Qualitätsfleece, 100% PL, 160g/qm

Farben: schwarz und blau

Größen: S - M - L - XL

Preis: 199,00 DM/101,80 EUR

2. V-Neck

Piquet S-Shirt mit V-Kragen, 100% gekämmte Baumwolle, 260g/qm, feingestricker Kragen, flache Doppelnähte an Schulter, Kragen, Ärmeln und Bund. Durchgehendes Nackenband. Einfarbiger Rückenprint „Spread your Wings“.

Farben: schwarz und blau

Größen: S - M - L - XL

Preis: 48,00 DM/24,60 EUR

3. Polo Shirt

Piquet Polo-Shirt mit Dreiknopfleiste aus 100% gekämmter Baumwolle, 190g/qm. Kleine Stickerei auf linker Brust. Feingestricker Kragen und Ärmelbündchen, durchgehendes Kragenband, flache Doppelnähte an Kragen, Ärmeln und Bund

Farben: schwarz und blau

Größen: S - M - L - XL

Preis: 41,00 DM/21,00 EUR

4. T-Shirt

Jersey T-Shirt aus 100% gekämmter BW, 180g/qm. Feingestricker Kragen, flache Doppelnähte an Kragen, Ärmeln und Bund. Durchgehendes Nackenband. Einfarbiger Rückenprint „Spread your Wings“.

Farben: schwarz und blau

Größen: S - M - L - XL

Preis: 28,00 DM/14,40 EUR

5. Woolcap

Strickmütze aus 100% Polyacryl mit erhabener Stickerei.

Preis: 21,00 DM/10,80 EUR

Bestellung auf der Rückseite

oder im Internet unter www.dhbw.de



DIIV

SHOP 2000





Ein Bildband von Andreas Busslinger
Traumhafte Farbbilder übers
Gleitschirmfliegen auf 120 Seiten.
Preis: 98.00 DM/50.10 EUR



25 Video-Hits, 97 Fotos von den besten Filmemachern und Fotografen der Szene und eine exzellente Grafik machen die CD-ROM mit umfassenden Informationen über Drachenfliegen und Gleitschirmfliegen zum multimedialen Erlebnis. Hardware-Mindestvoraussetzung: 486er mit Soundkarte und CD-ROM-Laufwerk und Mouse, läuft auf allen Windows und Mac-Versionen.
Preis: 34,80 DM/17,80 EUR



»Der freie Flug« in Bild und Text.
Bildband von Ulrich Grill mit
Stimmungs- und Actionbildern
vom Drachen- und Gleitschirm-
fliegen.
Reichhaltiger Textteil, 160 Seiten.
Preis: 98,00 DM/50,10 EUR

- Für Befähigungsnachweise A Hängegleiten, A Gleitsegeln, Preis: 24,00 DM/12,30 EUR
- Für B Hängegleiten, B Gleitsegel, GS-Windenschlepp, HG-Windenschlepp, Windenfahrer, Preis: 20,00 DM/10,25 EUR
- Für Flugfunk, Preis: 7,00 DM/3,60 EUR
- Prüffragen Lernprogramm für Theorieausbildung:
Voraussetzung: DOS-Rechner 286 oder höher, DOS 5.0 oder höher, Diskettenlaufwerk 3 1/2 Zoll, Festplatte, je eine Diskette für die Ausbildung Hängegleiter A-Schein, Gleitsegel A-Schein, Gleitsegel und Hängegleiter B-Schein, Preis pro Diskette: 40,00 DM/20,50 EUR

"Thermix 3.2" auf CD-Rom. Preis: 39.50 DM/20.20 EUR

Name: _____

Mitgliedsnummer: _____

Straße: _____

Ort: _____

Telefon: _____

Fax: _____

email: _____

Datum Unterschrift: _____

[illegible]

Zusätzlich zum angegebenen Preis werden die Portokosten berechnet. Mitglieder erhalten die Lieferung mit Rechnung. Nichtmitglieder per Nachnahme.


ADVANCE EPSILON 3/30/ADVANCE THUN SA

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 - 2 / GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windenschlepp	Ja

Verhalten bei min. Startgewicht (105 kg) max. Startgewicht (122 kg)

START 1 1

Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	gering	gering
Starthandling insgesamt	einfach	einfach

GERADEAUSFLUG 1 1

Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt	43 km/h	43 km/h
Rolldämpfung	hoch	hoch

KURVENHANDLING 1 1

Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	hoch	hoch

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN 1 - 2 1 - 2

Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	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

FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT) - 1 - 2

Vorbeschleunigung	-	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN 1 - 2 1 - 2

Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering mit Verlangsamung	gering mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT) - 1 - 2

Wegdrehen	-	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	gering
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1 - 2 1 - 2

Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG) 1 - 2 1 - 2

FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG) 1 - 2 1 - 2

TRUDERN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 1 - 2 1 - 2

TRUDERN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1 1

STEILSPIRALE 1 - 2 1 - 2

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig

B-LEINEN-STALL 1 1

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

LANDUNG 1 - 2 1 - 2

Landeverhalten	einfach	einfach
----------------	---------	---------

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT


ARCUS-XL-TWIN/SWING FLUGSPORTGERÄTE GMBH

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 - 2 / Biplace, GH
Sitzzahl	2/1
Trimmsystem	-
Windenschlepp	Ja

Verhalten bei min. Startgewicht (105 kg) max. Startgewicht (170 kg)

START 1 1

Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach

GERADEAUSFLUG 1 1

Trimmgeschwindigkeit	33 km/h	40 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt	-	-
Rolldämpfung	hoch	hoch

KURVENHANDLING 1 1 - 2

Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN 1 1

Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	hoch	durchschnittlich

FRONTALES EINKLAPPEN 1 1 - 2

Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert

FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT) - -

Vorbeschleunigung	-	-
Öffnungsverhalten	-	-

EINSEITIGES EINKLAPPEN 1 1 - 2

Wegdrehen	< 90 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT) - -

Wegdrehen	-	-
Drehgeschwindigkeit	-	-
Höhenverlust	-	-
Stabilisierung	-	-
Öffnungsverhalten	-	-

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1 1

Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	selbständig
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG) 1 1 - 2

FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG) 1 1 - 2

TRUDERN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 1 1 - 2

TRUDERN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1 1 - 2

STEILSPIRALE 1 1

Einleitung	einfach	durchschnittlich
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig

B-LEINEN-STALL 1 1

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

LANDUNG 1 1 - 2

Landeverhalten	einfach	einfach
----------------	---------	---------

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

ASTRAL-TWIN-TRIM/SWING FLUGSPORTGERÄTE GMBH

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	2 / Biplace
Sitzzahl	2
Trimmsystem	Trimmer von Hand zu bedienen
Windenschlepp	Ja

Verhalten bei min. Startgewicht (150 kg) max. Startgewicht (230 kg)

START 1 1

Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach

GERADEAUSFLUG 1 1

Trimmgeschwindigkeit	38 km/h	44 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		
Rolldämpfung	hoch	hoch

KURVENHANDLING 1 1

Trudeltendenz	nicht vorhanden	gering
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN 1 1

Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich

FRONTALES EINKLAPPEN 1 1-2

Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert

FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT) - -

Vorbeschleunigung	-	-
Öffnungsverhalten	-	-

EINSEITIGES EINKLAPPEN 1 1-2

Wegdrehen	< 90 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT) - -

Wegdrehen	-	-
Drehgeschwindigkeit	-	-
Höhenverlust	-	-
Stabilisierung	-	-
Öffnungsverhalten	-	-

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1 1

Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG) 1 1-2

FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG) 1 1-2

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 1 2

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1 1-2

STEILSPIRALE 1 1-2

Einleitung	einfach	durchschnittlich
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig

B-LEINEN-STALL 1 1-2

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek

LANDUNG 1 1

Landeverhalten	einfach	einfach
----------------	---------	---------

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

MISSION M/FREEX AIR SPORTS

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	2 / GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windenschlepp	Ja

Verhalten bei min. Startgewicht (80 kg) max. Startgewicht (110 kg)

START 1 1

Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach

GERADEAUSFLUG 1-2 1-2

Trimmgeschwindigkeit	37 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		50 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich

KURVENHANDLING 1-2 1-2

Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN 1-2 1-2

Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich

FRONTALES EINKLAPPEN 1 1

Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT) - 1-2

Vorbeschleunigung	-	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN 2 2

Wegdrehen	180 - 360 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	hoch mit Verlangsamung
Höhenverlust	hoch	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT) - 2

Wegdrehen	-	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	hoch mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1-2 1-2

Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG) 1-2 1-2

FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG) 1-2 1-2

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 1-2 2

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1-2 1-2

STEILSPIRALE 1-2 1-2

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig

B-LEINEN-STALL 1 1

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

LANDUNG 1 1

Landeverhalten	einfach	einfach
----------------	---------	---------

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

**PARATECH P70 M/PARATECH AG**

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	2 - 3 / GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windenschlepp	Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (80 kg)	max. Startgewicht (105 kg)
---------------	---------------------------	----------------------------

START	1 - 2	1 - 2
--------------	--------------	--------------

Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich

GERADEAUSFLUG	1 - 2	1 - 2
----------------------	--------------	--------------

Trimmungsgeschwindigkeit	36 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		51 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich

KURVENHANDLING	1 - 2	1 - 2
-----------------------	--------------	--------------

Trudeltendenz	gering	gering
Steuerverg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1 - 2	1 - 2
--------------------------------	--------------	--------------

Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich

FRONTALES EINKLAPPEN	2	2
-----------------------------	----------	----------

Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	2 - 3	
--	--------------	--

Vorbeschleunigung	-	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN	2	2
-------------------------------	----------	----------

Wegdrehen	180 - 360 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	2 - 3	
--	--------------	--

Wegdrehen	-	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	hoch mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1 - 2	1 - 2
--	--------------	--------------

Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerverg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 - 2	1 - 2
--	--------------	--------------

FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 - 2	1 - 2
---	--------------	--------------

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1 - 2	1 - 2
---	--------------	--------------

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1 - 2	1 - 2
---	--------------	--------------

STEILSPIRALE	2	2
---------------------	----------	----------

Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad

B-LEINEN-STALL	1 - 2	1 - 2
-----------------------	--------------	--------------

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

LANDUNG	1	1
----------------	----------	----------

Landeverhalten	einfach	einfach
----------------	---------	---------

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

Windenschlepp nur mit Schlepphilfe

VIDEOS**PAY 2
GET 3**Sonderpreis
für 3 Videos
Ihrer Wahl
nur DM**99,50**

oder einzeln zu DM 49,50

Ja, ich bestelle:

- ☐ Cloudbusters - Streckenfliegen für Gleitschirm- und Drachpiloten
- ☐ Adrenalin - Extreme flying***
- ☐ Safety First - Sicherheitstips
- ☐ Highway - Die schönsten Fluggebiete der USA***
- ☐ Parasol - Paragliding Worldchampionship'91
- ☐ Otto Lilienthal - Die Geschichte des ersten Fliegers
- ☐ Thermik - Über die Kunst des Fliegens***
- ☐ Open Window - World's Hanggliding - Paragliding
- ☐ Paragliding extrem - Gegenwind***

*** preisgekrönte Filme

Meine Adresse (Bitte in Druckbuchstaben)

Name _____

Vorname _____

Straße _____

PLZ/Ort _____

Datum/Unterschrift _____

Zahlungsweise:

☐ Eurocard ☐ Visa

gültig _____ / _____ zzgl. 7.50 DM Versandkosten

☐ Scheck (liegt bei) zzgl. 7.50 DM Versandkosten☐ per Nachnahme (nur im Inland möglich)

zzgl. 18,- DM Versandkosten

Bitte schicken, faxen oder mailen an:

**HENRY HAUCK
PRODUCTION**

Schulstraße 28 · D-80634 München

Fax: 089/166 58 33

eMail: hhp@hhp-film.de

www.hhp-film.de

MZL 01-353-99
VIAGRO 14/FLUGSPORT SEEDWINGS-EUROPE GMBH

Klassifizierung	3
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	98 kg - 137 kg / 1
UL-Schlepp	Ja
Windenschlepp	Ja
Gerätegewicht (ohne Packsack)	36,5 kg
Fläche	14 m ²
Spannweite	10,3 m
Doppelsegel	ca. 90 %
Lattenzahl	20/6
Trimmvorrichtung	VG
Art des Steuerbügels	profiliert
Steuerbügelbasis	Speedbar
Besonderheiten	turmos, 2 Schränkungsanschlänge pro Seite

BODENHANDLING UND START VG 33% 2

Statische Lastigkeit	leicht hecklastig
Aerodynamische Lastigkeit	neutral
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich

GERADEAUSFLUG VG 0% VG 100% 3

V min (km/h)	33	32
V max (km/h)	>80	>80
Bügeldruck bei 60 km/h	gering	gering
Bügeldruck bei 80 km/h	gering-durchschnittlich	gering-durchschnittlich
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren	kein Gieren

KURVENHANDLING 3

Kraftaufwand für Einleiten	durchschnittlich	hoch
Kraftaufwand für Ausleiten	durchschnittlich	hoch
Rollzeit für Einleiten	durchschnittlich	lang
Rollzeit für Ausleiten	durchschnittlich	lang
Schräglage bei V min.sink	neutral	leicht zunehmend

VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS 2

Geradeausflug - Bügel langsam vor	stabiler Sackflug	weiches Abnicken, wenig Bügeldruckwarnung
Geradeausflug - Bügel schnell vor	nickt schwach ab	nickt schwach ab
Kurvenflug - Bügel langsam vor	nickt sanft ab, Kurvensackflug	Abtauchen in Kurvenrichtung
Kurvenflug - Bügel schnell vor	nickt sanft ab, Kurvensackflug	nickt in Kurve
Provoziertes Trudeln	nicht möglich	max. 1/2 Umdrehung möglich

LANDUNG VG 33% 2

Ausschwebestrecke	durchschnittlich
Moment des Stallens	mittelschwer zu finden
V-Bereich des Stallens	durchschnittlich
Kraftaufwand beim Stallens	durchschnittlich

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT
MZL 01-354-99
VIAGRO 14 RACE/FLUGSPORT SEEDWINGS-EUROPE

Klassifizierung	3
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	98 kg - 137 kg / 1
UL-Schlepp	Ja
Windenschlepp	Ja
Gerätegewicht (ohne Packsack)	38 kg
Fläche	14 m ²
Spannweite	10,3 m
Doppelsegel	ca. 90 %
Lattenzahl	20/6
Trimmvorrichtung	VG
Art des Steuerbügels	profiliert
Steuerbügelbasis	Speedbar
Besonderheiten	turmos, 2 Schränkungsanschlänge pro Seite

BODENHANDLING UND START VG 33% 2

Statische Lastigkeit	leicht hecklastig
Aerodynamische Lastigkeit	neutral
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich

GERADEAUSFLUG VG 0% VG 100% 3

V min (km/h)	33	32
V max (km/h)	>80	>80
Bügeldruck bei 60 km/h	gering	gering
Bügeldruck bei 80 km/h	gering-durchschnittlich	gering-durchschnittlich
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren	kein Gieren

KURVENHANDLING 3

Kraftaufwand für Einleiten	durchschnittlich	hoch
Kraftaufwand für Ausleiten	durchschnittlich	hoch
Rollzeit für Einleiten	durchschnittlich	lang
Rollzeit für Ausleiten	durchschnittlich	lang
Schräglage bei V min.sink	neutral	leicht zunehmend

VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS 2

Geradeausflug - Bügel langsam vor	nickt schwach ab	nickt schwach ab
Geradeausflug - Bügel schnell vor	nickt schwach ab	nickt schwach ab
Kurvenflug - Bügel langsam vor	nickt sanft ab, Kurvensackflug	nickt in Kurve
Kurvenflug - Bügel schnell vor	nickt in Kurve	nickt deutlich in die Kurve
Provoziertes Trudeln	nicht möglich	max. 2 Umdrehungen möglich

LANDUNG VG 33% 2

Ausschwebestrecke	durchschnittlich
Moment des Stallens	mittelschwer zu finden
V-Bereich des Stallens	durchschnittlich
Kraftaufwand beim Stallens	durchschnittlich

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT



MZL 01-355-99

FUN 220/SKYLINE FLIGHT GEAR

Klassifizierung	1
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	112 kg - 192 kg / 1, 2
UL-Schlepp	Ja
Windenschlepp	Ja
Gerätgewicht (ohne Packsack)	28 kg
Fläche	20,5 m ²
Spannweite	10,8 m
Doppelsegel	ca. 30 %
Lattenzahl	15/0
Trimmvorrichtung	-
Art des Steuerbügels	profiliert
Steuerbügelbasis	gerade Basis
Besonderheiten	-

BODENHANDLING UND START

1

Statische Lastigkeit	leicht hecklastig
Aerodynamische Lastigkeit	neutral
Abhebegeschwindigkeit	gering

GERADEAUSFLUG

1

V min (km/h)	35
V max (km/h)	60
Bügeldruck bei 60 km/h	hoch
Bügeldruck bei 80 km/h	
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren

KURVENHANDLING

1

Kraftaufwand für Einleiten	durchschnittlich
Kraftaufwand für Ausleiten	durchschnittlich
Rollzeit für Einleiten	durchschnittlich
Rollzeit für Ausleiten	durchschnittlich
Schräglage bei V min.sink	neutral

VERHALTEN BEIM STÖRUNGSABRISS

1

Geradeausflug - Bügel langsam vor	problemlos
Geradeausflug - Bügel schnell vor	problemlos
Kurvenflug - Bügel langsam vor	problemlos
Kurvenflug - Bügel schnell vor	problemlos
Provoziertes Trudeln	nicht möglich

LANDUNG

1

Ausschwebestrecke	kurz
Moment des Stallens	einfach zu finden
V-Bereich des Stallens	durchschnittlich
Kraftaufwand beim Stallen	hoch

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT



MZL 01-356-99

LAMINAR 20 EASY - BIP/FLY & MORE HANDELS

Klassifizierung	2
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	115 kg - 199 kg / 1, 2
UL-Schlepp	Ja
Windenschlepp	Ja
Gerätgewicht (ohne Packsack)	37,6 kg
Fläche	20,5 m ²
Spannweite	11 m
Doppelsegel	ca. 80 %
Lattenzahl	19/4
Trimmvorrichtung	-
Art des Steuerbügels	profiliert
Steuerbügelbasis	Speedbar
Besonderheiten	-

BODENHANDLING UND START

2

Statische Lastigkeit	leicht hecklastig
Aerodynamische Lastigkeit	neutral
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich

GERADEAUSFLUG

1-2

V min (km/h)	36
V max (km/h)	70
Bügeldruck bei 60 km/h	durchschnittlich
Bügeldruck bei 80 km/h	
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren

KURVENHANDLING

Kraftaufwand für Einleiten	durchschnittlich
Kraftaufwand für Ausleiten	durchschnittlich
Rollzeit für Einleiten	durchschnittlich
Rollzeit für Ausleiten	durchschnittlich
Schräglage bei V min.sink	leicht zunehmend

VERHALTEN BEIM STÖRUNGSABRISS

1-2

Geradeausflug - Bügel langsam vor	problemlos
Geradeausflug - Bügel schnell vor	problemlos
Kurvenflug - Bügel langsam vor	problemlos
Kurvenflug - Bügel schnell vor	problemlos
Provoziertes Trudeln	nicht möglich

LANDUNG

2

Ausschwebestrecke	durchschnittlich
Moment des Stallens	einfach zu finden
V-Bereich des Stallens	durchschnittlich
Kraftaufwand beim Stallen	durchschnittlich

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT



Berliner Drachenflugerfahrungen 1999:

Tagebuch einer Hammerwetterlage

von Claus Gerhard

Am Mittag des 4. Juli passiert es: In bockiger Thermik reißt beim UL-Schlepp in Segeletz die Sollbruchstelle, ich muß aus niedriger Höhe landen und zerze mir dabei das linke Hüftgelenk. Aus der Traum vom Drachenfliegen - zumindest für diese Saison - das ist mein erster Gedanke. Zwei Wochen lang humpele ich an Gehstützen, aber die Arbeit in der Praxis kann ich nicht unterbrechen, weil mein Partner gerade weit weg Urlaub macht. Doppeltes Pech!

Unfall mit Folgen

Die Patienten zeigen ihr Mitgefühl: »Doc, jetzt wissen Sie, wie das ist, wenn man nicht laufen kann.« O. k. ich weiß. Es ist ja nicht mein erster Unfall im Leben, und der jüngste bin ich auch nicht mehr, also vielleicht ein ernsthafter Grund, mit dem Drachenfliegen aufzuhören, bevor es zu spät ist?! Tagelang pflege ich meine Depression, will keinen der Freunde sehen oder sprechen. Eines abends kommt Neithard vorbei und bringt den Startwagen, erzählt was von großen Gummirädern, auf denen ich landen könnte, bis mein Bein wieder in Ordnung ist. Das klingt plausibel, aber ich verdränge jeden

Gedanken an die Fliegerei.

Zum Glück kann man auch anders in die Luft kommen, also humpele ich mit Kuddel zum Flugplatz, wir chartern eine Cessna und schauen uns Usedom und die Ostsee an: Ein herrliches Erlebnis, denn es ist sonnig und warm. Am 26. Juli ruft Neithard an und berichtet von Streckenflugwetter.

Am nächsten Tag schafft er mal eben 140 km, an den beiden folgenden Tagen ähnliche Strecken, allerdings von der DCB-Winde im Alten Lager, denn unsere Schlepppiloten sind ausgeflogen.

Am Morgen des 30. Juli halte ich es nicht mehr aus, versuche verzweifelt am Telefon, einen UL-Piloten aufzutreiben: Fehlanzeige. Kuddel und Neithard reden mir zu wie einem lahmen Gaul, daß ich es doch mal an der Winde probieren soll. Wenn der Windenführer kräftig beschleunigt, reichen zwei Schritte, um zu fliegen. Ich nehme



Gorleben

Kuddel zur Probe huckepack und versuche, mit ihr in der Wohnung ein paar Schritte zu rennen. Tatsächlich, es geht. Also ab nach Jüterbog an die Winde.

Start am Windenseil

In brütender Mittagshitze von über 30 Grad baue ich den Exxtacy auf, den wir vorher aus dem 100 km entfernten Segeletz geholt haben. Alle paar Minuten geht ein »dust devil« über den Platz, und jedesmal rennen wir zu den Drachen, um sie festzuhalten. Ich schwan-



ke immer noch, ob ich fliegen soll, denn schließlich ist mein letzter Windenstart schon Jahre her. Neithard zeigt, wie simpel alles ist: Einfach hoch- und wegfliegen. Um 14 Uhr 50 bin ich dran und maßlos erstaunt, wie gut der Exstasy an der Winde geht. In 400 Metern ausklinken, rechts herumdrehen und einen Bart suchen. Erst in 170 Metern finde ich den Thermikanschluß am Ende der Betonpiste. Hurra, ich fliege wieder!

Völlig mühelos geht es nun nach Westen über die Autobahn, den Fläming, die Elbe bis hin zum Harz. Irgendwann, als die Sonne tiefer steht, ist die ehemalige Grenze geschafft, aber ich will an diesem Tag noch nicht aufgeben. Bei Bad Salzgitter trägt mich die Thermik ein letztes Mal mit einem Meter pro Sekunde nach oben, und in der Abendluft bleibt das Sinken gering. So lande ich schließlich um 20 Uhr nach 214 km bei Hildesheim - überglücklich, denn die Gummiräder rollen auf dem abgeernteten Kornfeld bequem aus. Als Neithard und Georg Stunden später im Mondschein eintreffen, zeigen sie sich mit ihren Flügen von 180 und 170 km ebenfalls sehr zufrieden.

Um 6 Uhr morgens erreichen wir endlich wieder den Startplatz. Da will

Erläuterungen zur Strecke

1. Segeletz-Havelberg (35 km): Vorsicht bei der Querung der feuchten Dosse-Niederung! Bei Dreetz aufdrehen und die Bärte über Sieversdorf und Neu Roddahn nutzen. Ab Damerow trägt die Waldkante prima bis nördlich von Havelberg.
2. Havelberg-Lenzen (50 km): Ab Nitzow der Elbe nördlich folgen. Vorsicht südlich von Bad Wilsnack! Der rettende Bart steht unmittelbar südlich des Ortes. Ab Wittenberge stehen die Cumuli in Reih' und Glied die Elbe entlang bis Lenzen.
3. Lenzen-Gorleben (15 km): Vor der Elbe-Querung bis zur Basis steigen! Die beste Thermik steht erst hinter d. h. nordwestlich des Atomendlagers. Hier unbedingt wieder Basishöhe erreichen!
4. Gorleben-Lüneburg (70 km) Vorsicht zwischen Lüchow und Dannenberg: Die Jeetzel mit Maximalhöhe queren! Der rettende Hammerbart steht westlich des Senders Dannenberg über Zernien. Keine Angst, wenn Dich der Wind über den riesigen Wald treibt. Du mußt nur im Bart bleiben. Fliege hinter dem Elbe-Seitenkanal südlich an Lüneburg vorbei.
5. Lüneburg-Bremerhaven (100 km): Quere die A 7 südlich von Brakel und die A 1 bei Heidenau. Vorsicht nördlich vom Flugplatz Seedorf: Ab hier wird die Thermik merklich schlechter. Erst wenn die feuchten Niederungen der Oste überwunden sind, gibt's wieder besseres Steigen, das Dich mit etwas Glück direkt nach Bremerhaven trägt. Wenn Deine Höhe reicht, kannst Du problemlos über die Weser und noch 20 km weiter bis zum Langwarder Deich am Wattenmeer gleiten. Die Heimreise von dort ist allerdings umständlicher, weil es zurück nur mit der Fähre über die Weser geht.

ich nur noch nach Hause und ins Bett. An diesem Samstag kommen Holger und Lucki in Segeletz erst nach 14 Uhr 30 in die Luft, denn es gibt größeren Stau auf der A 24. Trotzdem schaffen sie 170 und 140 km-weite Flüge. Der nächste Tag bringt wieder Hammerwetter, es ist nicht zu fassen! Diesmal soll uns der Südostwind die Elbe entlang tragen, das ist die Rennstrecke des Flugpioniers Peter Riedel, auf der er 1935 seinen Segelflug-Weltrekord errang: 270 km-Ziel-Strecke von Berlin-Tempelhof nach Hamburg-Fuhlsbüttel.

Riedels Rekordroute

Übermütig beschließen Andreas, Neithard und ich einen Zielflug zum Flugplatz Bremerhaven, das sind von Segeletz ebenfalls gut 270 km. Vorsichtshalber bauen wir noch einen Wendepunkt bei Lüneburg ein. Um 13 Uhr 10 ist Neithard startbereit, ich folge kurz darauf. Bei dem leichten Gegenwind klappt es gerade so mit dem Rennen hinter dem UL, das Mike für uns steuert, dann geht es aus 400 Metern unglaublich schnell aufwärts. Noch nie habe ich in Segeletz mein Startfoto aus 2 Kilometern Höhe geschossen. Die wenigen Cumuli ziehen hervorragend, so daß der Weg zur Elbe keine Stunde dauert, wo ich Neithards Exxtacy bereits einhole. Auf der Südseite des Flusses fehlen die Wolken noch, also folgen wir Riedels Route und bleiben vorläufig nördlich der Elbe. Bei Wittenberge wird das Fliegen immer leichter, denn die Basis ist mittlerweile auf 2500 Meter gestiegen. Neithard liegt nur wenige Kilometer hinter mir, Andreas, der als dritter startete, ist ihm mit seinem Laminar ST dicht auf den Fersen. Obwohl die Wolken im Norden wunderbar aussehen, beschließe ich bei Lenzen, nach Süden zu fliegen. Das scheint riskant, aber mit der komfortablen Ausgangshöhe dürfte eigentlich nichts schief gehen. Dabei zeigt der Exxtacy seine Qualitäten, indem er wunderbar vorangeleitet. Direkt über Gorleben, das aus der Luft einer großen Festung ähnelt, hängen ein paar Wolkenfetzen, aber so richtig gut geht es erst einige Kilometer weiter im Blauen. Ich atme auf, mache Speed und fliege auch schon mal über 100 km/h. Manchmal zeigt das Vario im Ge-

radeausflug minutenlang nur Steigen an. Ist das ein Wahnsinnstag! Ich bin wie im Rausch.

Der Sender Dannenberg muß unbedingt auf's Foto, denn vor drei Jahren war ich dort so



Bremerhaven oben
Flugplatz unten mit gekreuzter Landebahn

tief, daß ich seine Spitze bereits von unten sah. Damals rettete mich der riesige Göhrder Forst. Heute geht es ohne Aufenthalt hoch darüber. Schon glänzt der Elbe-Seitenkanal im Gegenlicht. Genau über dem Wendepunkt von Bienenbüttel steht die Wolke, die ich brauche, um im Überfliegen mein Foto zu schießen, dann geht es weiter auf die Hansestadt zu. Der Blick zur Uhr verrät, daß ich trotz des schwachen Windes heute unglaublich schnell bin: Der Schnitt dürfte deutlich über 50 km/h liegen.

Landung an der Nordsee

Aber schon wenige Kilometer weiter kommt die Ernüchterung. Während Andreas über Funk fragt, ob die Thermik bei mir auch so schlecht geworden sei, beginne ich am Erfolg unseres Streckenfluges zu zweifeln, denn unter mir liegt saftiges feuchtes norddeutsches Tiefland. Zu hoch gepokert? Noch kann ich die Weser nicht erkennen, deshalb wird jeder Thermikfetzen mitgenommen, doch in 700 Metern schiele ich bereits nach abgeernteten Landefeldern. Dann hilft mir das Glück: Während links und rechts die Wolken längst verschwunden sind, finden sich genau in Flugrichtung noch ein paar Reste, die wieder auf 1600 Me-

ter tragen. Jetzt endlich wird die Nordsee mit der Wesermündung sichtbar, aber sie scheint unendlich fern. Während ich frustriert im Nullschieber umherdümpel, schiebt der Wind weiter nach Nordwesten. Hoffnung kommt auf: Vielleicht ist die Strecke ja zu schaffen! Nun muß der Exxtacy zeigen, was in ihm steckt. Beim Losfliegen im besten Gleiten kann ich den Flugplatz noch nicht ausmachen, aber er soll laut Karte südlich der Stadt am Hafen liegen.

Bange Minuten folgen, dann ist auf einmal alles klar. Der Platz mit den gekreuzten Landebahnen kommt näher, ich überquere ihn in 650 Metern, fotografiere, fliege weit hinaus aufs Meer und genieße entspannt den Anblick der Nordseeküste im Abendlicht. Welch ein gigantisches Erlebnis! Um 18 Uhr 43 läßt mich der Tower zwischen zwei Motormaschinen auf der Wiese des Vorfelds ausrollen. Hurra, geschafft! 273 km - das ist Rekord, ich kann es noch nicht glauben.

Später frage ich den Flugleiter, ob er Sportzeuge sei. Was das ist, will er wissen, schließlich sei er früher Controller auf dem Tower in Düsseldorf gewesen, das müsse für meine Rekorddokumentation doch wohl reichen, und dabei drückt er mir den roten Flugplatzstempel auf das Landeformular. Vorsichtshalber bekomme ich noch seine Privat-

adresse. Zahlen muß ich nichts, aber nachdem er sich davon überzeugt hat, daß der Exxtacy kein Leichtgewicht ist, holt er die Flughafen-Feuerwehr, die meinen Drachen zum Eingangstor transportiert. Das nenne ich norddeutschen Service für einen fußkranken Piloten. Moin, moin! Beim Abschied bedauere ich, daß wir uns so bald wohl nicht wiedertreffen werden. Die Antwort kommt friesisch-herb: Ich möge ihn bitte nie wieder so erschrecken, schließlich gab's am Flugplatz Bremerhaven bisher noch keine Drachenlandung.

Ein Anruf bei Neithard und Andreas bestätigt meinen Verdacht, daß die beiden nicht mehr kommen, denn nach etwa 220 km sind sie südwestlich von Hamburg gestrandet. Weil Bernd, unser schnellster Rückholer, mit dem Auto bereits früh aufgebrochen war, dauert die Rückreise nicht ganz so lange wie vor zwei Nächten. Immerhin sind wir schon um 4 Uhr zurück am Platz. Trotzdem will ich mittags nicht fliegen, obwohl die Thermik wieder brüllt.

Zielflug nach Hamburg

Am folgenden Tag sind wir dann nochmals an der DCB-Winde im Alten Lager und erfahren, daß dort zwei Tage zuvor Herbert 190 km weit geflogen ist. Hendrik hat zum ersten Mal die 100

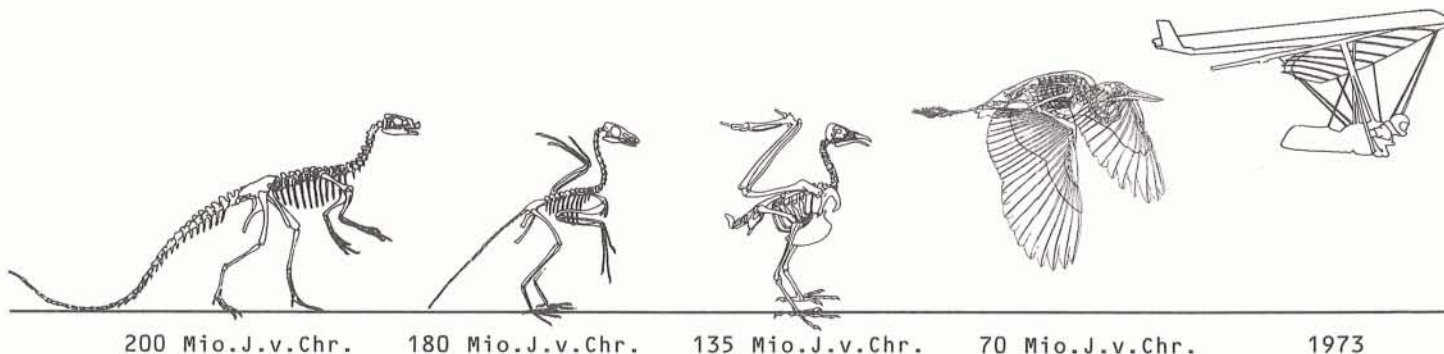


km-Grenze geschafft und freut sich wie ein Schneekönig. Glückwunsch! Diesmal geht alles wie geschmiert. Einfach hoch- und wegfiegen, Startpunkt fotografieren, die spärlich gewordenen Wolken ansteuern, auf 2800 Meter drehen, wo es bereits empfindlich kalt wird, die A 9 überqueren, überm Fläming Delphin-Stil probieren, die A 2 bei Ziesar kreuzen, und schon ist die Elbe zum Greifen nahe. Neithard ist wegen seines Zielpunktes Stüde-Bernsteinsee südlich an der ED-R 73 vorbeigeflogen und hat sich bei Magdeburg versenkt, schade. Lukas und Christoph erreichen mit 170 und 150 km die Nähe von Wolfsburg, Bernd den Flugplatz Mahlwinkel, prima, das ist sein erster Hunderter. Mein Ziel heißt Hamburg, und ich komme gut voran. In riesiger Höhe quere ich die Colbitz-Letzlinger Heide mit ihrer Spitzenthermik, aber hinter Gardelegen lösen sich die Wolken fast vollständig auf.

Andreas meldet sich weiter westlich in niedriger Höhe und fragt, ob es mir besser geht. Ich kann es bestätigen, denn westlich von Salzwedel finden sich immer wieder zarte Wölkchen. Dann tauchen voraus im Dunst der Elbe-Seitenkanal und die Lüneburger Heide mit ihren guten Flugbedingungen auf. Andreas hat sich wieder hochgekämpft und schafft an diesem Tag bei Ülzen erneut die 200 km-Marke, während ich in der Abendthermik auf das Maschener Autobahnkreuz zu-steuere. Diesmal weiß ich schon, wo die Kneipe in Autobahnnähe steht, deshalb lande ich dort so nahe wie möglich. Leider ist Gerd Olbinski, der Vorsitzende der Hamburger Drachenflieger, nicht zu Hause. Vor drei Jahren trafen wir uns in Maschen zum Begrüßungsbier. Nachdem ich gut gegessen, getrunken und einen Spaziergang zu meinem alten Landeplatz gemacht habe, treffen die Rückholer ein. Wir legen die ICAO-Karten zusammen und rechnen: 252 km Zielflug, das ist immer noch Rekord. Vielen Dank an den Rhönflieger, Peter Riedel, der uns seine Rennstrecke vor 64 Jahren beschrieb. Daß wir in seiner Spur gleiten, konnte ich ihm vor seinem Tod im vergangenen Jahr noch mitteilen. Der 93-jährige Flugpionier, der seit dem Krieg in den USA lebte, hat sich sehr darüber gefreut.

WILLSWING

World Record Hang Gliders since 1973



Supergünstig: Sonderkonditionen – exklusiv für DHV-Mitglieder!

unicomdirekt

Dezember 1999

Nur DM **19,-¹⁾**

sehr geehrtes DHV-Mitglied,

wir möchten Ihnen das Mobiltelefonieren so komfortabel wie möglich machen. Durch eine Kooperation mit dem DHV können wir Ihnen ein attraktives Komplettpaket mit Sonderkonditionen anbieten.

Das Angebot: Sie erhalten mit dem unicomdirekt D2 Fun Top Tarif 100 Freiminuten, 100,- DM Startguthaben und eine um 10% ermäßigte monatliche Grundgebühr. Passend dazu: das Ericsson T10s für nur 19,- DM. Außerdem zahlen Sie als Mitglied keine Anschluss- oder Deaktivierungsgebühr.

Ein weiterer wichtiger Vorteil für Sie ist die unicomdirekt Vertrauensgarantie: Als Mitglied nehmen Sie automatisch an allen Tarifsenkungen in Ihrem Tarif teil. Überzeugen Sie sich von diesem Angebot.

Mit freundlichen Grüßen

Ihr unicomdirekt Service-Team

Mobilfunk-Sonderkonditionen³⁾ für DHV-Mitglieder:

- 100 Freiminuten inklusive⁵⁾
- 100,- DM Startguthaben¹⁾
- Sie erhalten das Ericsson T10s für 19,- DM (im Wert von 499,- DM)
- Sie zahlen 10% weniger Grundgebühr (Ihre Ersparnis: 60,- DM in 24 Monaten)
- Sie zahlen keine Anschluss- und Deaktivierungsgebühr (Ihre Ersparnis: 118,95 DM)
- Sie bekommen Ihr Handy umgehend zum persönlichen Wunsch-Liefertermin und -Lieferort
- Bei vorhandenem eigenem Handy sind Sie zusätzlich 6 Monate von der Grundgebühr befreit
- Ihre **Gesamtersparnis: 797,95 DM**

Ericsson T10s für nur 19,- DM

- Kleines und 146 g leichtes Dualband-Handy mit hervorragender Sprachqualität und Vibrationsalarm
- Bis zu 100 Stunden Bereitschaftszeit
- Über 4 Stunden Sprechzeit²⁾

100 Freiminuten⁵⁾ und 100,- DM Startguthaben¹⁾

Ihr Mitgliedstarif:



unicomdirekt D2 Fun Top

Monatliche Grundgebühr:

DM **22,46**

Freizeit
(Mo.-fr. von 17-8 Uhr
+ Wochenenden + Feiertage)

DM **0,39**

Geschäftszeit
(Mo.-fr. von 8-17 Uhr)

DM **1,29**

Minutenpreise Inland

Standard

BestCitySpecial
BestWeekend⁶⁾

D2 zu D2
BestCity

DM **0,29**

DM **0,39**

DM **0,29**

DM **0,69**

Taktung 60/1 Sek.⁴⁾

Sofortbestellung und Infos

01 80/24 24 6

Informieren Sie sich jetzt über aktuelle Preis-senkungen und weitere Sonderkonditionen!

Oder im Internet unter www.dhv.handyservice.de

¹⁾Angebot für Mitglieder des DHV e.V., Gesprächs-Geb. gem. unicomdirekt D2 Preisliste, gültig nur in Verbindung mit einem unicomdirekt D2 Kartenvertrag, Vertragsdauer 24 Monate, Geräte-Abb. vergrößert. ²⁾Sprech- und Bereitschaftszeiten sind netz- und akkuabhängig und können variieren. ³⁾Sonderkonditionen gelten bei Bestellung bis zum 31.12.1999 für die volle Vertragslaufzeit. ⁴⁾Wahlweise Taktung 10/10 Sek. gegen Aufpreis von 5,- DM monatlich. ⁵⁾Einmalig 100 Freiminuten ins nationale Festnetz in der Freizeit (17-8 Uhr), ausgenommen Sonderrufnummern (z.B. 01802). ⁶⁾BestWeekend von sa. 0.00 Uhr bis so. 24.00 Uhr. Alle Preise verstehen sich inklusive der gesetzl. Mehrwertsteuer. Stand 01.12.1999. Änderungen vorbehalten.

Für Ihre Bestellung rufen Sie uns an oder nutzen Sie bitte das Formular auf der folgenden Seite.





MEINE DIREKTBESTELLUNG

FAX: 01 80/5 23 42 46



MEINE PERSÖNLICHEN DATEN

Bitte Ihre DHV-Mitgliedsnummer eintragen

Name
Vorname
Straße/Nr.
PLZ/Ort
Geburtsdatum Staatsangehörigkeit*
Geburtsort
Telefon priv./Telefax
Telefon gesch.
Identifikation bei Übergabe
des Handys durch Personalausweis Reisepass**

*Bei anderer als EU-Staatsbürgerschaft bitte
Kopie der Aufenthaltsgenehmigung beifügen.
**Wenn nur Reisepass vorliegt, bitte Kopie
der Meldebestätigung beifügen.



MEINE DERZEITIGE TÄTIGKEIT

Branche
Ltd. Angestellte/r ☐ Angestellte/r ☐ Beamtin/er ☐ Wehrdienstleistender ☐ Arbeiter/in ☐
Hausfrau/mann ☐ Student/in ☐ Soldat/in ☐ Auszubildende/r ☐ Rentner/in ☐
Selbständig als Beschäftigt/Selbständig seit



MEINE ZAHLUNGSWEISE

Per Kreditkarte ☐ Kreditkarten-Nr.
Kreditkarteninstitut
Gültig bis
Per Bankeinzug ☐ Kto.-Nr. BLZ
Bank



MEIN TARIFWUNSCH (Für alle Tarife gilt die Mindestvertragslaufzeit von 24 Monaten.)

unicomdirekt D2 Fun Top ☐ Taktoption 10/10 Sek. ☐ (Aufpreis 5,- DM monatlich)

Zusätzliche Sparoptionen
Die gewünschte(n) Sparoption(en)
beantrage ich mit meinem Handy unter
der Nummer 01 80/5 42 45

BestCity (Sparen an bis zu 2 Wunsch-Ortsvorwahlen im deutschen Festnetz)
BestCitySpecial (deutschlandweit günstige Telefonate in das Ortsnetz, in dem sich das Handy gerade befindet)
BestWeekend (deutschlandweit günstige Telefonate ins Festnetz am Wochenende)
+Friends (10% Rabatt auf bis zu 10 Freundschaftsnummern im deutschen Festnetz)

Einzelgesprächsnachweis ☐ Ja ☐ Ja, um die letzten drei Ziffern verkürzt.
☐ Nein, alle Verbindungsdaten werden sofort nach Rechnungsversand gelöscht.
☐ Nein, ich möchte keinen EGN, aber vollständige Speicherung der Verbindungsdaten (80 Tage).
Wenn nichts angekreuzt ist, werden die Daten verkürzt gespeichert (80 Tage lang), ohne Erstellung eines EGN.
Sofern Sie die verkürzte Speicherung oder die sofortige Löschung Ihrer Verbindungsdaten wünschen, weisen wir darauf hin,
dass unicomdirekt von der Pflicht zur Vorlage dieser Daten zum Beweis der Richtigkeit der Entgeltrechnung befreit ist.



MEIN HANDY-WUNSCH

Ich bestelle folgendes Gerät ☐ Ericsson T10s ☐ Bruttopreis* 19,- DM
*Nur in Verbindung mit einem unicomdirekt Tarif.
Meine Wunschfarbe ☐ Blau ☐ Gelb ☐ Violett ☐ Türkis ☐ Pink
Ich habe bereits ein Handy* ☐ Hersteller/Modell *Sie sparen 6 Monate Grundgebühr.
SIM-Karte ☐ Groß ☐ Klein



LIEFERUNG

Wir bitten Sie, zum gewünschten Liefertermin persönlich anwesend zu sein, da die Aushändigung ausschließlich zu Händen des Bestellers erfolgen kann.

Standardlieferung ☐ 8.00-12.00 Uhr ☐ 12.00-17.00 Uhr ☐ 17.00-19.00 Uhr am (Datum) (kostenlos)
Spätlieferung ☐ 19.00-21.00 Uhr am (Datum) (kostenpflichtig, 25,- DM)
Individuelle Lieferung ☐ (nur mo.-fr. 8.00-17.00 Uhr) am (Datum)
zwischen und (Uhrzeit, z. B. 8.00-9.00 Uhr oder 14.00-15.00 Uhr, kostenpflichtig, 25,- DM)
Samstagslieferung zwischen 8.00 und 12.00 Uhr am (Datum) (kostenpflichtig, 15,- DM)
Lieferanschrift

SCHUFA/AGB

Ich bin damit einverstanden und willige nach Maßgabe der Klausel XV der allgemeinen Geschäftsbedingungen darin ein,
dass meine Bestelldaten gespeichert und übermittelt werden und der Diensteanbieter SCHUFA- bzw. Kreditauskünfte vor Freischaltung und während
der Dauer des Vertragsverhältnisses einholt sowie Daten an die SCHUFA und die in Klausel XV genannten Wirtschafts- und Wardedienste meldet.

Ort, Datum/Unterschrift



unicomdirekt ist eine Marke der TALKLINE GmbH, Talkline-Platz 1, 25388 Elmshorn HRB 16 50
Geschäftsführer: Kim Frimer, Frank Schubert
Vorsitzender des Aufsichtsrates: Henning Dyremose

unicomdirekt
einfach gut verbunden.

Füllen Sie Ihr Bestellformular bitte vollständig aus – unvollständig ausgefüllte
Formulare können leider nicht bearbeitet werden. Senden bzw. faxen Sie Ihre
Bestellung anschließend einfach unterschrieben an unicomdirekt – Ihr Handy
wird Ihnen umgehend übergeben. Wir bitten Sie, zu dem gewünschten Termin
persönlich anwesend zu sein. Halten Sie Ihren Personalausweis bereit, um
sicherzustellen, dass Ihre Bestellung auch in die richtigen Hände gelangt.

Ja, ich möchte mobil telefonieren. Einfach und direkt. Bitte fertigen Sie
mir einen Antrag unter Verwendung meiner persönlichen Angaben an.
Den Originalantrag erhalte ich zusammen mit den allgemeinen Geschäfts-
bedingungen zur Prüfung und Unterschrift unmittelbar vor Aushändigung
des Handys.

197/99

Lufttüchtigkeitsanweisung

Schleppklinke freeX Control, MZL 06-027-98

Anläßlich eines Windenschlepp-Seminars wurde festgestellt, daß die Verklebung des Splintes (Edelstahl-Röhrchen) auf dem Bowdenzugseil sich bei einer fehlerhaft verarbeiteten Produktionscharge lösen kann, was zu einem Blockieren der Klinke führen kann.

In Übereinstimmung mit dem Hersteller freeX Air Sports GmbH, Harmating 2, D-82544 Egling, Tel: 08176/9302-0, Fax: 08176/9302-44, Internet: www.freex.com, email: info@freex.com, hat der DHV vorsorglich folgende **Sicherheitsmaßnahme** getroffen:

1. Bei allen Schleppklinken des Modells »freeX Control« muß eine Überprüfung der korrekten Verklebung des Splintes vorgenommen werden. Dazu ist mittels einer Zugprüfung mit 15 kg am Splint festzustellen, ob sich der Splint vom Bowdenzugseil löst. Desweiteren ist festzustellen, ob der Splint mit der Kunststoffummantelung des Auslöse-drahtseils abschließt. Beide Prüfungen können vom Piloten durchgeführt werden oder die Klinke ist an die Firma freeX Air Sports GmbH zur kostenlosen Überprüfung einzusenden.

2. Falls sich der Splint vom Bowdenzug löst oder der Abstand zwischen dem Splint und der Kunststoffummantelung größer als 1 mm ist, muß die Klinke an die Firma freeX Air Sports GmbH zur kostenlosen Reparatur geschickt werden.

Die Lufttüchtigkeitsanweisung tritt mit der Veröffentlichung in den Nachrichten für Gleitsegel- und Hängegleiterführer (NfGH) in Kraft. Die Sicherheitsmaßnahme muß vor dem nächsten Flugbetrieb durchgeführt werden.

Gmund, den 16.09.1999

Klaus Tänzler
Geschäftsführer

198/99

Neue Musterzulassungen

Hängegleiter

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber Deutschland zulässiges Startgewicht min.-max.	Klasse
MZL 01-353-99	Viagro 14	Flugsport Seedwings-Europe GmbH 98 kg - 137 kg	3
MZL 01-354-99	Viagro 14 Race	Flugsport Seedwings-Europe GmbH 98 kg - 137 kg	3
MZL 01-355-99	Fun 220	Skyline Flight Gear 112 kg - 192 kg	1
MZL 01-356-99	Laminar 20 Easy - Bip	fly & more Handels GmbH 115 kg - 199 kg	2

Gleitsegel

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber Deutschland zul. Gurtzeug	zul. Startgew. min.-max.	Klasse
MZL GS-01-688-99	Apco Bagheera L	Apco Aviation Ltd. GH	100 kg - 120 kg	2 GH
MZL GS-01-689-99	Oxygen L	freeX Air Sports GmbH GH	105 kg - 130 kg	2-3 GH
MZL GS-01-690-99	Nova X-Ray 18	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H. GH	55 kg - 80 kg	2 GH
MZL GS-01-691-99	Booster XL	Firebird Sky Sport AG GH	100 kg - 130 kg	2 GH
MZL GS-01-692-99	Vector S	Fly Market GmbH & Co KG GH	65 kg - 87 kg	2 GH
MZL GS-01-693-99	Bolero XS	Turnpoint Fastline GmbH GH	60 kg - 75 kg	1 GH
MZL GS-01-694-99	Bolero XL	Turnpoint Fastline GmbH GH	105 kg - 130 kg	1 GH
MZL GS-01-695-99	Arcus XL	Swing Flugsportgeräte GmbH GH	105 kg - 140 kg	1-2 GH
MZL GS-01-696-99	Edel Confidence L	wings of change GH	100 kg - 125 kg	1-2 GH
MZL GS-01-697-99	Edel Confidence S	wings of change GH	65 kg - 85 kg	1-2 GH
MZL GS-01-698-99	Edel Control L	wings of change GH	95 kg - 125 kg	1 GH
MZL GS-01-699-99	Booster M	Firebird Sky Sport AG GH	65 kg - 88 kg	2 GH

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber Deutschland zul. Gurtzeug	Klasse zul. Startgew. min.-max.
MZL GS-01-700-99	Groove S	UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH GH	1-2 GH 65 kg - 85 kg
MZL GS-01-701-99	Ozone Electron XL	Aerosport International GmbH GH	1-2 GH 110 kg - 130 kg
MZL GS-01-702-99	Ambar 29	Skyline Flight Gear GH	1-2 GH 85 kg - 105 kg
MZL GS-01-703-99	Ambar 32	Skyline Flight Gear GH	1-2 GH 95 kg - 120 kg
MZL GS-01-704-99	A 7 S-VT	Flight Design GH	2 GH 65 kg - 85 kg
MZL GS-01-705-99	A 7 L-VT	Flight Design GH	2 GH 100 kg - 130 kg
MZL GS-01-706-99	Advance Epsilon 3/24	ADVANCE Thun SA GH	1-2 GH 65 kg - 82 kg
MZL GS-01-707-99	Advance Epsilon 3/26S	ADVANCE Thun SA GH	2 GH 78 kg - 95 kg
MZL GS-01-708-99	Advance Epsilon 3/26	ADVANCE Thun SA GH	1-2 GH 78 kg - 95 kg
MZL GS-01-709-99	Advance Epsilon 3/28	ADVANCE Thun SA GH	1-2 GH 90 kg - 107 kg
MZL GS-01-710-99	Advance Epsilon 3/28 S	ADVANCE Thun SA GH	2 GH 90 kg - 107 kg
MZL GS-01-711-99	Advance Epsilon 3/30	ADVANCE Thun SA GH	1-2 GH 105 kg - 122 kg
MZL GS-01-712-99	Arcus-XL-Twin	Swing Flugsportgeräte GmbH GH	1-2 BiplaceGH 105 kg - 170 kg
MZL GS-01-713-99	Astral-Twin-Trim	Swing Flugsportgeräte GmbH Alle Gleitsegelgurtzeuge	2 Biplace 150 kg - 230 kg
MZL GS-01-714-99	Mission M	freeX Air Sports GmbH GH	2 GH 80 kg - 110 kg

Gleitsegelgurtzeuge

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber Anhängelast max.
MZL GS-03-209-99	Thin Red Line Scorched Earth	Aerosport International GmbH 100 kg
MZL GS-03-210-99	Thin Red Line Alpin 600	Aerosport International GmbH 100 kg
MZL GS-03-211-99	Booster	Charly Produkte 120 kg
MZL GS-03-212-99	Cruiser	Charly Produkte 120 kg

Gleitsegel-Gurtzeugprotektoren

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber Deutschland Norm-Verzögerung aus 150cm [g]	Bauart
MZL GSP-007-99	Skyline Airbag 20	Skyline Flight Gear 14,1 g	Schaumstoff/Luft

gebrauchtmarkt

ANZEIGENSCHLUSS GEBRAUCHTMARKT

10.1. – Info Nr. 104

Später eingehende Kleinanzeigen werden automatisch in das nachfolgende Info aufgenommen.

Jedes DHV-Mitglied ohne gewerbliche Tätigkeit als Hersteller, Händler oder Flugschule hat die kostenlose Möglichkeit, unter dieser Rubrik gebrauchte Fluggeräte und Zubehör zum Verkauf anzubieten. Anzeigen für Hängegleiter, Gleitsegel, Gurtzeuge, Rettungs- und Schleppgeräte werden nur abgedruckt, wenn das angebotene Produkt das DHV-Gütesiegel besitzt. Wir bitten daher um Verständnis, wenn wir gewerbliche Anzeigen und Anzeigen für Produkte ohne Gütesiegel nicht aufgenommen haben. Um die Suche nach einem passenden Gerät zu erleichtern, sind alle Hängegleiter und Gleitsegel nach DHV-Klassen sortiert.

Anzeigen bitte nur schriftlich mit dem Anzeigenauftrag!

Haftungsausschluss!

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

Gleitschirme

1

Black Magic 24, Bj. 90, lila, m. Gurtzeug u. Rettungsgerät, Check bis 1/98, ☎ 07025/840274

Black Magic 27, Bj. 93, Check neu, Gurtzeug Paratech A 4 m. Rückenprotektor u. Charly Rettungssystem Grand Tourisme, Rucksack, Bräuniger Höhenmesser FP DM 1.250,-, ☎ 02166/37771 nach 21.00 Uhr

Funiac L, Bj. 5/96, blau/gelb, m. Protektor, Gurtzeug u. Rettung, VB DM 2.500,-, ☎ 0991/2708250

Funiac M, Bj. 10/96, Check 10/00, rot/gelb, VB DM 1.300,-, ☎ 09431/96221

Funiac M, Bj. 3/96, rot/gelb, DM 1.000,-, ☎ 07021/74837

Funiac M, Bj. 97, blau/gelb, Check neu, Gurtzeug Paratech A 3 mit Rettungssystem Esprit Light III u. Protektor, VB DM 3.000,-, ☎ 08093/2546 od. 0172/7061004

1 GH

Edel Control L, Bj. 8/99, violett, Edel Protektor m. Oscar 18, zusammen VB DM 4.500,-, auch einzeln, ☎ 02053/4652

Nova Philou 26, Bj. 9/96, Check 9/2000, geteilte A-Gurte, DM 1.500,-, ☎ 040/25496633 od. email: mauhi9@aol.com

Nova Philou 26, Bj. 94, Gurtzeug Skyline, Retter, Vario Flytec, Packsack, Helm, kompl. VB DM 1.100,-, ☎ 0173/9454532 od. Fax 07032/83727

Nova Philou 26, Bj. 95, pink, Check neu, M 1.590,-, ☎ 08706/1226

Nova Philou 26, Bj. 6/95, pink, Check 3/00, VB DM 1.900,-, ☎ 0711/363844

Nova Philou 26, Bj. 8/95, neongelb/grün, Check bis 9/2001, VB 1.500,-, ☎ 02302/698931 od. e-mail: oka.wongu@t-online.de

Brizair 25, Bj. 90, Gurt Primus, Charly SC 96, VB DM 300,-, ☎ 07541/43957

1-2

Advance Bi-Beta, blau/gelb, incl. Advance Doppelsitzergurtzeug Pro-Bi m. Tandemrettung Perche Anular u. Protektor, alles Bj. 10/97, Passagiergurtzeug mögl., DM 4.900,-, ☎ 08728/791 ab 18.00 Uhr

Advance Bi-Beta, Bj. 8/97, rot/weiß, Check 11/2000, VB DM 3.600,-, ☎ 07121/890914

Advance Epsilon 2/28, Bj. 7/96, weiß/rot, Check 5/2000, Gurtzeug Sup Air, DM 3.000,-, ☎ 030/4422789 od. Fax 030/44046009

Advance Epsilon 2/28, Bj. 9/96, blau/rot, Check neu, VB DM 2.600,-, ☎ 033/70861314 od. 0172/3040229

Advance Epsilon 2/28, Bj. 8/97, weiß/grün, VB DM 2.100,-, ☎ 08678/7260

Advance Epsilon 2/28, Bj. 6/98, blau/weiß, Sup Air Proteel Gurtzeug m. Rückenprotektor u. Schnellverschluss, Sicherh. Karabiner, Charly Retter, kompl. DM 4.150,-, ☎ 069/82368336

Advance Epsilon I 26, Bj. 95, Check neu (7/2001), DM 1.300,-, ☎ 07257/930200 od. 0170/4801453

Airwave Harmony 27, Bj. 8/97, blau, Check neu, DM 2.400,-, evtl. Vario Flytec 4020 professional, ☎ 08064/909761

Airwave Harmony 30, Bj. 8/97, Check neu, flieder, VB DM 2.900,-, ☎ 08669/9790

Athlete Neo 11,5, weiß, ohne Check, div. Zubehör auf Wunsch, Tel./Fax: 08641/598289

Atlas L, Bj. 97, rot/gelb, m. Rettung u. Gurtzeug u. Helm, kompl. VB, ☎ 08862/6337

Atlas L, Bj. 12/97, incl. Gurtzeug AIREA X-Side mit Rettung AIREA Smile 36 Bj. 7/98 u. Flytec 4005 Vario sowie Schleppklinke, kompl. DM 4.200,-, ☎ 0261/46702 od. 0177/4641495

Atlas L, Bj. 5/99, gelb, VB DM 3.950,-, ☎ 06302/5646 od. 0173/3132884

Atlas L, Bj. 5/98, VB DM 2.500,-, ☎ 09187/6420 od. 2715459

Atlas L, Bj. 5/99, gelb/violett, Gurtzeug Perche Magic L, schwarz/violett, Bj. 1/99, Reserve Firebird RS 2, VB DM 5.000,- (NP DM 6.740,-), wg. Sportaufgabe nur kompl. ☎ 06363/1708

Atlas L, Bj. 1/98, m. Gurtzeug u. Rettung u. Packsack, VB DM 4.200,-, ☎ 0841-89-90163

Atlas M, Bj. 5/98, blau, DM 2.999,-, ☎ 07841/25069

Atlas M, Bj. 3/98, gelb/rot, VB DM 2.100,-, ☎ 07361/941865

Atlas XL, Bj. 6/98, blau/pink, VB DM 2.450,-, ☎ 089/7854387

Atlas XL, Bj. 4/99 m. Gurtzeug, blau, DM 3.500,-, ☎ 037323/1204

Bi-Merak 42, Bj. 95, Check, incl. Karabiner, T-Bars, DM 2.900,-, ☎ 07251/60289 (Fax 60292)

Bigfoot, Bj. 11/97, türkis/weiß ohne Design, DM 2.999,-, ☎ 0172/7925943

Boogie M (1-2), Bj. 8/95, magenta, Beschleuniger, Checkkosten trägt Verkäufer, DM 1.100,-, ☎ 05130/40645

Brizair 10, Bj. 88, pink/neongelb, m. Rettungsgerät Charly Second Chance, Bj. 91, gegen Gebot, ☎ 089/60853406

Discus 1000/60, Bj. 9/96, pink, Check 9/2000, VB DM 1.800,-, ☎ 09244/8253 od. Fax: 09244/8129

Discus 1000/60, Bj. 95, Gurtzeug UP Lady, Rettung STV-Comet RS 30, kompl. VB DM 1.500,-, ☎ 06442/1033

Discus 1000/80, Bj. 94, lila, ideal f. Einsteiger, m. Gurtzeug Hosky v. Charly. Bei Erwerb übernehme ich die Checkkosten, m. Packsack für DM 1.900,-, ☎ 02064/89855 od. Fax: 0203/5225081

Discus 1000/80, Bj. 94, violett/weiß, check bis 4/00, VB DM 1.000,-, ☎ 02779/254

Dolphin 24, Bj. 94, pink, DM 900,-, Tel./Fax: 0231/5600060

Dolphin 24, Bj. 94, lila, DM 900,-, ☎ 0231/594161

Fat Willie, Bj. 3/98, VB DM 2.500,-, ☎ 08022/967562 od. 0171/5755326

Graffiti Sport XL, Bj. 97, Tigurgurtzeug, Rückenprotektor, Rettung Anular 22, NP DM 6.500,-, VB 3.000,-, ☎ 06094/631

Graffiti Sport XL, Bj. 6/96, pink, incl. Rucksack, VB DM 2.100,- (NP DM 4.670,-), Gurtzeug Perche Perfect Klick m. Protektor u. Rettung Oscar kompl. VB DM 590,-, Vario Bräuniger AV Competition m. PC-Zubehör FP DM 600,-, natürlich auch kompl. als hervorragende Einsteiger Ausrüstung für VB DM 3.290,-, ☎ 030/701 30 614 od. 0172/3866609

Graffiti Large, Bj. 6/94, Check b. Kauf neu, Vonblon Liga, Rückenprotektor, Rettung Champion 34, Schnellpacksack, Kock-Schleppklinke, Vario Skybox maxx, Speedsensor, VB, ☎ 0561/61601

Graffiti Large, Bj. 93, Check 6/2001, VB DM 990,-, ☎ 07464/382332

Graffiti Medium, Bj. 5/96, lila, Check 2/99, Gurtzeug Paratech A1 m. Rettung, Packsack, Helm, DM 3.000,-, ☎ 07621/669862

Graffiti Medium, Bj. 7/95, pink, Gurtzeug Tigra m. Protektor, integr. Rettung Columbus RDP 14, letzter Check 6/97, NP kompl. DM 6.000,- für DM 2.500,-, ☎ 06221/436209

Grafit Medium, Bj. 94, lila, Gurtzeug Vonblon Liga-Integral, Retter Columbus 16, Vario Bräuniger. Aus Zeitmangel abzugeben, VB DM 2.600,-, auch einzeln, ☎ 0214/506256 od. Fax: 0214/8008042

Nova Philou 29, Bj. 95, Schnäppchen f. Anfänger, schlepp-tauglich, Gurtzeug m Rückenprot., einfaches Vario, Rettungsschirm, zusammen für DM 2.222,-, ☎ 030/6927172

Nova Philou 29, Bj. 7/98, blau, VB, DM 2.700,-, ☎ 02524/3837

Nova Philou 29, Bj. 3/98, m. Revolution 2, Charly Bj. 5/98 u. Charly Easy m. Protektor u. Garmin GPS II, kompl. 4.500,-, ☎ 06441/31581

Nova X-Act-25, Bj. 99, rot, Check neu, umständehalber günstig abzugeben, NP DM 5.390,- für VB DM 4.200,- - 4.000,-, ☎ 02131/98110

P 22/25, Bj. 94, lila/weiß, incl. Gurtzeug »Modular« m. 8 cm Protektor, Check bis 5/01, VB DM 1.350,-, ☎ 06059/909253 od. 0177/6634824

P 22/31, lila, Gurtzeug Sup Air (m. Prot.) u. Rettung, DM 1.200,-, ☎ 08024/49655

P 22/31, m. Vario u. Gurtzeug, Speedsystem, VB DM 2.000,-, ☎ 0651/83211

Quartz L, Bj. 3/97, m. Original-gurtzeug von Ailes de K, Beschleuniger, letzter Check 4/99, kompl. VB DM 2.300,-, ☎ 09123/82058

Quartz M, Bj. 4/97, Check 4/2001, VB DM 1.900,-, oder auch kompl. Ausrüstung nach Vereinbarung, ☎ 02129/52917

Session L, Bj. 7/98, DM 2.990,-, ☎ 06508/18053

Session M, Bj. 7/98, blau/weiß, DM 2.900,-, ☎ 07482/1741

UP Pickup 47, Bj. 8/94, violett, Check 1/01, Rettung UP Profile Bi, Gurt UP Action, kompl. VB DM 4.150,-, ☎ 07631/4546

UP Pickup 47, Bj. 95, lila/weiß, DM 700,-, ☎ 0171/3159500

UP Pickup 47, Bj. 95, Check neu, lila/weiß, DM 1.200,-, ☎ 08021/909870

1-2 G

Brizair 25, Bj. 90, Gurt Primus, Charly SC 96, VB DM 300,-, ☎ 07541/43957

1-2 GH

Nova X-Large, Bj. 99, günstig abzug., NP DM 6.200,- für DM 4.600,-, ☎ 08161/147871

Apco Sierra 30, Bj. 7/99, blau/gelb, VB DM 3.600,-, ☎ 089/7854387

Arcus L, 3 Monate alt, umständeh. VB DM 4.200,- Tel./Fax: 08122/5166

Arcus M, Bj. 6/99, blau, DM 3.900,-, Tel./Fax: 06659/1455

Arcus M, Bj. 1/99, DM 3.700,-, ☎ 02232/49606

Arcus S, Bj. 6/99, DM 3.900,-, ☎ 07031/226653

Flair M, Bj. 9/99, gelb, DM 2.700,-, ☎ 08022/9675-20 (Babs) od. 08021/9290

Flair M, Bj. 3/99, gelb, DM 2.800,-, ☎ 08024/4484 od. 0172/8059439

Ignition L, Bj. 4/98, rot/weiß, VB DM 3.100,-, ☎ 09191/4912

P23 27, Bj. 7/97, lila/gelber Fleck, DM 1.999,-, evtl. mit kompl. Ausrüstung, ☎ 08323/6252

P23 27, Bj. 96, m. Packsack, Check 8/00, VB DM 1.500,-, ☎ 0761/289662

Paratech P23 24, lila, m. 2 Jahrescheck, DM 1.600,-, auch als Komplett-ausrüstung m Gurt, Rettung Vario u. Helm, ☎ 0177/7696617

Paratech P23 30, Bj. 9/97, pink, Gurtzeug Jam XL, zusammen VB DM 2.800,-, ☎ bis 15.00 Uhr 05674/303 od. 05671/3508 abends

Pro Design Relax 36, Bj. 1/99, blau/weiß, DM 3.400,-, ☎ 06201/54201 (Fax 507371)

Saga XLarge, türkis/blau, NP DM 5.200,- für DM VB 3.600,- oder Tausch gegen Vector XL, ☎ 0177/4497625

Sinus L, Bj. 1/98, rot, DM 2.200,-, ☎ 06535/440

Sinus M, Bj. 10/97, VB DM 1.000,-, ☎ 0041/71/9237039 Tel./Fax abends

1-2 GX

P 21/23, Bj. 92, incl. Gurtzeug u. Helm, VB DM 990,-, ☎ 07331/941715

P 22/28, Bj. 94, m. Gurtzeug u. Rettung, Protektor, VB DM 1.500,-, ☎ 0991/2708250

2

A 4/22, Bj. 94, blau/gelb, Check neu, DM 1.000,-, Tel./Fax: 07431/76133

A 5-26 Sport, Bj. 96, flamenco/weiß, Rettung Perche Columbus 18 Doppelkappe, Gurtzeug Perche Fashion, Integralhelm, VB DM 2.800,-, ☎ 06772/8596 p. od. 06704/912204 gesch.

A 5-26 Sport, Bj. 9/96, gelb, VB DM 2.200,-, ☎ 02151/404237

A4 28, Bj. 5/93, lila/rot, Beschleuniger, DM 220,-, Rettung Oscar 18, DM 130,-, Gurtzeug Sitting Bull m. Protektor DM 110,-, Vario Skybox Maxx m. Ladegerät DM 140,-, kpl. m. Integralhelm DM 550,-, ☎ 08064/8123

A4-25, Bj. 95, Check 1/2001, DM 500,-, ☎ 06084/3263

A4-25, Bj. 94, Check, 7/00, Beschleuniger, Schutzhülle, Packsack, VB DM 800,-, ☎ 0177/6892001 od. 07071/52847

A4-25, Bj. 6/94, rot/blau, incl. Packsack, Protektor, Gurt Tigra, Bj. 10/94, Doppelkappen-Rettung Columbus 18, Bj. 6/94, Beschleuniger, Charly Helm, Overall Gr. L, Bräuniger Vario, für DM 1.800,-, ☎ 0228/327656 od. 0228/940-1242

A4-25, Bj. 94, Skyline-Gurtzeug, Charly Rettung, Bräuniger Vario 3, Helm, Packsack, VB DM 2.000,-, ☎ 0231/774440 od. Fax 9422708

Advance Epsilon 26, lila, Gurtzeug Skyline supersede u. Rettung (m. Protektoren) kompl. od. einzeln, DM 1.000,-, ☎ 08024/49655

Advance Sigma III 30, Bj. 96, 2-Jahres Check 98-05-19, blau/pink, NP DM 6.890,- für VB DM 3.750,-, ☎ 0172/2105813

Advance Sigma III 30, Bj. 10/96, DM 1.400,-, ☎ 08067/180791

Apollo 27, Bj. 92, Check bis Juli 2000, gelb/lila/pink, m. Gurtzeug u. Packsack, DM 600,-, Tel./Fax: 07151/61263

Aspect M, Bj. 95, DM 1.200,-, ☎ 0171/4580260

Aspect M, Bj. 96, magenta/weiß, Check Mitte 2000, Gurtzeug UP incl. Rettung, Vario, VB DM 3.400,-, ☎ 08825/2187 od. 08171/96746

Aspect S, Bj. 7/97, türkis, VB DM 1.900,-, ☎ 08326/9846

Aspect S, Bj. 11/97, rot, DM 2.000,-, ☎ 07477/8201

Compact 31, Bj. 9/94, lila/gelb/pink, MCC-Packsack, Handbuch, VB DM 1.700,-, ☎ 06196/911404 od. 06192/952052

Compact 33, Bj. 7/93, grün/gelb/grau, Gurtzeug Sitting Bull, Rettung, Fußbeschleuniger montiert, VB DM 1.600,-, ☎ 07151/32901

Discus 2000 / 110, Bj. 7/94, Gurtzeug Paratech A 1, Rettung Oscar 16, Vario Basis, Schleppklinik Koch, Helm, nur kompl., DM 2.000,-, ☎ 0531/320992 od. 0171/1946885

EQ Sport 24, Bj. 91, Cloudbase, pink, ohne Check, DM 500,-, ☎ 07621/63460

EQ Sport 24, Bj. 5/91, pink, Check 6/2001, (Eigengew. 4,5 kg), kleines Packmass, DM 500,-, ☎ 0034/606645578

EQ Sport 24, Bj. 7/91, VB DM 1.000,-, ☎ 0831/561250 tags., 0831/87299 abends

EQ Sport 26, Bj. 91, m. Gurtzeug u. Rettungsschirm u. Bräuniger Vario P II, VB DM 1.200,-, ☎ 0711/565277

EQ Sport 26, Bj. 7/91, Check 3/00, m. Gurtzeug kompl. DM 600,-, ☎ 06331/40248

Frantic Plus L, Bj. 4/96, Check 6/00, weiß/orange, VB DM 1.100,-, ☎ 089/986450

Frantic Plus M, Bj. 5/96, Check 6/2000, rot/weiß, VB EURO 750,-, ☎ 0711/9950220 od. 0179/4909583

Frantic Plus S, Bj. 4/96, Beschleuniger, rot/weiß, DM 1.200,-, ☎ 0203/447813

Frantic Plus S, Bj. 4/96, Beschleuniger, rot/weiß, Check 7/00, DM 1.200,-, ☎ 0203/447813

freeX Frantic M, Bj. 8/95, Rev. 2, Gurtz. UP, Vario Flytec 3005, Schuhe Hanwag Fly 2000 Gr. 42, Helm, Overall, V-Messer, NP ca. DM 9.300,- VP DM 3.000,-, ☎ 06131/384316 ab 18.00 Uhr

freeX Frantic S, Fr. 1.500,-, Gurtzeug u. Protektor u. Rettungsgerät, Fr. 1.200,-, ☎ 0042/33842364

G-Sport L, Bj. 8/96, Check 3/01, lila/weiß, m. Gurtzeug/Packsack, DM 1.800,-, ☎ 07944/950169

Marlin 23, Bj. 94, Check b. 3/2000, DM 800,-, ☎ 07082/60180 od. 50482(Fax)

Marlin 23, Bj. 11/94, Gurtzeug Firebird Pro Comfort f. Anfänger, Rettung Charly GS 1992, VB DM 1.000,-, ☎ 07121/270303

Marlin 23, Bj. 5/95, pink/weiß, VB DM 850,-, ☎ 07432/15220

Marlin 26, Bj. 95, weiß/pink, Check neu, Gurtz. Perche Fly Magic m. Rettung Charly, Bräuniger Vario, gr. Packsack, Helm, wg. Krankheit DM 2.100,-, ☎ 0711/632160

Marlin 26, Bj. 94, Check, Komplett-ausrüstung, Packsack, Gurt, ggf. Rettungsschirm, VB, ☎ 0221/2583834

Marlin 29, Bj. 94, lila/weiß, VB DM 1.200,-, ☎ 07153/49333

Marlin 29, Bj. 95, wg. Sportaufgabe DM 570,-, Helm Perche, Gr. L, DM 60,-, Gurtzeug Vonblon Diagonal, DM 150,-, ☎ 06028/3566 p. od. 06023/977315 gesch.

Merak 31, Bj. 11/96, weiß/türkis/pink, Check 1/2001, DM 1.400,-, ☎ 0172/7925943

Mistral 27, Bj. 5/96, türkis, Check 6/00, VB, ☎ 09903/332 od. 0171/8066419

Mistral 27, Bj. 97, VB DM 1.200,-, ☎ 0041/71/9237039 Tel./Fax abends

Mistral 27, Bj. 9/96, Check 5/2001, VB DM 2.500,-, ☎ 05235/2163 od. 05261/66442

Mistral 27, Bj. 9/96, VB, ☎ 05261/66442

Mistral 30, Bj. 8/96, lila/weiß, Check neu, VB DM 2.000,-, Edel Gurtz. m. Prot., Bj. 9/97, VB DM 650,-, Packsack, Fußbeschl., DM 2.500,-, ☎ 09372/922112, Fax 922113

gebrauchtmarkt

Haftungsausschluß!

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

Mistral Twin 42, Bj. 4/97, blau, Gurtzeug UP Passenger incl. Rettung UP Profile Bj, Pass. Gurtz. Sup Air m. Protektor, VB DM 4.000,-, ☎ 08678/7260

Nova Axon 26, blau, Verkauf für DM 2.000,- oder Tausch gegen Axon der Gr. 24, ☎ 0177/7696617

Nova Axon 26, VB DM 1.600,-, ☎ 07424/601241

P 40/26, Bj. 93, Check 5/2000, lila/weiß, 2 Packsäcke, Beschleuniger, DM 600,-, ☎ 0171/ 6127168 od. T.Gietl@online.de

P 40/26, Bj. 7/95, Check 1/01, m. Speedsystem, VB DM 1.000,-, und Protektorgurtzeug Inka AIR, VB DM 800,-, ☎ 07425/21616

P 40/29, Bj. 92, Rettung Amigo P1, Gurtzeug Skyline Distance, kompl. VB DM 800,-, ggf. auch einzeln, ☎ 0511/233861 od. e-mail: kaeder@conti.de

Phocus 26, Bj. 6/94, Check bis 10/2000, türkis/lila, VB DM 900,-, ☎ 0761/8098991

Phocus 26, Bj. 94, Gurtzeug, Retter, Flytec Vario, Helm, alles zusammen VB DM 900,-, ☎ 0173/ 9454532 od. Fax: 07032/83727

Saber L, Bj. 98, blau/weiß, DM 1.950,-, ☎ 06083/2654

Saber L, Bj. 12/96, rot/weiß, DM 2.000,-, ☎ 0171/8258505

Saber L, Bj. 7/97, blau/weiß, DM 3.000,-, ☎ 0711/792836

Saber M, Bj. 77, mit neuem Check, VB DM 1.500,-, evtl. auch Gurtzeug mit Rettung, ☎ 089/ 527106

Saber XL, Bj. 7/97, Nachprüfung 9/99, DM 1.950,-, ☎ 06732/ 63373

Saber XL, Bj. 12/97, pink/blau, VB DM 2.200,-, ☎ 0821/715507

Sensor L, Bj. 3/97, Check 4/01, pink, VB DM 1.200,-, ☎ 0371/ 2603688 od. email: pfueller@stfi.de

Sensor M, lila, Tigro Gurtzeug m. Rettung Columbus, Renschler SOL 3 Vario, umständehalber abzugeben, VB, ☎ 0170/3580656

Sonic Large, Bj. 8/96, pink, Check neu, DM 2.300,-, ☎ 07746/ 3031

Sonic XLarge, Bj. 7/96, lila, Preis VB, Probeflug möglich, ☎ 08322/ 4190

Soul L, Bj. 96, Check bis 11/00, VB DM 1.000,-, Tel./Fax.: 0661/602810

Space 24, Bj. 93, Packsack, DM 750,-, ☎ 08845/9522

Space 27, Bj. 1/97, blau/weiß, DM 1.450,-, ☎ 06083/2654

Space 27, Bj. 93, weiß/gelb, ohne GS, ohne Zubehör, ☎ DM 500,-, 0211/203253

Space 27, Bj. 94, Check 5/99, Gurt Husky m. Protektor, Rettung Charly Revolution I, Jet Helm, Vario Bräuniger Basis, Windmesser Skywatch, Packsack VB DM 2.500,-, ☎ 07171/44856

Space 27, Bj. 94, pink, DM 950,-, Gurtzeug Modular DM 290,-, ☎ 07121/279283

Spear M, Bj. 2/98, rot, DM 1.900,-, Tel./Fax: 06659/1455

Spear M, Bj. 4/97, lila/weiß, VB DM 1.500,-, ☎ 02738/2337

Stellar 33 mit Speeds., Bj. 93, blau/gelb, Check 8/2000, incl. UP Gurtzeug m. Protektor u. Rettung Sigma Minitex, DM 2.000,-, ☎ 0251/ 7779267 od. 02337/1208

Synto 27, Bj. 94, Check 6/2000, m. Gurtzeug u. Rettungsgerät, Helm u. Vario, VB DM 1.500,-, ☎ 07253/ 920820

Vision L, Bj. 94, lila/weiß, VB DM 1.300,-, ☎ 08651/5280 od. 0170/48563964

Vision L, Bj. 94, lila, DM 800,-, ☎ 08032/982920

Vision L, Bj. 94, Check 10/98, Gurtzeug, Rettung Minitex, Vaio Flytec, DM 3.000,-, ☎ 0251/ 787200

Nächstes Info Nr. 104 März 2000 Anzeigenschluß 10. Januar 2000

gebrauchtmarkt

anzeigenauftrag kostenlos

Bei Drachen oder Gleitschirm nicht vergessen:

Gerätename mit Größe, Hersteller, DHV-Klasse, Baujahr, Gütesiegelnummer (MZL)

Alle Angaben stehen auf der Musterzulassungsplakette! Ohne vollständige Angabe keine Veröffentlichung!

Anzeigentext (Bitte möglichst kurz)

☐ Drachenausrüstung

☐ Gleitschirmausrüstung

Erklärung: »Ich bin Mitglied im DHV und im Gleitschirm- oder Drachensport nicht gewerblich tätig.«

Name

Telefon

Fax

Anschrift

Unterschrift

FLY MIKE

Flugsportbekleidung & Zubehör



von Euch gewählt "Fly Mike Model: Diana", Juli '99

jetzt **NEUEN** Prospekt anfordern!

www.fly-mike.de Fly Mike, Melanchthonstr. 8, 706450 Coburg, Tel. 0361-5561-5561 Fax 0361-55228

Vision M, Bj. 7/94, Check neu, lila, VB DM 1.350,-, ☎ 08193/5704

Vision M, Bj. 12/94, Check fällig, DM 1.000,-, ☎ 08041/72207

Vision M, Bj. 10/94, blau, Gurtzeug Pro Design m. Rückenprotektor, Rettung, DM 1.700,-, ☎ 07231/8534

Vision M, Bj. 95, pink, gg. Höchstgebot, ☎ 089/6148266

Vision M, Bj. 5/95, petrol/weiß, VB DM 899,-, (evtl. m. Gurtzeug (Airbag) + DM 500,-) Tel./Fax: 07303/5581 od. 0171/8506075

Vision S, orange, neuer Check, m. Zubehör für nur DM 900,-, ☎ 0177/7696617

Monster Tandem, Bj. 10/97, weiß/türkis, DM 3.000,-, ☎ 07022/31606

2 G

A 5-30 Sport, Bj. 96, Check neu, VB DM 1.300,-, ☎ 0171/5137757

Apache 23, lila/weiß, Check, mit Gurtzeug u. Rettung u. Helm, ggf. Höhenmesser, DM 1.000,-, ☎ 07703/919506

Apache 26, Bj. 92, ohne Check, mit Packsack, VB DM 330,-, ☎ 03535/22103

Apache 29, Bj. 9/92, Check 8/00, rot, incl. Gurtzeug Mofes L, DM 900,-, ☎ 0177/6411701

Flyair 1000, Bj. 10/93, blau/hellblau, Gurtzeug Pro-Tec Ailes de K, Packsack, Rettung, VB DM 1.500,-, ☎ 07151/32901

2 GH, GX

Advance Sigma 4/27, Bj. 7/99, Sonderfarbe rot/blau, DM 5.400,- (NP DM 6.500,-), Gurtzeug Charly Elite, grün, m. Minifex, DM 950,-, Bräuniger Vario Alto Basisi SP DM 250,-, ☎ 05361/23200

Advance Sigma 4/29, Bj. 11/98, gelb/rot, VB DM 4.350,-, ☎ 0171/30207

Advance Sigma 4/29, Bj. 8/99, blau, VB DM 5.199,-, ☎ 0172/7328612

Airwave Fusion S, Bj. 7/97, violett/weiß, Check neu, DM 3.500,-, ☎ 0541/21994

Apco Bagheera M, Bj. 8/99, blau, DM 4.150,-, ☎ 089/74548217

Astral L, Bj. 5/98, dunkelblau/weiß, VB DM 3.200,-, ☎ 07389/906043

Astral L, Bj. 5/99, gelb, VB DM 2.950,-, ☎ 06894/52745 od. 0177/7752745

Astral L, Bj. 10/98, gelb/grün, DM 3.400,-, ☎ 07251/60289 (Fax 60292)

Astral L, Bj. 4/98, gelb, DM 2.700,-, ☎ 08728/791 ab 18.00 Uhr

Astral M, Bj. 12/98, gelb, VB DM 3.200,-, ☎ 089/986450

Astral M, Bj. 6/98, blau/weiß, Gurtzeug Sup Air, Profeel-Protektor Gr. M, Charly Rettungsgerät integriert, VB DM 4.000,-, ☎ 07625/131330 od. 7106 nach 17.00 Uhr

Astral M, Bj. 4/98, rot, VB DM 2.600,-, ☎ 07331/81809

Blues L, Bj. 7/99, rot, VB DM 3.500,-, ☎ 08021/909786

Blues M, Bj. 8/98, hellblau, VB DM 2.700,-, ☎ 06103/27666

Flame L, Bj. 4/97, blau, Check 7/2001, incl. Beschleunigungssystem, Schutzhülle u. Packsack, VB DM 1.600,-, Tel./Fax: 07821/984546

Nova Axon 28, Bj. 10/97, Sonderdesign, kompl. m. Gurtzeug u. Rettung, VB DM 1.499,-, auch einzeln, ☎ 089/65102570

Nova X-Ray 26, Bj. 8/99, violett, VB DM 3.500,-, ☎ 07331/81809

Paratech P60 27, Bj. 6/97, m. Check, gelb, DM 2.200,-, ☎ 0172/3567468 od. Fax: 03641/212426

Promise L, Bj. 6/99, DM 4.500,-, ☎ 07231/359494

Spear S, Bj. 3/98, Beschleuniger, rot/weiß, DM 2.500,-, ☎ 0203/447813

Frantic S, Bj. 8/95, gelb/lila, Check 10/01, DM 1.500,-, ☎ 07721/58465 abends

2-3

Advance Omega 4/28, Bj. 1/98, blau/gelb, DM 2.000,-, ☎ 06151/58901

Advance Omega 4/28, Bj. 98, VB, ☎ 07231/359494

Aerologic 55, Bj. 93, Check bis 5/00, VB 900,-, ☎ 0831/67533

Aerologic 55, Bj. 4/94, lila, Check bis 8/00, Gurtzeug Vonblon, Rettung Columbus 18, VB DM 1.900,-, ☎ 07141/251563

Genair 26, Check fällig, Sitzgurt »Fly« m. Charly Rettung SC 118 K '91 u. Römer Jethelm, VB DM 490,-, ☎ 07333/5249

right4you

versicherungskonzepte für gleitschirm- und drachenflieger

berufsunfähigkeit

Koppelung mit Risiko-/Investmentfonds- / Kapitallebensversicherung.
Bedingungen: SPITZENKLASSE lt. Finanztest 08/98.
Ohne Risikozuschlag für den Flugsport.

Tagungunfall

Drachenflieger und Gleitschirmflieger		
z.B. Maximalinvalidität:	DM 350.000,-	
A-, B-Scheinpilot	jährlich	DM 309,10
Flugschüler	jährlich	DM 154,60

Tandemhaftpflicht

Passagierschaden:		
BRD:	DM 320.000,-	jährlich
Österreich:	DM 428.000,-	

ausstattung

Diebstahl- oder Transportschaden	
z.B. Neuwert DM 8.000,-	jährlich ab
	DM 132,00

Lebensversicherung

Ohne Risikozuschlag für den Flugsport

Info-Broschüre und individuelle Beratung unter:

Katzenbachstr. 65
70563 Stuttgart
Tel: (0711) 73 27 79
Fax: (0711) 7 35 43 79
eMail: info@parawing.de
http://www.parawing.de

PARAWING
VERSICHERUNGSSERVICE
...denn Sicherheit fällt nicht vom Himmel

gebrauchmarkt

Nova Vertex 26, Bj. 8/98, DM 1.950,-, ☎ 0171/4580260

Nova Vertex 28, Bj. 11/98, rot/weiß, wg. Zeitmangel umständl. DM 2.000,-, ☎ 07666/610104

Nova Xyon 24, Bj. 8/96, Check 9/2000, violett, VB DM 750,-, ☎ 07333/947330

Nova Xyon 28, zum Dumpingpreis von DM 1.990,-, ☎ 08340/351 od. 0171/5703763

Phantom 45/II, Bj. 92, Check 99, grün, Sitzgurt Vonblon Liga m. Beschleuniger u. integr. Rettung Charly SC 90, Bräuniger Alto Vario LCD 5, DM 950,-, ☎ 089/6252040

Tension L, Bj. 9/97, weiß/schwarz, DM 1.000,-, ☎ ab 19.30 Uhr 07652/6195

Ventus L, Bj. 6/97, hellblau/weiß, m. Gurtzeug u. Rückenschutz, DM 1.900,-, ☎ 0172/5648536 od. 05534/2414

Ventus M, Bj. 5/97, Check neu, rot, DM 2.700,-, ☎ 0841/390563

2-3G

Flyair 1100, Bj. 94, blau, Gurtzeug Protec XL, Reserve Minirex 150, VB DM 1.000,-, ☎ 05221/972932 od. email: H.Stukenbroeker@t-online.de

2-3 GH

Bonanza L, Bj. 4/99, blau, VB DM 3.000,-, ☎ 08022/967562 od. 0171/5755326

Oxygen M, Bj. 5/99, schwarz/weiß, VB DM 3.500,-, ☎ 0170/3403990

Response L, umständelhalber für DM 3.000,-, ☎ 07544/73328

Response M, Bj. 10/98, gelb, DM 3.200,-, ☎ 0173/3814244

Response M, Bj. 4/99, blau, DM 3.500,-, ☎ 07309/7425 od. 0177/7657840

Response M, Bj. 9/98, gelb/violett, VB DM 2.900,-, ☎ 0821/715507

3

Contest 48, Bj. 8/98, incl. Gurtzeug u. Protektor UP LX incl. Reserve, VB DM 3.500,-, ☎ 0214/68836 od. 0179/2988893

Contest 48, Bj. 7/94, Check 11/2000, DM 800,-, ☎ 08021/8755

CX II 25, Bj. 6/91, Check 7/96, Gurtzeug m. integr. gr. Rettung u. Packsack, VB DM 3.200,-, ☎ 06181/62824

Genesis L, Bj. 6/96, pink/blau, Check 6/2000, VB DM 400,-, ☎ 07121/890914

Paratech P5 27, Bj. 94, DM 400,-, ☎ 0172/3567468 od. Fax: 03641/212426

Phantom 45, m. Packsack, Gurt, Helm, Vario, für DM 680,-, ☎ 0228/327656 od. 0228/940-1242

Sphinx 29, Bj. 10/93, weiß, VB DM 400,-, ☎ 09421/913249

3 GH

Airwave XXX-L, Bj. 4/98, blau/weiß, Wettkampflinien u. Ersatzleinensatz, Maxspeed, VB DM 2.500,-, ☎ 08326/9846

Hängegleiter

1

Club 15, Bj. 90, Kniehänger, DM 350,-, ☎ 07221/81177

Falcon 195, Bj. 97, Klappbasis, Räder, VB DM 3.400,-, ☎ 0172/9671513 od. 0711/415233

Falcon 195, Bj. 9/98, incl. Supine, blau/weiß, VB 4.950,-, ☎ 08020/909907

Ikarus 390, Bj. 12/91, Check neu, VB DM 2.900,-, Helm, Vario, Gurt, Rettungsschirm, ☎ 0171/3727438

Joker, Bj. 88, Check 4/2000, Kniehänger, Ersatzsteuerbügel, DM 350,-, ☎ 07221/81177

1-2

Alfa, Bj. 89, Komplettausrüstung, pink/neon, Speedbar, Räder, Charly Pinguin incl. Rettung, Toli Dachgepäcktr., Ball Cockpit 652, Vario/Höhen-Fahrtmesser, ohne Check, DM 1.100,-, ☎ 02641/202715

Airfix, Bj. 94, Check bis 5/01, 2 Ersatztrapezrohre, Räder, zusätzl. Kurzpacksack, Integralgurt Flachlight, Bj. 97, m. Rettung, incl. Rotor, Koch Schleppklinke - zweistufig, kompl. DM 3.900,-, 0341/484690 (Fax 4846921)

Delta Super, Bj. 88, ohne Packsack, Ersatz-Steuerbügel, Lufträder, Keller Integralgurtzeug, Kniehängergurtzeug, Rettungsgerät, m. Unterlagen, kompl. DM 1.500,-, ☎ 0931/7840488

Spectrum 165, Check 5/97, lil/pink/weiß, VB DM 1.500,-

Sting 154 ohne VG, Bj. 12/95, Check 12/2000, weiß/flügel/orange, 2 x Trapez (Randrohr gerade/Aerosafe Speedbar) Räder groß u. klein, VB DM 2.000,-, ☎ 06747/8987

Sting 154 ohne VG, Bj. 11/97, Räder, Speedbar, 1 Ersatzsteuerbügel, VB DM 4.500,-, ☎ 09409/1538

Sting 154 ohne VG, Bj. 5/97, magenta/schwarz, m. XC-Segel, Räder, Speedbar, Aerosafe-Steuerbügel, VB DM 3.700,-, ☎ 07231/565642 ab 18.00 Uhr

Supersport 143, Bj. 3/95, türkis/rot, Klappbasis, Aufsteckräder, 2 Ersatzsteuerbügel, VB 2.990,-, ☎ 089/422471

Supersport 143, Bj. 9/93, weiß/grau, 1 Ersatzsteuerbügel, VB DM 3.000,-, ☎ 07382/93181 od. 0173/3249568

Supersport 153, Bj. 94, Check neu, blau/weiß, DM 3.000,-, ☎ 07122/9723 od. Fax: 07122/820001

Vektor, Bj. 9/98, NP DM 7.200,-, VB DM 4.600,-, ☎ 089/572957

2

Astir, Bj. 95, VB DM 3.000,-, Tel./Fax: 036601/80997

Cloud III, Bj. 83, Check abgelassen, Charly Kniehänger, DM 100,-, ☎ 07152/54042

GTR 210 D, Check 6/2000, DM 2.500,-, ☎ 0172/8520496

Impuls 14, Bj. 89, pink/grün, mit Ersatzsteuerbügel, VB DM 600,-, ☎ 0511/344015

Griechenland - Olymp Gleitschirmzentrum Abenteuerferien XC-,Thermikseminare



OLYMPIC WINGS
paragliding center
& adventure
holidays

- Über 15 Fluggebiete versprechen einzigartige Thermik-, Soaring- und Streckenflüge für Genussflieger und Profis
- Fluglehrerbetreuung, Flughafentransfer, Transport zu den Fluggebieten
- Vollständige Geländeeinweisung, Wetter- und Fluginformationen
- Biplane Flüge, einzige autorisierte Schule am Olymp
- Eine Woche Ü/F DM 680,-, Ermässigung für Nichtflieger Prospekt anfordern

Info / Anmeldung:

D tel: 0761-25057

GR tel/fax: +30-352-41741

mobil: +30-93215980

e-mail: olwings@olympicwings.gr

web: www.olympicwings.gr

Abenteuerwoche:
Fliegen, Rafting, Canyoning, Olymp-Trekking u.v.m.

NEU! Schulung & Service für Vereine vor Ort!

Unsere Anzeigen
sind sooo... klein,
wie unsere Preise

... aber
unser Service
ist riesig!

www.startplatz-paragliding.de

Tel. (0 36 41) 82 59 00, Fax (0 36 41) 82 59 02

TESTCENTER: SWING, AIREA, FREEX, OZONE U.A.

GS-SHOP WERKTAGS 10 - 18.30 UHR

ZWÄTZENGASSE 13 (BEIM PLANETARIUM)

D-07743 JENA (ZW. BERLIN-DRESDEN-FRANKFURT 90 MIN.)

Impuls 14, Bj. 93, weiß/pink, Räder, 1 Steuerbügelseitenrohr, gepolsterte Leiter, VB 1.800,-, ☎ 09391/5175

Impuls 14, Bj. 10/87, pink/blau, Probeflug mögl., VB DM 600,- plus Check, ☎ 06107/4232

Jet Atlas 14/16/18, Bj. 6/91, Keller Karpfengurt, Rettungsschirm Stöllinger Sky Wing, Vario Afro Pocket Combi, Geschwindigkeitsmesse Afro, DM 1.200,-, Tel./Fax: 08055/2111

Jet Atlas 14/16/18, Bj. 84, Helm, Kniehänger, Rettung, VB DM 650,-, ☎ 07321/973658

Magic Six 154, Bj. 91, VB DM 1.600,-, ☎ 08151/746198

Sport 167, Bj. 91, Check neu, Charly Gurt u. Rettung, DM 1.600,-, ☎ 07127/51193

Sting 154 XC, Bj. 95, Check 12/2000, aramid/hila/orange/weiß, kVB DM 2.200,-, ☎ 06747/8987

Ultra Sport 166, Bj. 5/98, VB DM 5.990,-, ☎ 069/5481523

Ultra Sport 166, Bj. 8/98, m. Stechräder u. Ersatzsteuerbügel, VB DM 5.900,-, ☎ 07951/42246

Ultra Sport 166, Bj. 9/98, m. Stechräder u. Ersatzbügel, DM 6.450,-, ☎ 0171/5011960

2-3

Blitz 155, Bj. 3/93, lila/apricot, div. Ersatzteile, Check 10/2000, VB DM 1.3000,-, ☎ 02203/180926

Bullet Cut, Bj. 6/97, blau/weiß, VB DM 5.200,-, ☎ 05371/53674

Bullet Cut, Bj. 6/99, orange/weiß, DM 7.800,-, ☎ 0821/61730

Klassik 14, Bj. 9/95, Winglets, VB VM 3.500,-, ☎ 07725/7819

Laminar 13, Bj. 95, Designersegel »Europa«, Klappspeedbar, Überraschung, VB DM 5.000,-, ☎ 08845/758510 ab 20.00 Uhr

Merlin 158, Bj. 8/98, blau/weiß, Zubehör, DM 5.600,-, ☎ 0821/582843

Moyes GTR 148, Bj. 4/90, 2 Trapez-Seitenrohre, VB DM 1.100,-, ☎ 07025/83557

Moyes GTR 162 Race, Bj. 12/88, orange/weiß, ohne Check, DM 300,-, Charly Pinguin m. Mittel-leinen-Schein, DM 500,-, ☎ 0951/609930

Moyes Xtralite 164, Bj. 3/95, VB DM 4.500,-, ☎ 08541/7628

Moyes Xtralite 164, Bj. 3/95, DM 3.500,-, ☎ 08541/7628

Pamir, weiß/regenbogenf., Check 3/00, Keller Integral, Uvex-Integralhelm, Vario Bräuniger LCD III, alles kompl. VB DM 900,-, ☎ 07731/183811 od. 949698

RCS, Bj. 3/99, m. Heckflosse, DM 8.000,-, ☎ 0821/607406

RCS, Bj. 1/99, rot/weiß, günstig, ☎ 07831/6997

RCS, ATC-Heckflosse, Carbon Speedbar m. Kufen, NP 6.900,-, Gurtzeug Aeros, X-treme Racer, 185 cm, incl. Mittelleinenschirm, VB DM 999,-, ☎ 07938/990528

Speed TL, Bj. 4/99, weiß, Kohle-basis, 2 Ersatzsteuerbügel, Ligagürt, VB DM 7.250,-, ☎ 7382/93181 od. 0173/3249568

Speed TL, Bj. 3/98, weiß/violett, DM 6.000,-, ☎ 089/89305373

Sunrise 13, Bj. 12/96, weiß/rot, DM 3.200,-, ☎ 07121/504210

Twister, Bj. 5/99, weiß/neon-gelb/hellgrau, DM 7.300,-, ☎ 0711/328158

Twister, Bj. 8/98, VB DM 6.400,-, ☎ 08056/355

Twister, Bj. 9/97, weiß, m. Ausrü-stung, wg. Aufgabe günstig abzuge-ben, ☎ 06375/1365 od. Fax: 06375/5934

UP Speed, 1 Jahr, DM 6.500,-, ☎ 06083/2654

3

AT 158, Bj. 3/94, VB DM 2.000,-, ☎ 07025/83557

Foil 152 Combat, Bj. 90, Ersatz-teile, Sleeves, DM 900,-, Tel./Fax: 07972/6574

Laminar 14 / ST, Bj. 10/98, Mylar Paus Segel, VB DM 6.400,-, ☎ 07531/79514 od. 0171/7155347

Laminar 14 / ST, Bj. 4/97, schöne Farben, DM 4.000,-, ☎ 05202/5129

Laminar 14 / ST, Bj. 5/97, rot/gelb, FP DM 4.000,-, ☎ 0521/178415

Laminar 14 / ST, Bj. 5/98, DM 6.500,-, ☎ 02262/91341

Laminar 14 ST Mylar, Bj. 3/99, US gold/purple, ab sofort ab-zugeben, VB, ☎ 08374/582313 bis 17.00 Uhr, 0831/13811 ab 18.00 Uhr

Laser 14, Bj. 91, Check 4/2001, pink/weiß, DM 800,-, ☎ 07422/53787

Magic Kiss 154, Bj. 89, evtl. m. neuem Check, Keller Integralgurt, Afro-Vario, Kompaß, Agfa-Kamera, Helm (rot), Alpina-Brille, Handschuhe, DM 1.200,-, ☎ 0221/5501127

Merlin 133, Bj. 7/95, AK gelb/Segel mint/gelb, Trapezrohre, Preis VB, ☎ 0721/3514760 b. 16.00 Uhr, 06348/1227 abends

Moyes XS Race 155 It., Bj. 90, DM 600,-, ☎ 07023/8648

RamAir 154, Check neu, DM 2.500,-, ☎ 0172/8520496

RamAir 154, Bj. 94, Ersatzzae-rsa-Bügel, DM 2.300,-, ☎ 08151/3710

Haftungsausschluß!

Jede Haftung des DHV und seiner Mitarbeiter auf Grund der Veröf-fentlichung des Gebrauchtmakts ist ausgeschlossen. Für die Klassi-fizierung der Geräte, ihre Luft-tüchtigkeit und die Angaben in den Anzeigen übernimmt der DHV keine Gewähr.

Reflex, Bj. 91, Check auf Wunsch neu, m. Karpfen Gurt u. Rettung, 2 Rädern u. Vario Wasmer Combi Air (incl. Fartm) DM 1.500,-, ☎ 07333/7636

Reflex, Bj. 92, Check neu, schöne Farben, DM 1.950,-, ☎ 089/856239

Reflex, Bj. 8/92, u. Räder, Ersatz-bügel, pink/weiß/neongelb, VB DM 1.800,-, ☎ 0711/6771008

Rumour 14,5, Bj. 90, Check 12/2000, 2 Ersatzsteuerbügel, 2 Lufträder, Karpfengurt m. Rettung, zusammen DM 1.500,-, ☎ 07972/7190 od. 0172/7452468

Saphir 17, m. Keller Karpfengurt u. Rettungssyst., Schleppklinke u. Owens Valley 8000 Instrument, Helm, für DM 3.000,-, ☎ 0511/853342

Sensor 510 B-E, Bj. 91, ohne Check, DM 750,-, ☎ 09194/1817

Stealth 14 KPL 2, Bj. 2/99, Er-satzsteuerbügel, DM 7.000,-, Tel. 08656/7216

reichlich Informationsmaterial



Haldenweg 4
87672 Roßhaupten
☎ 08367-598
Fax -1026

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

www.abschweb.net/schule
Flugschule Tegelberg

OASE

Flugschule im Allgäu

Gratis: Programm und Info-Video anfordern!

Phone: 0 83 26 . 3 80 36
Fax: 0 83 26 . 3 80 37

Kurse Scheine Tours & more

e-mail: oase_peter.geg@t-online.de • www.oase-paragliding.com

gebrauchtmarkt

Haftungsausschluß!

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

Xtralite 147, Bj. 94, pink/lila/weiß, Ersatzsteuerbügel, VB DM 2.100,-, ☎ 08331/496146

Xtralite 147, Bj. 95, lila/weiß, Regenhülle, Räder, VB DM 2.500,-, ☎ 07261/61236 od. 07382/5349

Zephir CX, Bj. 90, ohne Check, Helm, Räder, Instr. Charly Kangaroo-Gurt (Gr. 180 cm) m. Schirm, DM 1.100,-, ☎ 0911/525290

Zephir CX, schwarz, m. Resorohr und großem Kühkopf, Doppeltank 20 l, Kellergurt, Charly Rettung, Zulassung, VB DM 3.700,-, ☎ 0172/5259774

Zephir CX, kompl. mit Schürze Scorpio m. Rettung, Zubehör, Räder, Vario, Windmesser, DM 1.500,-, ☎ 08035/8983 od. Fax: 875180

Zephir CX, Bj. 90, Check 2/00, orange/gelb/blau, Ersatzteile, Tel. 06151/895331

Zephir CX, Bj. 93, Check 2. J., Trapezrohre u. Ersatzteile, Sportaufgabe aus Altersgr., DM 1.900,-, ☎ 0208/53603

Zephir CX, Bj. 89, neon, Check 4/00, DM 800,-, ☎ 06094/631

Zephir CX, Bj. 90, Charly Pinguin, Rettungsschirm, Helm Kevlar, Vario Afro Cumulus, Hagenklinke, Speedmesser, Räder, Toli-Träger, ☎ 05191/977962

3 E

E7, Bj. 7/99, blau/weiß, wg. längerer Krankheit zu verkaufen, VB, ☎ 08774/1402

GS-Rettung

NULAR 20, DM 500,-, ☎ 07746/3031

Charly Revolution II, DM 390,-, ☎ 0177/7696617

RS 2, Bj. 7/99, DM 690,-, ☎ 089/7854387

Charly Sc 118, NP DM 700,- für DM 385,-, ☎ 0172/2105813

RS 2, Bj. 99, DM 670,-, ☎ 089/74548217

Charly Second Chance 84, Bj. 89, DM 100,-, Charly Second Chance 96, Bj. 90, DM 150,-, Tel./Fax: 06232/40623 od. tags. 0621/7403135, email: juergen.maehringer@evobus.com

Paratech PS 1, Bj. 12/98, Large, VB DM 930,-, ☎ 09191/4912

Rettung, DM 350,-, ☎ 037323/1204

Sigma Minitex 110, Bj. 92, DM 300,-, ☎ 08041/72207

Rettungsgerät Triplex von Edel, m. Packnachweis und Frontcontainer von Charly incl. Funktasche, DM 670,-, ☎ 06083/2654

Charly Second Chance 94, Bj. 11/95, weiß, gepackt 5/99, DM 550,-, abzuholen Nähe Stuttgart, ☎ 0177/6324089 od. email: Markus.Becker@TZ Kom.de

GS-Gurtzeuge

Hism. Adventure L mit Rettung Charly Bj. 95, DM 1.200,-, ☎ 0171/4580260

Alto Volo mit Protektor, Edel, m. Rettung Charly Revolution, DM 1.200,-, ☎ 0208/6350772

Vonblon Liga, DM 185,-, Tel./Fax: 06232/40623, tags. 0621/7403135, email: juergen.maehringer@evobus.com

Perche »Fashion Fly«, Bj. 92, VB DM 100,-, ☎ 07822/61904 od. 0173/3068097

Charly Zoom GS-Liege-/Sitzgurt m. Protektor, umst. DM 500,-, ☎ 07666/610104

Perche »Perfect« Bj. 93, VB DM 120,-, ☎ 07822/61904 od. 0173/3068097

Vonblon Diagonal, DM 150,-, ☎ 06028/3566 od. 06023/977315

Charly Primus m. Protektor, VB DM 350,-, ☎ 089/165273

GS-UP Action LX, Bj. 95, Vonblon Rückenprotektor, Rettung Sigma Minitex 150, kompl. VB DM 650,-, ☎ 07466/546

Sitzgurt, DM 250,-, ☎ 089/7854387

Sup Air Profeel II, ncl. Automatikschließen u. Schaumprotektor, DM 450,-, ☎ 0172/7925943

Vonblon Diagonal, DM 150,-, ☎ 06028/3566 od. 06023/977315 Fa.

Sitzgurt DM 270,-, ☎ 089/74548217

Charly, Bj. 97, Hartschalen-Protektoren, VB DM 250,-, ☎ 089/165273

Diwan, DM 700,-, ☎ 08041/72207

Bifidus, Sup Air, Doppelsitzer, Bj. 9/97, VB DM 680,-, ☎ 08669/9790

Protech EVOLUTION II mit TWINTEX Airbag u. evtl. Rettung Annular 20, DM 500,-, ☎ 07746/3031

GS-Charly Elite, petrol/schwarz, integr. Seitencontainer m. Loopsparner, incl. Protektor, VB DM 400,-, ☎ 05681/930251 od. 0177/6424601

GS-Woody Valley m. Rettung, Bj. 95, DM 600,-, ☎ 07471/16714

Sting-Shifter Integralgurt, Bj. 95, magenta/graffiti, viele Extras, DM 380,-, ☎ 089/8562391

Sup Air Protech, Bj. 99, GH, RS über Kopf, Gr. M, Seitenairback, VB DM 1.000,-, ☎ 09191/4912

Charly Zoom, incl. Automatikschließen, DM 300,-, ☎ 0172/7925943

HG-Rettung

Sigma Elite, VB, ☎ 0831/66260

Charly Rettung, VB, ☎ 089/572957

Prieler Racer Spaghetti, Bj. 91, pink, incl. Charly Mittelleinschirm, VB DM 300,-, ☎ 04121/88778

Rettungsgerät Charly, Bj. 2/87, VB DM 100,-, ☎ 08151/746198

HG-Gurtzeuge

Charly Flashlight, Bj. 98, grau/pink, 180-185 cm, VB DM 750,-, Charly Mittelleine, Bj. 98, VB DM 700,-, zusammen DM 1.350,-, ☎ 037364/88157



OUTDOOR ENGINEERING

Bitzweg 3, 87459 Pfronten
Tel. / Fax 08363 / 9 44 43
Email: olisbluesky@yahoo.de
www.outdoor-engineering.de



Marokko

-Berge, Meer und Wüste,
40 Fluggebiete...

Abenteuer & Faszination!

Abflüge 1.2. / 8.2. / 15.2. jeden

Dienstag bis Anfang März

Je 1 od. 2 Wochen ab 1690,- DM

Inkl. Flug, Landrover, Hotels & Camps, RL

Individuelle Reisegestaltung und

Wunschtermine !!! (Ab 2 Personen)

Januar : Tansania & Sansibar ab 9.1. / 16. 1.
ab DM 4000.- (2 Wochen) bzw. 5000.- (3 Wochen)

Erlebnis Chile - faszinierendes Fliegen an der
Pazifikküste und den Anden, März, 3 Wochen,
DM 4500.- (ab 3 Personen)

Erlebnis Brasilien - März, 3 Wochen, DM 4500.-

GRIECHENLAND

1 Woche ÜF

HERMES

650,- DM

PARAGLIDING ATHENS

Seminare: Flugtechnik / Thermik,
Sicherheitstraining, Safari,
Tandem, Paramotor

Kleine Gruppen, Betreuer mit 10jähriger
Ausbildungs- und Flugerfahrung in den
Fluggebieten, Reparatur, Verkauf, Verleih

Tel. 01714580260 (Kontakt in Deutschland)

Tel. 0030977346390 / Fax 003012433637

e-mail: em@paragliding.org

Prieler Racer Spaghetti, Bj. 91, pink, incl. Charly Mittelleine, VB DM 300,-; ☎ 04121/88778

Charly Pinguin, neonfarbig, Gr. 1,85m, m. Mitteleinenschirm, DM 500,-; ☎ 0951/609930

Keller Karpfengurt (170-185 cm) m. Rettungsgerät, VB DM 250,-; ☎ 089/8562391

Dimensione Volo (Gazelle), bis 175 cm, VB DM 600,-; ☎ 09391/5175

Charly Pinguin m. Rettung u. Packsack, Gr. 1,70 m, VB DM 800,-; Bräuniger AV Comp. m. Fahrsensor, VB DM 750,-; Integralhelm Gr. 59 m. Sport Sonnenbrille, VB DM 250,-; T.P. Handfoirng, Drachen-Wetter-schutz-, Bügelräder, Doppelklinke, Autoabrollwinde »runwinch« m. elekt. Aufspuleinr. VB, ☎ 08121/1896

Prieler Racer Comp. Bj. 89 165 cm, pink, DM 250,-; ☎ 089/30727858 abends od. 0179/2952414 tags.

Caddy CX, Slider, schwarz/li-la/grau, Bj. 94, 165 cm, VB, ☎ 06827/601 abends

HG- Sting Shifter f. Gr. 1,83m, Schirm Oskar HG u. Finstervolter Charly Insider Silber, NP DM 2.700,- f. 1.200,-; ☎ 0172/5324422

Prieler Kniehänger, DM 50,-; ☎ 089/229886

Liegegurt Racer Spaghetti, Bj. 10/98, m. Rettung, Foto u. Funktasche, Rucksack, VB, ☎ 0821/61730

Kniehänger + Rettung, Bj. etwa 86, DM 200,-; ☎ 0451/793392

Prieler Karpfengurt, VB DM 200,-; ☎ 08151/746198

Nailer, Bj. 3/99, DM 1.250,-; ☎ 02262/91341

HG-, Liegegurt Skyline Owne, Rettungsschirm, Bj. 95, f. Körpergr. 170cm, NP DM 1.550,-; VB DM 400,-; ☎ 089/1236199

Skyline Contest 4/ZV, Bj. 92, VB, ☎ 089/572957

Prieler Racer, 175 cm, ☎ 07224/68531

Sonstiges

Kevlar Integralhelm Fly, DM 120,-; ☎ 08041/72207

Trapezseitenrohre f. Sensor 610 E u. Merlin 133, Randbogen, VB, ☎ 0831/66260

Schleppklinke Fluck für Winden- und Ul-Schlepp geeignet, DM 100,-; ☎ 089/8562391

Funkgerät Yaesu FT 415, 2 m Band, m. Akku u. Ladegerät, DM 400,-; ☎ 08841/4671 ab 18.00 Uhr

Vario Aircotec Alibi 2 m. Höhenmesser, Flugspeicher etc., DM 200,-; ☎ 089/8562391

Vario Afro Piccolo, DM 250,-; ☎ 0177/7696617

Hanweg Fly 2000, Gr. 7, grau/grün/lila, 6/97, DM 250,-; ☎ 05130/40645

Helm mit Kinnschutz bzw. Integral, ca. 58 cm, ☎ 089/9613431

Bräuniger Alto Vario, DM 350,-; ☎ 089/74548217

Weatherbag (Regenpacksack) aus LKW Planenmaterial, für alle Dachtypen geeignet, NP DM 240,-; VB DM 200,-; ☎ 07183/8302

Balleno Overall, Gr. M, türkis/lila, wattiert, NP 95 DM 320,-; für DM 160,-; ☎ 07666/8338 od. email: fritzmarkus@aol.com

Bräuniger AV Competition, Drachen Wetterschutzhülle, Integral Schutzhelm, Gr. 57, Drachen-Gurt Charly Pinguin, Charly Rettungsschirm, Autoabrollwinde - runwinch m. elekt. Aufspuleinr., Doppelklinke, VB, ☎ 08121/1896

HG-Motorgurt-Mosquito, DM 4.750,-; ☎ 09194/1817

2 Regenpacksäcke für E7 à DM 240,-; sowie 2 Alinco EC 10 Funkgeräte für DM 380,-; ☎ 08774/1402

Abrollwinde »Schuhwerk«, 650 m Seil, Bj. 92, DM 3.000,-; ☎ 037323/1204

Bräuniger Alto Vario Basis, DM 180,-; Helm windschnittig, gelb, DM 80,-; Packsack für Schirm m. Protektor, DM 90,-; Gleitschirmschuhe, wasserdicht, Gr. 40, DM 100,-; ☎ 0208/6350772

Abrollwinde, 1000 m Seil, VB DM 1.500,-; ☎ 07725/7819

Gleitschirmmotor, Solo, 4-Blatt, m. Ersatzpropeller, VB, ☎ 06226/992216

Riesengroßer Packsack von Paratech, schwarz, neu, VB DM 100,-; ☎ 03535/22103

GS-Motor »Arco Spacer Le 3-Blatt«, Bj. 98, DM 5.000,-; ☎ 037323/1204

Bräuniger Vario m. Steig-/Sinkakustik, ohne Höhenm., VB DM 210,-; ☎ 05331/46485 od. Di,Mi,Fr, tags. 05261/15059 Hr. Stützer

Bräuniger Alto Vario, DM 300,-; ☎ 037364/88157

Rucksackmotor Miniplane, 17 kg, 110 cm Propeller, VB DM 2.500,-; ☎ 089/65102570

Overall »M« Sunslide, grün/violett, wg. Fehlkauf, VB DM 350,-; ☎ 06335/5165 od. 0172/6165225

Vario, DM 350,-; ☎ 089/7854387

Garmin GPS, DM 250,-; ☎ 0251/8336112 od. e-mail: ag-garwa@mwz.uni-muenster.de

Kock Klinke für G, Jahr, 100,-; incl. Versand, ☎ 0711/6968606 ab. 17.00 Uhr

Abrollwinde Tschurtschenthaler, 600m, einfach an d. Anhängerkupplung, VB DM 2.000,-; ☎ 089/65102570

Flugfunkgerät Stabo C508, plus 2m/70cm, senden u. empfangen, DM 300,-; ☎ 0221/317484 ab 19.00 Uhr od. email: jonas@dimdi.de

Bräuniger Vario, DM 360,-; ☎ 089/7854387

Freex Schleppklinke, DM 70,-; ☎ 07361/941865

Helm Perche, lila, Gr. L, DM 60,-; ☎ 06028/3566 od. 06023/977315 Fa.

Koch Schleppklinke, DM 150,-; ☎ 07361/941865

Renschler Solar Vario Sol. 5 incl. Speedsensor, VB DM 600,-; 07938/990528

Vario Wasmer Cockpit, VB DM 250,-; ☎ 08151/746198

Vario Basis IQ, DM 390,-; ☎ 0171/4580260

Bräuniger Vario IQ Basis, Bj. 5/99, DM 400,-; ☎ 0821/61730

Variometer Afro Cumulus 8000, DM 150,-; ☎ 0451/93392

Schenken macht Freude

Die neuen Fliegerhandschuhe »FLY«

Material: Gore-Windstopper-Fleece, dadurch winddicht und warm
Innenhand: Spezialnoppen, deshalb rutschfest
Bündchen: Lycra, dadurch wird der Puls warmgehalten
Farbe: zeitlos schwarz
Größen: S,M,L,XL
Preis: DM 89,- inkl.Mwst.,+ Porto und Verpackung
Erhältlich: Direkt bei der FS Speidel GmbH, Flugschulen u. shops

Flugschule Speidel GmbH, Sudelfeldstr.81, 83098 Brannenburg
Fon 08034/8990 Fax 08034/4878 e-mail: Flugschule.speide@t-online.de



Neu: Motiv-Uhren

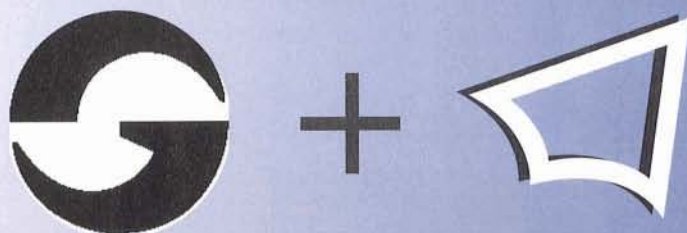
Diese eleganten Zeitmesser mit Quarzuhrwerk sind aus geschliffenem Edelstahl hergestellt. Die Motive sind gelasert und mit einer schwarz lackierten Scheibe unterlegt.

Ein besonderer Spaß in Party- und Geschäftsräumen sind diese Uhren mit linksdrehendem Uhrwerk. Auch Motive nach Ihren eigenen Vorlagen, Firmen- und Vereinslogos u.s.w. sind möglich.

Preis je Uhr 84,50DM
zzgl. Porto u. Verpackung

Klaus Teschler
Nadlerstr.6 - 74821 Mosbach
Tel. priv.: 06261/16706 gesch.: 06262/4757
Fax priv.: 06261/916652 gesch.: 06262/4769
E-Mail: Klaus.Teschler@t-online.de
oder Te@Goetz-Technik.de

Zwei starke Partner



Der Sicherheitsplan, der genug Geld fürs Hobby läßt!

- ▶ Monatliche Berufsunfähigkeitsrente bei Verlust der Arbeitskraft bis Alter 60 Jahre ohne jegliche Verweisung (max. 3.000 DM monatlich)
- ▶ Sofortige, hohe finanzielle Absicherung der Familie im Todesfall
- ▶ Planmäßiger Kapitalaufbau
- ▶ Ohne Prämienzuschlag für das Flugrisiko

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

Info-Coupon

Bitte einsenden an:



GERLING

Gerling
Industrie-Service GmbH Südwest
z.Hd. Herrn Frau Schmidt/Bettermann
Theodor-Heuß-Allee 108
60486 Frankfurt
Tel. 069/7567-391/397
Fax 069/7567-267

Name	Geb. Datum
Strasse	PLZ, Ort
Telefon	Beruf
Selbständig ☐ Angestellter ☐	Branche
Bürotätigkeit am festen Arbeitsplatz	%
Körperliche Tätigkeit	%
Personalverantwortung für	Personen
Gewünschte monatliche Berufsunfähigkeitsrente	DM
Todesfallabsicherung gewünscht	DM
Sonstige Wünsche	

Der neue Sicherheitsplan für DHV-Mitglieder

Höhere Absicherung bei geringerem Prämienaufwand

Wie kann ich meine Familie und mich finanziell absichern, wenn mir etwas zustößt? - Eine Frage, die DHV-Mitglieder häufig an ihren Verband herantragen. Das ausgeprägte Sicherheitsbedürfnis der DHV-Mitglieder ist durchaus berechtigt. Denn finanzielle Probleme sind fast immer vorprogrammiert, wenn der Ernährer der Familie nicht mehr seinen Job ausüben kann oder verstirbt.

Was oft unterschätzt wird: Eines der wichtigsten Güter ist die Arbeitskraft. Die Gefahr, diese zu verlieren und damit den Beruf wegen Krankheit oder eines Unfalls vorzeitig aufgeben zu müssen, ist größer denn je. Zur Zeit gibt es 2,6 Millionen »Invaliditätsrentner«, das sind 10 Prozent der rund 27 Millionen Berufstätigen.

Flugsportler haben es nicht einfach, sich günstig zu versichern. In der Regel verlangen Lebensversicherungen hohe Risikozuschläge. Als langjähriger Partner des DHV versichert der Gerling Konzern DHV-Mitglieder zu normalen Prämienätzen. Mehr noch: Mit dem neuen Sicherheitsplan bietet Gerling besonders sicherheitsorientierten Kunden günstige und gleichzeitig flexible Absicherungsmöglichkeiten. Dabei kann neben einer sofortigen und hohen finanziellen Absicherung der Familie im Todesfall und einer variablen Kapitalbildung auch eine entsprechende Berufsunfähigkeitsrente vereinbart werden.

Der Vorteil: Der Prämienaufwand kann, wenn die Betonung auf dem Todesfallschutz liegen soll, deutlich gesenkt werden.

Wie das Modell gestaltet werden kann, zeigt das folgende Beispiel:

Ein 30jähriger Mann muß für einen Todesfallschutz von 100.000 Mark eine Berufsunfähigkeitsrente in Höhe von 2.000 Mark monatlich und einen Kapitalaufbau von 25.000 Mark (inklusive Gewinnbeteiligung 59.000 Mark) eine Monatsprämie von 153,20 Mark aufbringen. Rechnet man die derzeitige Gewinnbeteiligung sofort mit in die Prämie ein, reduziert sich diese auf 134,40 Mark. Der Schutz gilt bis zum 60. Lebensjahr. Zu diesem Zeitpunkt erfolgt auch die Kapitalauszahlung.

GPS Gramin 45, DM 300,-

☎ 05121/64929 abends

Helm Perche, lila, Gr. L, DM 60,-, ☎ 06028/3566 od. 06023/977315 Fa.

Calypto-Speedbar u. Seitenrohr, DM 70,-, ☎ 089/6148266

Bräuniger Alto Vario PII, DM 200,-, ☎ 06026/993686

Neuer Overall M, Fehlkauf, gelb/schwarz, »Edel«, FP DM 250,-, ☎ 08245/904120 od. 0172/4427451

Afro Pocket Vario, Höhe u. Vario, VB DM 100,-, ☎ 0511/344015

Flughelm, Gr. M, VB DM 100,-, ☎ 0511/344015

SKYWATCH olé, solarbetriebener 3-d Geschwindigkeits- und Windmesser, NP DM 140,-, DM 100,-, ☎ 07202/3441

Packsack, wasserdicht, 5,50m, DM 120,-, ☎ 0711/6771008

Bräuniger BASIS SP, DM 250,-, ☎ 07746/3031

Flytec 3030 professionel »Barograph« DM 450,-, ☎ 08322/2628

Funkgerät, 2m u. 70cm, Yaesu FT 50R, mit Zubehör, DM 350,-, ☎ 089/8562391

Autodachträger »Thule«, abschließb., für PKW m. Regenrinne, DM 30,-, ☎ 08039/1256

Gesuche

Gesucht vom DGFC Jena, Schleppwinde stationär, funktionsfähig u. gütesiegelfähig, ☎ 0172/7925943

Suche in München-Ost Lagerplatz für meinen Drachen, Wohnen in Johanneskirchen, ☎ 089/95927868

Suche gebrauchten Gleitschirmmotor Adventure, ☎ 05903/1985 nach 16.30 Uhr

Suche TOLI Träger für Hängegleiter, mögl. gebraucht, oder Name u. Ort des Herstellers, bitte melden ab 21.00 Uhr, ☎ 08243/961600

Wer aus München oder Umgebung hat Lust einen Gleitschirmclub zu gründen?, ☎ 089/486676 od. 0179/2942664

Suche gebr. Dosi-HG plus Ausrüstung, ☎ 08361/1819

Suche TOLI Dachträger für ca. DM 100,- und Koch-Doppel-Schleppkline für ca. DM 50,-, ☎ 08774/1402

Suche Schlafsackgurt u. Kniehänger, ☎ 0172/6070564

Suche Proton M/L für ca. DM 3.000,-, ☎ 0172/7925943

Suche gut erhaltenes Segel für W.W. Comp. zu günstigen Bedingungen, ☎ 030/6041732

Suche X-Ray 20 oder gleichwertigen Standard, 2-er in neuwertigem Zustand (Pilotengew. 50 kg), ☎ 07432/15220

Suche Gleitschirm-Integralhelm, Charly Insider, Gr. 58/59, neuwertig, Raum Stuttgart, ☎ 07024/3135 19.00 - 20.00 Uhr

Haftungsausschluß!

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

Suche einfaches Vario, günstig, Raum Stuttgart, ☎ 07024/3135 19.00 - 20.00 Uhr

Suche günstigen GS-Motor, ☎ 036608/90861

Mini Fly-set, Bj. 95, m. Klapppropeller, DM 2.900,- ☎ 0171/4407528

Neuwertige Koch-Doppeltrommelseilwinde gesucht, ☎ 064732879 od. 06473/410407

Helm (weiß), Gr. 56, DM 80,-, Stiefel (Meindl Souverän), Gore Tex, Da-Gr. 39, DM 190,-, ☎ 02248/5080 od. Fax:912632

Suche günstig GS-Motor, 1er (1-2er) Gleitschirm, für Körpergew. 90 kg, 2m-Band-Handfunkgerät, selbststaufflasbaren Airbag, ☎ 0228/327656 od. 0228/940-1242

Suche Vario neueren Datums ohne viel Schnick-Schnack. Mögl. im Raum Ba-Wü. und Duo Band (2m/70 cm), Funkgerät. Bitte per Brief/Postkarte anbieten. Knut Kahrau, Klarastraße 10, 72475 Bitz

Suche Supinegurt für Zephir CX, ☎ 06094/631

Ersatzteile Zephir CX, Segellatten kpl. m. Köcher, Seitenrohr, Kielrohrende, Sprezlatten, Mylar-Folie, u.a., ☎ 06151/895331

Suche GS-, billig, ☎ 09832/323

Habe am 25.07.99 in Lasserg (Mosel) meine Hanweg Fly Schuhe (alte Bauart) am Landeplatz stehen lassen, die ein Sportsfreund 2 Fliegern auf der Fahrt z. Startplatz mitgegeben hat um sie mir mitzubringen. Diese beiden Flieger aus dem Raum Aachen, Düren bitte ich um Kontaktaufnahme mit mir.

☎ 02204/24267 od. 0172/2876030

Lanzarote, Jan. 00, Drachenflieger 30 J., sucht Mitflieger/in für zwei Wochen Aktiv-Urlaub, Dirk ☎ 0172/9582769

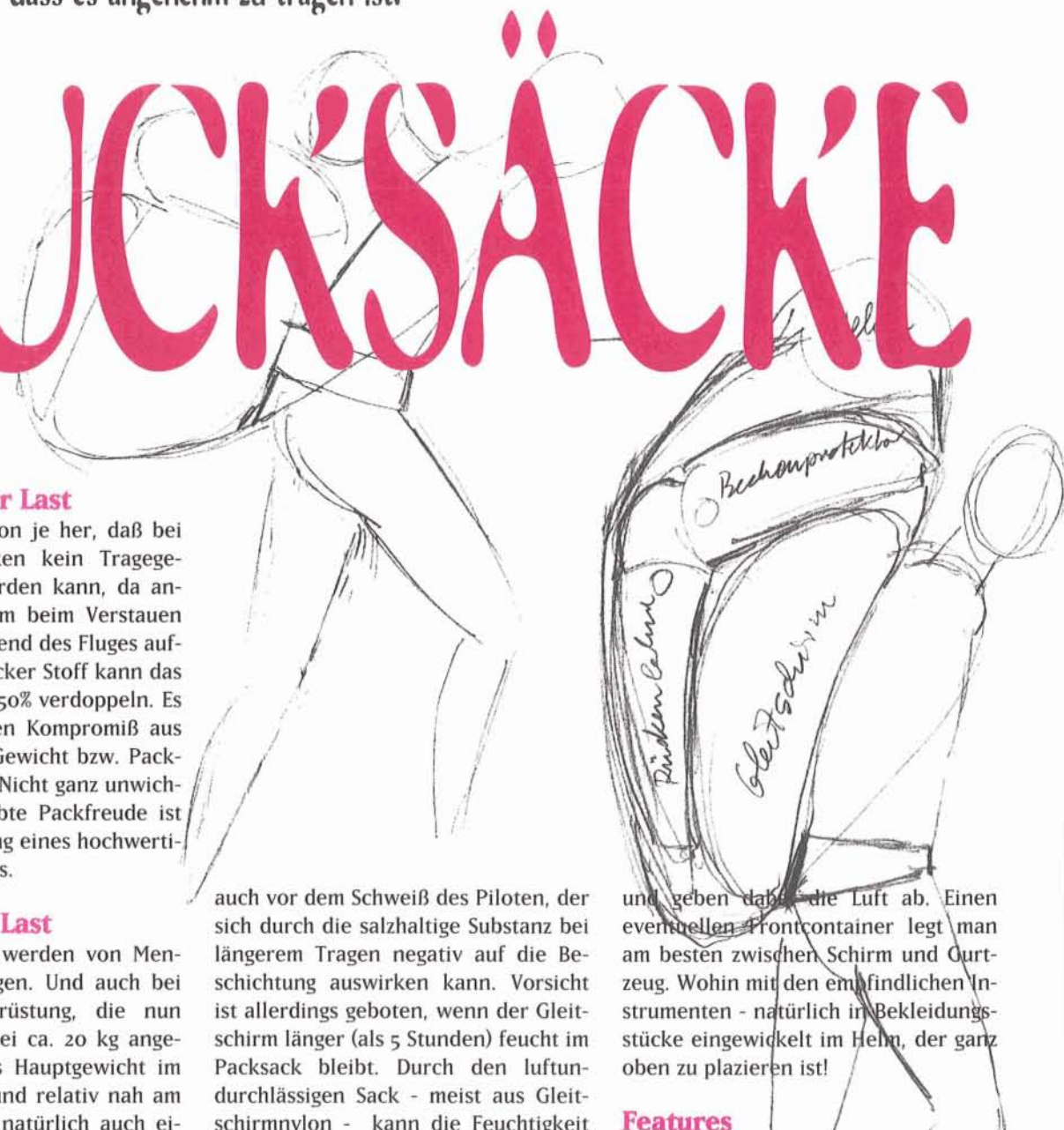
Suche günstig leichten Integralhelm Gr. 58, 2 ausgediente Flügelrohre und sonstige Utensilien rund ums Drachenfliegen (anfänger), Raum Baden-Baden, ☎ 07225/919828

Suche Exxtacy, günstig, ☎ 0214/68836 od. 0179/2988893

Vario Bräuniger AV Competition m. PC-Zubehör, FP DM 600,-, ☎ 030/70130614 od. 0172/3866609

Die moderne Gleitschirmtechnik braucht nicht nur die vielzelligen Segel, sondern vor allem durch die modernen Gurtzeuge mit grossflächigen Sitzbrettern und voluminöse Protektoren deutlich grösseren Packraum und ist schwerer geworden. Dies alles gilt es nun so in einen Rucksack unterzubringen, dass es angenehm zu tragen ist.

RUCKSÄCKE



Die Last mit der Last

Problematisch ist von je her, daß bei Gleitschirmrucksäcken kein Tragegestell verwendet werden kann, da ansonsten ein Problem beim Verstauen des Packsacks während des Fluges auftritt. Auch ein zu dicker Stoff kann das Volumen gleich um 50% verdoppeln. Es gilt also einen guten Kompromiß aus Reißfestigkeit und Gewicht bzw. Packvolumen zu finden. Nicht ganz unwichtig für die ungetrübte Packfreude ist auch die Verwendung eines hochwertigen Reißverschlusses.

Verteilung der Last

Seit Jahrtausenden werden von Menschen Lasten getragen. Und auch bei der Gleitschirmausrüstung, die nun summasummarum bei ca. 20 kg angelangt ist, sollte das Hauptgewicht im Bereich der Hüfte und relativ nah am Körper sitzen, was natürlich auch einen guten Hüftgurt voraussetzt. Es versteht sich fast von selbst, daß direkt am Rücken eine möglichst gleichmäßige und großflächige Auflagefläche sein sollte. Diese weiche und gleichmäßige Fläche liefert der Gleitschirm. Er sollte also direkt am Rücken gebettet sein. Ein Schutzbeutel, teilweise auch als Kompressionssack verwendet, schützt den Gleitschirm vor Metallteilen und

auch vor dem Schweiß des Piloten, der sich durch die salzhaltige Substanz bei längerem Tragen negativ auf die Beschichtung auswirken kann. Vorsicht ist allerdings geboten, wenn der Gleitschirm länger (als 5 Stunden) feucht im Packsack bleibt. Durch den luftundurchlässigen Sack - meist aus Gleitschirmnylon - kann die Feuchtigkeit im Schirm kaum noch entweichen und bereits nach kurzer Zeit kann auch dadurch ein Klima entstehen, welches das Material schädigt.

Die allermeisten modernen Gurtzeuge lassen sich kaum mehr abknicken. »Harte« Protektoren behalten ihre Form und ihr Volumen stets bei, weiche Protektoren lassen sich zum Zwecke des Einpackens komprimieren

und geben dabei die Luft ab. Einen eventuellen Frontcontainer legt man am besten zwischen Schirm und Gurtzeug. Wohin mit den empfindlichen Instrumenten - natürlich in Bekleidungsstücke eingewickelt im Helm, der ganz oben zu plazieren ist!

Features

Ideal, wenn der Sack dann noch über Kompressionsbänder verfügt, auch ein Brustgurt ist praktisch. Die Bänder sollten schnell und bequem nachzuspannen sein. An manchen Säcken sind im Schulterbereich noch zusätzliche Schlaufen zu Trageunterstützung angebracht. Insgesamt sollte der Rucksack natürlich auch nicht zu groß sein, da sonst der Inhalt wieder nach unten

fällt. Beim Kauf einer Ausrüstung sollte der Käufer unbedingt eine Einweisung und Beratung in die sinnvollste Pack-technik erhalten. Ausprobieren ist in jedem Fall angesagt!

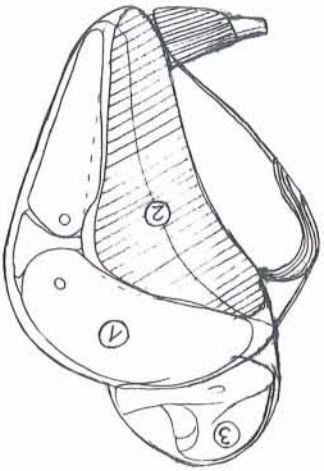
Wenns schnell gehen soll, so ist ein Schnellpacksack eine gute Alternative - meistens findet man diese zwar schnelle, aber nicht sonderlich bequeme Lösung bei den gewerblichen Doppelsitzern. Gleitschirm einfach zur Rolle setzen, Gurtzeug oben rein legen und mittels Packschnüren zuziehen. Schneller geht's nicht - aber nur, wenn man damit wirklich nur vom Auto/Bergbahn zum nahe gelegenen Startplatz unterwegs sein sollte!

Klaus Irschik



Richtiges Packen

- 1 Gurt mit Protektor
- 2 Schirm
- 3 Helm



Vereinsfest mit Punktlandewettbewerb

Zum ersten Mal fand das alljährliche Vereinsfest des Drachen- und Gleitschirmfliegervereins »Südwestfalen-Hochsauerland« in Andelsbuch statt. Der Hochnebel vereitelte den geplanten Wettbewerb am Samstag. Trotzdem feierten wir abends am Lagerfeuer bis spät in die Nacht. Unser Ausharren wurde am Sonntagmorgen mit strahlendem Sonnenschein belohnt. Um 10 Uhr wurde das Briefing am Startplatz angesetzt. Alle Flieger und Fliegerinnen gaben ihr »Be-

stes« beim Schätzzeitfliegen mit Punktlandung, schließlich gab es tolle Preise zu gewinnen. Außerdem konnten alle Vereinsflieger Gurtzeuge von Skyline testen. Lars von Turnpoint war zu aller Freude persönlich da und stellte uns seine Woody Valley Gurtzeuge und Schirme von Gin Gliders zum Probefliegen zur Verfügung. Alle Beteiligten waren sich einig, daß es viel Spaß gemacht hat und einer Wiederholung nichts im Wege steht. Preise kamen von: Bräuniger, Skyline, Freex, DHV, Charly, Flugschule Luftikus, Gleitzeit. An dieser Stelle nochmals vielen Dank!

Drachen- und Gleitschirmfliegerverein
Südwestfalen-Hochsauerland
Martin Nedele

Mit 66 Jahren, da fängt das Leben an ...

Das dachte sich wohl auch Hans Kienlein aus Wiessenburg / Bay.. Mit 66 begann der Hans seine Fliegerkarriere als Gleitschirmpilot. Nun feierte unser Hans seinen 70. Geburtstag und er ist immer noch voll aktiv, sowohl in der Luft als auch im Verein. Neben reger Beteiligung am Schleppbetrieb in Dietfurt trifft man ihn auch öfter im Zillertal, und dort nicht selten an

der Basis. Kein Wunder! Die treue Begleitung seiner Ehefrau und der neue Schirm »beflügeln« ihn zu diesen Aktivitäten. Herzliche Glückwünsche und weiterhin tolle Flüge.

Schleppgemeinschaft Dietfurt / Altmühltal
Harry Hecht



Jung und Alt gehen begeistert in die Luft

Das Fliegen mit dem Gleitschirm ist wohl die unkomplizierteste Art zu fliegen. Sicherlich deshalb folgten der Einladung der Motorradfreunde Wolbrechtshausen, des Drachen- und Gleitsegelvereins Göttingen, in Zusammenarbeit mit der Harzer Gleitschirmschule, bei schönstem Sonnenschein und idealen Windverhältnissen insgesamt 40 Flugbegeisterte der Einladung, sich einen Traum zu erfüllen und mit den Tandempiloten einen Passagierflug mit dem Gleitschirm auf dem Fluggelände Wolbrechtshausen zu wagen. Den Beteiligten war dies ein Vergnügen und sicher ein unvergeßliches Erlebnis, konnte man doch mit dem Gleitschirm schwerelos durch die Luft gleiten und sich die Landschaft bis Hardeggen, Bovenden und Nörten-Hdbg. betrachten. Der älteste Passagier war Werner Schwerdtfeger aus Göttingen, der mit seinen 67 Jahren gleich seine Teilnahme am nächsten Tandemflugtag zusicherte. Die Winde wurde in diesem Jahr wieder von James Häßner als erfahrener Windenfahrer und Windennachprüfer bedient. Der Tag verging für alle wie im Fluge. Die Motorradfreunde Wolbrechtshausen sorgten für das leibliche Wohl der Passagiere und Zuschauer. Manfred Behme, Pilot im Drachen- Gleitsegelverein Göttingen, erfreute außerdem alle mit seinem Spiel auf dem Dudelsack und für die Kinder wurden noch Treckerfahrten rund um das Fluggelände durchgeführt. Die Veranstalter danken allen Aktiven für ihre Hilfe bei der Durchführung dieses für alle Beteiligten schönen Flugtages.

Drachen- und Gleitsegelverein Göttingen
Solvey Boehm



Asslarer Gleitschirmflieger im Fliegerlager

Heuer verbrachten die Asslarer Gleitschirmflieger ihr dies-jähriges Fliegerlager nicht zu Hause, sondern in Bad Salzungen. Durch den guten Kontakt zu Horst Barthelmes, der dort ansässig ist, konnte noch kurzfristig dieser Termin festgelegt werden. Wir möchten uns bei Horst recht herzlich bedanken. Er kümmerte sich wirklich um fast alles. Als wir ankamen,



mähte er noch schnell die Schleppstrecke, zeigte uns anschließend die hervorragenden sanitären Anlagen, und nicht zuletzt konnten unsere Flieger, welche kein Wohnmobil hatten, im Unterrichtsraum nächtigen. Nicht nur die Schlepps und das thermisch aktive Bad Salzungen machten uns Spaß, sondern auch der Unterricht von Horst über Sicherheitsvorkehrungen beim Windenschlepp. Es ist überflüssig zu erwähnen, daß die Fliegerei ein Erfolg war, wenn man Höhen von bis zu 1.800 m erzielt. Gut angekommen war auch die selbstgemachte Gulaschsuppe von unserem Windenwart und Vereinskoch Volker Zimmermann, obwohl diese dem Schleppbeauftragten des DHV wegen arger Schärfe noch am nächsten Tag zu schaffen machte.

Für uns steht fest, daß dieses Fliegerlager zu einem festen Bestandteil in unserem Verein wird. Bleibt zu hoffen, daß andere Vereine folgen, um die Gastfreundschaft und das tolle Gebiet kennenzulernen.

Asslarer Gleitschirmflieger
Werner Schlegel



Clubmeisterschaft mit dem Motto Sicherheit

Nachdem im Jahre 1998 die Clubmeisterschaft in Andelsbuch wegen des schlechten Wetters ausfallen mußte, gestattete diesmal herrlicher Sonnenschein und damit verbundene Thermik einen gelungenen Wettbewerb mit drei Durchgängen. Die Aufgaben waren für die 19 Flieger wie immer so gestellt, daß jeder Teilnehmer, ob Profi oder Beginner, die gleichen Chancen hatte, das heißt, es ging weder um Streckenfliegen noch Geschwindigkeit, sondern in erster Linie um Geschick und Sicherheit.

So gab es diesmal keinen Landepunkt in der Mitte des Zielkreises, so daß wilde Stallmanöver die Wertung nicht beeinflussen. Ebenso gab es kein Minimalzeitfliegen.

Neu war der theoretische Prüfungsteil vor dem Flug, bei dem richtige Antworten auf Fragen zur Sicherheit mit Bonuspunkten belohnt wurden: Vorflugregel am Hang in der Thermik, für Andelsbuch-Flieger ein wichtiges Thema - häufig ein Buch mit sieben Siegeln - zumindest in der Praxis. Fünf freiwillige Helfer sorgten für einen reibungslosen und fairen Ablauf.

Die Sieger, 1. Joachim Böckler - 2. Karsten Weiß - 3. Stefan Schüler, und letztlich alle Teilnehmer erhielten die von unseren Sponsoren, unter anderem Airela, Bräuniger, Freex, Flugschule Paraflly, Adventure Sport, UP usw. großzügig gestifteten Preise.

1. Paraflly-Club-Schwaben
Wolfgang von Brunn

Nachwuchsarbeit an der Basis

Um einem drohenden Mitgliederschwund frühzeitig entgegenzuwirken sind gute Ideen gefragt. Eine davon wurde im August beim Augsburger Drachenflierer Club in die Realität umgesetzt.

In beinahe jedem kleinen Ort wird während der Sommerferien für die Schüler der Grundschule ein Ferienprogramm aufgestellt, damit es den Kleinen auch während der Ferienzeit nicht langweilig wird. So auch in Wehringen, einem kleinen Dorf nahe des Schleppgeländes der Augsburger

Drachenflierer.

Dieses Jahr folgten die Mädchen und Buben der Einladung der Vereinsmitglieder, sie bei einem kleinen Abstecher mit dem Fahrrad einmal zu besuchen. 15 Kinder im Alter zwischen 7 und 11 Jahren

kamen und sahen an einem herrlichen Thermiktag zu, wie sich vor ihren Augen die Drachen und Starrflügler entfalten. Unzählige Fragen zeigten den stets bereitwillig antwortenden Piloten, daß das Interesse geweckt war. Staunend erlebten die Kinder, wie sich die ersten Starter prompt an die Basis verabschiedeten, um auf Strecke zu gehen. Am Boden wurde dabei während einer kleinen Stärkung über

das Geschehen in der Atmosphäre diskutiert. Ein kleines Quiz mit Sachpreisen rundete die Veranstaltung ab. Sowohl für die Kinder als auch für die Piloten verging die Zeit im wahrsten Sinne des Wortes wie im Fluge.

Augsburger Drachenflierer Club
Kurt Schumann

Präsentation Drachen- und Gleitschirmfliegen auf der Internationalen Woche in Bergheim

Um den lautlosen Sport in der Region bekannter zu machen, stellten die Ostwindfreunde bei der internationalen Woche an zwei Tagen (18./19.09.1999) in Bergheim das Drachen- und Gleitschirmfliegen einem breiten Publikum vor. Der aufgebaute Drachen und ein Gleitschirm »zum Anfassen« waren die größte Attraktion für ganze Familien. Mit tollen Fliegerfotos konnten wir den insgesamt über 25.000 Besuchern dieser Veranstaltung die Schönheit unseres Sports vermitteln. Prospekte von ausgesuchten Flugschulen, Handzettel des DHV und Infoblätter über die Ostwindfreunde gingen weg wie » warme Semmeln«. Unser Fazit: Das machen wir noch einmal. Wir werden zudem versuchen, bei Flugplatzfesten -z.B. Segelflieger- in der Nähe mitzumachen, damit die Resonanz noch besser ist.

Monika Ostert-Ostermann

Teneriffa Paragliding-Ferien total

- ♦ Typisch kanarische Bergfinca auf 940 m
- ♦ Ruhig gelegen, direkt im Fluggebiet (Ifonche 500 m und Jama 3 km)
- ♦ Übernachtung im DZ und individuellem Frühstück
- ♦ Flughafentransfer
- ♦ täglich Paraglidingtaxi mit freundlicher Betreuung

**580,- DM
pro Woche**
Gruppen- und Vereins-
angebote auf Anfrage

Alternativprogramme wie Mountainbike- und Motorradtouren, geführte Wanderungen und Inselausflüge organisieren wir ebenfalls für Sie. Ausserdem haben Sie die Möglichkeit, sich in unserem à la carte-Restaurant mit internationaler und marktfrischer Küche verwöhnen zu lassen. Wir würden uns freuen, Sie als unsere Gäste zu begrüßen.

Fon & Fax 00 34/9 22/72 58 94

SCHWENKEL
Sprint
Handschuhe für Champions



Schwenkel GmbH

Handschuhfabrik

Reit-, Fahr- und Bekleidungshandschuhe
Wasserwiesen 2 D-72555 Metzingen (Glems)
Telefon (07123) 20 45-0 Telefax (07123) 20 45-45
Email info@schwenkel.de Web <http://www.schwenkel.de>

Referat »Testverfahren für Gleitschirme« von Hannes Weininger

Im Juli 1998 hatte unser Club Horst Barthelmes eingeladen, der im Rahmen des DHV Vereine kostenlos zum Thema Windenschlepp informiert. Das Referat von Hannes Weininger ist das zweite von vier angebotenen Seminaren des DHV. Mit eigener Technik kam Hannes in Bremen an, die

Technik war schnell aufgebaut. Das Vereinslokal füllte sich. 25 aktive Flieger und fünf in Ausbildung stehende passive Piloten besetzten die Plätze. Nun ging es los. Hannes referierte über das Testverfahren für Gleitschirme,

Hängegleiter und Rettungsgeräte. Er lehnte sich an die Testflüge im DHV an und berichtete im Einzelnen über Kategorien/Klassifizierungen, über Startverhalten, Handling und Verhalten bei schwierigen Manövern. So lernten wir die Beurteilung der unterschiedlichen Flugzustände kennen. Die Geschichte der Testversuche vom DHV war beeindruckend. Nach Hannes Vortrag kam es noch zu heftiger Diskussion. Dirk, unser Vorstand, bemängelte, daß es keinen Testbericht oder Gutachten über die Windentauglichkeit der Gleitschirme gibt. Hannes nahm die Anregung mit zum DHV. Wir hoffen, nun in naher Zukunft auch mal einen Bericht oder einen Test zur Windentauglichkeit zu lesen. Vielen Dank, Hannes!

Gleitsegelclub Weser
Rolf Ebeling-Heichler

Faszination Gleitschirmfliegen

Die Flugfreunde Ulm/Donautal e.V. (FUD) veranstalteten ihr diesjähriges Vereinsturnier in Andelsbuch im Bregenzerwald. Bei schönem Wetter wurden Aufgaben wie Zeitfliegen, Zielabwurf eines nummerierten Holzklötzchens und eine Ziellandung verlangt. Den 1. Platz belegte Martin Werner aus Elchingen, 2. wurde Hans Haller aus Neu-Ulm und 3. wurde Klaus Römer aus Blaubeuern/Asch. Unsere Damen Gisela Bober und Syron Belak belegten einen beachtlichen 11. und 12. Platz von insgesamt 20 Teilnehmern. Mit einem Grillfest am Landeplatz ging ein schöner Flugtag zu Ende. Interessenten sind gerne zu unserem Stammtisch jeden 1. Freitag im Monat um 19.30 Uhr in die Gaststätte Gut Holz in Neu-Ulm eingeladen.

Flugfreunde Ulm/Donautal

Schönes Fluggelände sucht Piloten

Wir sind ein kleiner gemütlicher Verein, der zum Wintersportverein St. Gescher gehört und ca. 20 Mitglieder/Innen hat. Unser Fluggelände liegt im Münsterland, ca. 35 km von Münster (in Westfalen) entfernt. In der schönen At-

mosphäre in unserem Gelände hätten wir noch Platz für einige neue Pilotinnen und Piloten, auch Gastflieger und Fluggäste sind gern gesehen. Wenn Ihr fliegen wollt: Unser Telefon am Platz ist am Wochenende ab 10.00 Uhr besetzt, und ansonsten ruft bitte Dieter Wemhöner, Andreas Sibbing oder Peter Abbing an. Neugierig? Dann kommt doch einfach mal vorbei - ein Kaffee ist immer drin. Wo? In der Bauernschaft

Gaupel, zwischen Coesfeld und Billerbeck. Wir verfügen über eine ca. 800m freie und zugelassene Schleppstrecke in Süd/West-Lage. Wann? Immer bei fliegbarem Wetter. In der Woche ist der Flugbetrieb nach Absprache mit den Mitgliedern auch möglich. Was? Drachen und Gleitschirm (auch Doppelsitzer). Ansprechpartner für Drachenflieger: Dieter Wemhöner, West 1 / 2, 48324 Sendenhorst Tel: 02535/953723 Andreas Sibbing, Mühlenweg 35, 48712 Gescher Tel: 02542/1073 Ansprechpartner für Gleitschirmflieger: Peter Abbig, Basteiwall 13, 48653 Coesfeld Tel: 02541/71891 oder 0170/3157389 Telefon am Platz: 0170/2652711. Ihr könnt auch im Internet unter folgender Adresse schauen: www.rcc-computer.de/wsv-st.gescher/, die Koordinaten für Euer GPS sind: N:51857.898' E:007812.240'.

Wintersportverein Sankt Gescher
Dieter Wemhöner, Andreas Sibbing, Peter Abbig



Fliegen beim Langen Eugen

Viel Arbeit und sehr viel Motivation investierte der Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Siebengebirge in die Präsentation unseres Sportes beim Fest des Sportes in den Bonner Rheinauen. Rund 60 Vereine stellten sich und ihre Sportarten unter dem Motto »eine Stadt ist in Bewegung« auf dem ehemaligen Gelände der Bundesgartenschau vor. Wir wurden dabei unterstützt von den Jungs und Mädels des »Free Flight Pool« rund um Thomas Neff. Thomas und seine Getreuen waren extra aus Süddeutschland angereist, um uns bei dieser Veranstaltung durch ihr Know-how, einen In-



fostand, den Drachenflugsimulator und jede Menge Prospektmaterial zu unterstützen. Aber auch der Förderpool betrat mit dem Auftritt direkt am Rhein Neuland. Denn eigentlich hat sich der Pool bisher nur auf Messen in Hallen gezeigt. Das

Fest des Sportes war aber eine Freiluftveranstaltung - mit dem Risiko, daß bei schlechtem Wetter nur wenige Besucher den Weg in die Bundesstadt finden. Aber am ersten Wochenende im September strahlte die Sonne von einem blauen Himmel, ideale Bedingungen also. Ideal für den Pool war auch, dass das Publikum nicht aus Gleitschirmkundigen bestand, sondern aus Interessierten, die gänzlich unerfahren in unserem Sport waren. Die Vergangenheitsform ist angebracht, denn rund 35 Interessierte konnten in den Auen den ersten Schritt in die Luft unternehmen - mit einem Tandem. Eine Winde und zwei Piloten standen dafür zu Verfügung. Immerhin 100 Meter und mehr konnten bei günstigen Winden an Ausklinkhöhe heraus geholt werden. Da machte es auch den Solopiloten sichtlich Spaß, immer wieder über den Köpfen der Besucher ihre Runden zu drehen. Aber auch ein Motorschirm und ein Drachen - der per Trikeschlepp vom Segelflugplatz Eudenbach zur Rheinaue kam - sorgte dafür, dass sich immer wieder die Hälse in den Himmel reckten. Tolles Flugwetter, engagierte Vereinsmitglieder und Besucher, die uns das Prospektmaterial förmlich aus den Händen rissen. Keine Frage - im nächsten Jahr sind wir gerne wieder dabei.

Drachen und Gleitschirmclub Siebengebirge
Markus Scheid

Sicherheitstraining

Es ist wohl als sicher anzunehmen, daß die meisten Teilnehmer beim ersten Kurs am Achensee vor dem ersten Flug eine gehörige Portion Respekt haben. Die meisten Aufgaben sind Manöver, die wir im freien Gelände nicht unbedingt suchen, seien es Einklapper, Notabstiege oder ähnliches.

Da fliegt man nun auf den See mit einem mulmigen Gefühl im Bauch zu, doch plötzlich ist die immer so ruhige Stimme vom Fluglehrer Karl Slezak am Funk und gibt die Anweisungen für die Flugmanöver sowie sämtliche notwendigen Korrekturen durch, noch bevor wir selber merken, daß etwas daneben gehen könnte. Wir haben anfänglich fast ausschließlich Fehler bei den doch anspruchsvollen Flugfiguren gemacht, jedoch ist es die beruhigende Ausgeglichenheit, die das ganze Team dort auszeichnet und uns Piloten ein beruhigendes Gefühl übermittelt.

Noch mal ein herzliches Dankeschön für den unfallfreien Lehrgang. Ich werde spätestens nach dem Kauf eines neuen Schirms mich zu einem neuen Kurs anmelden.

Adolf Karglseder

Flug bis kurz vor Holland

Für das Mitglied des Drachenfliegerclubs Hochsauerland Andreas Tilg aus Hamm ging ein Traum in Erfüllung. Mit seinem Drachen startete er um 13.00 Uhr auf dem Brunsberg bei Höxter. Durch Ausfliegen der guten Thermik erreichte der 34jährige Lehrer bald Höhen von 2400 m über dem Meer. Die zuvor geplante Flugroute führte in Richtung Nordwesten, hierbei wurde zunächst das Hermannsdenkmal im Teutoburger Wald überflogen. In der aufsteigenden Thermik flog der Pilot immer wieder bis zur Wolkenbasis um eine möglichst weite Strecke erfliegen zu können. Die Steiggeschwindigkeit unter den herrlichen Haufenwolken betrug knapp 20 km/h. Über Halle konnte der Drachenflieger das ca. 2100 m unter ihm liegende »Gerry Weber Tennisstation« erkennen. Weiter nordwestlich erreichte er den Dortmund - Ems - Kanal. Nach 5 ½ Stunden Flugzeit und einer Strecke von 174 km Luftlinie landete er bei Lingen im Emsland.

Drachenflieger Club Hochsauerland
Ingo Hanfland



Wilder Winden Wettkampf

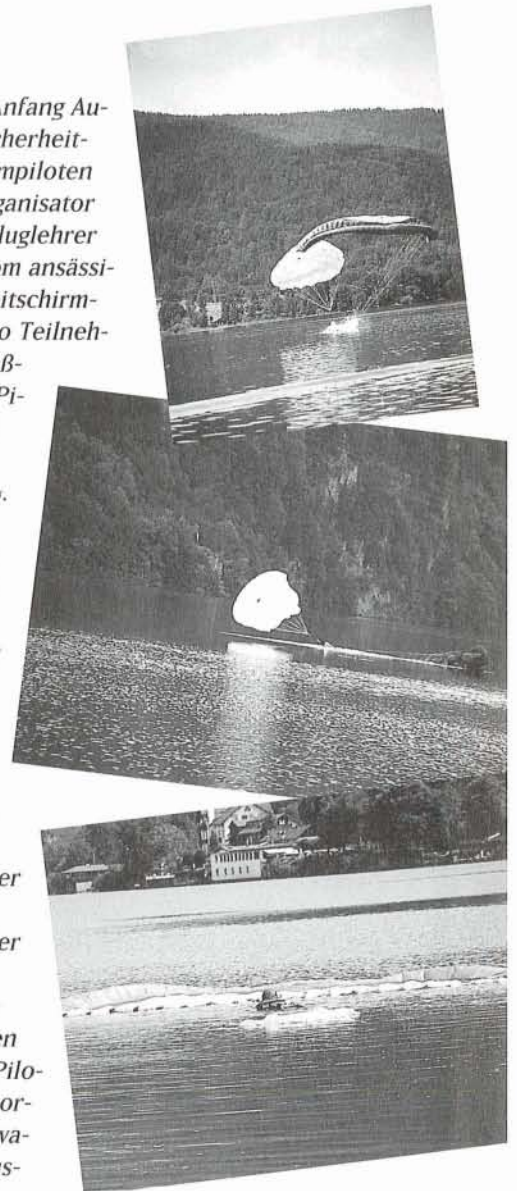
Unter dem Motto »just for fun« fand am 18./19.09.1999 der WWW vom Schleppteam »wilder süden« in Obergröningen bei Aalen statt. Trotz schlechter Wettervorhersage erschienen 14 Teilnehmer, davon die erfreuliche Zahl von 5 Frauen. Am ersten Tag konnten drei Durchgänge geflogen werden. Diese wurden nach Flugdauer und Ziellandwertung beurteilt. Den längsten Flug machte an diesem Tag Michaela Pusch aus Mosbach, die sich von Petra Kappel aus Spraitbach aber zeigen lassen mußte, was eine Ziellandung bedeutet. Bei den Herren hatte wie vermutet Matthias Kaiser aus Heilbronn die Nase vorn. Das Blatt wendete sich aber schon am nächsten Tag, als beim zweiten Durchlauf Ralf Pietsch aus Eschach mit den Falken in der Luft um die Wette flog, und damit den längsten Flug in diesem Wettkampf vollbrachte. Somit wurde Ralf Pietsch mit 3341 Punkten erster, gefolgt von Matthias Kaiser mit 2650 Punkten und den dritten Platz belegte Andreas Brotz aus Gaildorf mit 1841 Punkten. Bei den Damen sah die Sache etwas spannender aus, Petra Kappel hatte mit 1730 Punkten die Favoritin Michaela Pusch, die nur knappe 246 Punkte weniger hatte, geschlagen. Der dritte Platz der Damen ging an Manuela Dippon aus Schwäbisch-Hall mit 924 Punkten. Bei der anschließenden Siegerehrung konnten wir dank den Sponsoren (NOVA, Pro Design und Colortechinics) für jeden Teilnehmer einen Sachpreis vergeben. Dank des doch guten Wetters und der Mithilfe zahlreicher Vereinsmitglieder, besonders Hermann Brodbeck, der sich und seine Winde zur Verfügung stellte, wurde diese Veranstaltung ein voller Erfolg.

Schleppteam »wilder süden«
Michael Pusch

Kochelsee

Zum vierten Mal fand Anfang August ein zweitägiges Sicherheitstraining für Gleitschirmpiloten am Kochelsee statt. Organisator Lothar Deyerling und Fluglehrer Wolfgang Rupprecht vom ansässigen Klub »Kocheler Gleitschirmfreunde« konnten ca. 30 Teilnehmer begrüßen. Der Großteil der angemeldeten Piloten waren Mitglieder des Münchener Gleitschirmclubs »Bodenlos«. Bei absolut besten Bedingungen wurde nach 1-2 Stunden Fußmarsch am Gipfel des Jochbergs gestartet. Bei der Ankunft über dem See standen noch ca. 700 m Arbeitshöhe zur Verfügung. Geübt wurde das ganze Spektrum von Schnellabstieghilfen über Klapper bis hin zu Rettungsschirmwerfen. Mitglieder der Kocheler Wasserschutzwehr überwachten die Flugmanöver und bargen ins Wasser gegangene Piloten sofort mit dem Motorboot. Alle Teilnehmer waren mit Funkgeräten ausgerüstet, so daß ständig Kontakt bestand und jederzeit Anweisungen an die Piloten gegeben werden konnten. Die gelungene Veranstaltung war gleichzeitig mit einem Ziellandewettbewerb verbunden. Ein feuchtfrohliches Grillfest sorgte für die nötige Kurzweil, wobei die fachliche Diskussion über das Thema »Sicherheitstraining« eindeutig den Raum beherrschte.

Kocheler Gleitschirmfreunde
Günther Kröh



Gute Werbung

Für unseren Flugsport wurde der »Tag der Offenen Tür« zum wiederholten Male durchgeführt von den Segel- und Drachenfliegern am Flugplatz in Pohlheim. Zahlreiche Besucher waren schon am frühen Morgen unterwegs, um sich über die vielfältigen Möglichkeiten zur Ausübung des Flugsports zu informieren. Ob UL, Segel- und Motorflugzeuge oder Drachen und Gleitschirme, alle übten eine eigene Faszination auf die Besucher aus. Reichlich genutzt wurde auch die Möglichkeit, bei allen Fluggeräten als Gast mitfliegen zu können. Die kleinen Gäste übten sich, im Gurtzeug an einem Drachen hängend und von einem Autokran in die Höhe gezogen, als zukünftiger Pilotenachwuchs. Eine Attraktion neben dem Segel- und Motorkunstflugprogramm waren die Tandemstarts mit einem Drachen und Gleitschirm. Die Fallschirmspringer begeisterten mit punktgenauen Landungen ebenso die Zuschauer, wie die Ballonfahrer mit ihren bunten und prächtigen Ballons. Neben reichlich Speise und Trank konnten, mit einer guten Blasmusikkapelle, die Besucher in bester Stimmung gehalten werden. Trotz einer an diesem Tag sehr hohen Frequenz von Starts und Landungen aller Fluggeräte kam es zu keinerlei brenzligen Situationen. Hierbei gilt unser Dank besonders den Flug- und Startleitern, die mit ihrer guten Kommunikation diesen reibungslosen Flugtag erst ermöglichten. Dies sollte vielleicht ein Beispiel dafür sein, dass mit einer guten Koordination Mischflugbetrieb mit allen Flugsportgeräten auch auf anderen Flugplätzen möglich sein kann.

Drachenflieger Pohlheim
Hartmut Lehr

..... Bernhard fertig!

Wanderer, die in Ruhpolding am Unternberger »Bärenstüberl« vorbei gehen, bleiben gespannt stehen und schauen, wie Schüler des Flugzentrums ihre Gleitschirme auf dem Übungshang ausbreiten, Leinen sortieren und dann laut und vernehmlich melden: Bernhard, Sven, Steffi fertig! Und dann auf den Augenblick warten, bis das Kommando des Fluglehrers erschallt: Bernhard Start frei!! Jetzt alles richtig machen - 5 Punkte-Check! Den Schirm kraftvoll aufziehen, Kontrollblick und schon hört man: Bernhard lauf!! Den Schirm unterlaufen sind meine Gedanken und Gas geben - aber schon ist der Boden unter den Füßen nicht mehr zu spüren - ich fliege - schwerelos gleite ich den Wiesenhang herunter. Der Fluglehrer gibt mir Zeichen, die ich synchron nachvollziehen darf - doch schon ist alles vorbei. Die Landung war etwas hart. Der erste Gedanke ist aber, schnell wieder nach oben und alles noch einmal. Dabei kann man die helfenden Worte des Fluglehrer kaum registrieren und einordnen - die Gedanken sind beim Schweben (Fliegen). Der Schweiß tropft, die Muskeln schmerzen nach dem 10. Aufstieg, aber es ist viel zu schön, um aufzugeben. So übt sich eine Anfängergruppe den Hang nach oben zur 2. Stufe und träumt vom freien Fliegen weit über den Bergen.

Bernhard Dobrick



AERO-CENTER GmbH
55270 Ober-Olm / Mainz
Am Becherweg 2

Aktuelle Nachrichten:

November / Dezember 1999
WEIHNACHTSAKTION
An jedem 1. Donnerstag
im Monat Fliegerstammtisch
Vom 20. Dez. 99 bis
12. Jan. 00 geschlossen

**Dein Fachgeschäft
für Gleitschirme
Drachen und
Zubehör**

im
Rhein-Main-Gebiet

Tel. 06136 - 991815
Fax 06136 - 997118

Do 17.00 - 20.00 Uhr
Fr 15.00 - 18.00 Uhr



**PARAGLIDING
TENERIFFA**

Die Insel mit dem idealen Wind

Ganzjährig Flugurlaub auf der schuleigenen Finca
- direkt im Fluggebiet -

Es erwarten euch:
15 verschiedene Fluggebiete bis H.d. 2300 m
Thermik und faszinierende Flugstrecken
Soaring über dem Meer
individuelle Betreuung durch Fluglehrer
alle Inseltransfers
Preis: ab 490.-/Woche im DZ mit Frühstück
Sabine und Michael Theiss auf Teneriffa
Tel. 00 34 / 6 19 54 03 36

SKY-SPORTS

Bent Beilharz
Ganzjährige Komplettausbildung, Höhenflüge und Tandemschulung auch auf Teneriffa
72270 Baiersbrunn · Sankenbachstr. 76 Tel. 0 74 42 / 12 24 12
Fax 0 74 42 / 12 24 16 www.sky-sports.de



Abheben ist ohne Drogen viel besser möglich

»ABHEBEN OHNE DROGEN« eine Aktion die erstmals von Siegfried und Herbert Zankl 1998 in Stallwang organisiert und mit sehr großem Erfolg durchgeführt wurde. Dieses Fest, das seinesgleichen sucht und noch dazu für einen guten Zweck ist, übernahm dieses Jahr der Bayerische Waldverein, Sektion Wiesenfelden, mit Josef Heitzer als Vorstand. Die Idee war, einmal eine Veranstaltung abzuhalten, in der nicht Alkohol und Politiker zu Worte kommen, sondern Sport der »besonderen Art«, den man nicht jeden Tag zu sehen bekommt und der Alkohol und Drogen vergessen läßt. Auch Bürgermeister Anton Drexler mit seinem Gemeinderat sagte jegliche Unterstützung seitens der Gemeinde zu. Die Landwirte, auf deren mit Getreide und Mais angebauten Feldern die geplanten Fallschirmsprünge, Windenschlepps, Hubschrauberflüge und Modellflugvorführungen stattfinden sollten, gaben ihre schriftliche Zustimmung mit einer Selbstverständlichkeit die uns als Organisatoren verblüffte. Daß der Reinerlös dieser Veranstaltung, immerhin 6300.-DM, nicht dem Verein, sondern dem Förderverein CDG-Syndrom und der Jugendförderung zugute kommen sollten, war von vornherein klar. Ebenso, daß die Aktion absolut ohne »ALKOHOL« stattfinden wird. Die Aktion »ABHEBEN OHNE DROGEN« begann mit einem Jugendgottesdienst in der Pfarrkirche Wiesenfelden, zelebriert von Pfarrer Franz Falter und Diakon Armin Spiesl. Musikalisch unterstützt wurden beide von der Jugendband Wiesenfelden. Gospelgesang beendete den ersten Teil der Veranstaltung. Die Gleitsegelschule »AEROMAX« aus München übernahm mit großer Begeisterung die Windenschlepps für Gleitschirm und Drachen und spendete Schnupperkurse, Tandemflüge und besorgte für diesen Tag die Schleppgenehmigung (nur

für diesen Tag) vom DHV, der diese kostenlos genehmigte. Das Aufziehen der Gleitschirme und die Vorbereitung zu den angebotenen Tandemflügen wurde von ca. 3500 Besuchern des Festes mit großem Interesse verfolgt. Passagiere mußten der großen Nachfrage wegen auf einen späteren Zeitpunkt vertröstet werden. Der Drachen- und Gleitschirmflieger - Club Regental war ebenso begeistert seinem Verein vorzustellen und zu präsentieren, sowie die vielen Fragen über den Aufbau und Funktion der Drachen und Gleitschirme der Zuschauer zu beantworten. Der Fallschirmsport-Club Ostbayern, der ebenfalls Tandemsprünge anbot und die große Nachfrage nicht bewältigen konnte, wird diese zu einem späteren Termin nachholen. Die aufgeführten Vereine und Schulen die für diese Veranstaltung kein Geld bekamen, sondern bereitwillig Preise für die Tombola in Form von Freiflügen, Schnupperkursen usw. zur Verfügung stellten. Siegfried Zankl, selbst begeisterter Fallschirmspringer und Gleitschirmflieger, war für die Flugsicherheit und als Kommentator für die Flugvorführungen bestens geeignet. Aufklärung über Alkohol und Drogenmißbrauch gab an diesem Tag das Landratsamt Straubing - Bogen Abteilung Gesundheitswesen mit Werner Lokotsch an der Spitze. Sie waren ebenso begeistert mit einem Sinnes-Parcours und der Musikgruppe »YESTERDAY SONGS'S« dabei, wie auch die Polizeiinspektion Bogen mit den Drogenpräventionsbeamten Manfred Krämer und Kollegin mit dem Antidrogen-Mobil. Hier gab es Aufklärung und Auskünfte über legale und illegale Rauschmittel. Legal seien jedoch nur zwei, Alkohol und Nikotin. Die AOK BAYERN, Direktion STRAUBING, war mit einem Messestand vertreten, an dem eine Ernährungsberaterin nur ALKOHOLFREIE Mixgetränke und Säfte unter Mithilfe der BRK-Ortsgruppe zum Verkauf anbot. Die Elternbeiräte des Kindergartens und der Volksschule organisierten ca. 100 Kuchen und Torten, die zusammen mit Kaffee verkauft wurden. Die 2000 Lose für die reichhaltige Tombola mit einem Wert von mehreren Tausend DM, 1. Preis eine zehntägige Flugreise nach Kenia, waren in kürzester Zeit verkauft. Auch Bürgermeister Anton Drexler bedankte sich bei allen, die dieser Aktion zu einem so großen Erfolg verholfen haben und würde sich freuen, wieder so eine Aktion in Wiesenfeld zu haben.

Herbert und Siegfried Zankl

Ehrenmitgliedschaft für Ingo Westerboer

Anlässlich seines 70. Geburtstages am 31.07.99 hat der 1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub zu Riedenburg Herrn Prof. Ingo Westerboer die Ehrenmitgliedschaft verliehen. Damit

wollen wir sein Engagement für den Drachenflugsport zugunsten unseres Vereins und auf Verbandsebene würdigen. Ingo begann die aviatische Laufbahn 1954 mit der Segelfliegerei, steigerte sich mit der motorisierten Variante und erwarb 1961 seine erste Fluglehrerlizenz. Einen Namen machte er sich in den folgenden Jahren mit der Entwick-

lung von teilweise heute noch im Einsatz befindlichen Flug-

instrumenten. Obwohl er die Drachenfliegerei in ihren Anfangsjahren belächelte, konnte er der Faszination des freien Fliegens seit 1980 nicht mehr widerstehen. Vier Jahre später erwarb er auch hier die Fluglehrerlizenz. Laut seinem Sohn Jürgen verfügt er in den genannten Bereichen über jede Fluglizenz, die man als Mensch nur erwerben kann. Erst Mitte Juli kam noch die Doppelsitzer-Lehrberechtigung im Drachenschlepp hinzu. Erfolgreich ist er in der Wettbewerbsszene durch viele Streckenflüge im ost-bayrischen Raum. Bei der Seniorenweltmeisterschaft 1989 wurde er Gesamterster, 1998 war er als hervorragender Gesamtdritter nochmals der Erste in seiner Altersklasse. Wir hoffen, noch lange von seiner Erfahrung partizipieren zu können und wünschen Ingo weiterhin beste Gesundheit und viele schöne Flüge.

1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub Riedenburg
Michael Kellermann



Flugschule HOCHRIES

Reisebüro Hochries
Helene Mayer
Robert Niederreuther

Hochriesstraße 80
(Talst. Hochriesbahn)
83122 Samerberg
Telefon (0 80 32) 89 71
Telefax (0 80 32) 89 01

E-Mail: Flugschule_Hochries@t-online.de
Internet: http://home.t-online.de/home/Flugschule_Hochries/index.htm

Drachenfliegen Gleitschirmfliegen

Wir schulen täglich

- 8.00 bis 12.00 Uhr Anfängerkurs am Übungshang
- ab 12.00 Uhr Höhenflugausbildung Hochries oder Winde
- Schulungsbeginn und -Fortsetzung täglich möglich
- Alle Schulungsgelände im Umkreis von 7 km
- Schulungsschirme nicht älter als 3 Monate
- Höhenflüge mit Funkeinweisung
- Modernste Schulungsdrachen
- GS-Tandem-Verleih
- Sicherheitstraining

Flugtechnik und Thermikeinweisung
Castelluccio, Türkei, Bassano, Lanzarote, Bali, Luganer See

Sicherheitstraining
Luganer See

Windenschlepp
HG und GS

Theorieunterricht
HG und GS

Begleitete Flugsafaris
Eigenes Reisebüro

Service und Verkauf
Neu- u. Gebrauchtgeräte

Ein paar Zahlen, die unser Gesundheitssystem entlasten.

Schätzungsweise 8 Milliarden Mark sparen unsere 86.000 Sportvereine dem Gesundheitssystem jährlich ein. Mit ihren ungezählten Sport-Angeboten helfen sie rund 26,5 Millionen Menschen im Alter von 3 bis 99, sich bei 100% Spaß fit und gesund zu halten.

Sportvereine

© DSB

Für alle ein Gewinn

DEUTSCHER SPORTBUND
<http://www.dsb.de>

Performance-Training in den Dolomiten

Ich, als seit Geburt Gehörloser, habe bei einer Flugschule in Unterwössen das Fliegen gelernt (hatte dort die Grundausbildung und den beschränkten Luftfahrerschein gemacht). Die Lehrer dort haben sich immer gut auf mich eingestellt, indem sie auf mich geschaut und langsam und deutlich gesprochen haben (die Lautstärke ist für mich total unwichtig, da ich alles von den Lippen ablesen muß), auch mit Händen und Füßen gezeigt, da sie ja nicht die Gebärdensprache beherrschen.

Leider komme ich viel zu selten zum Fliegen und war daher begeistert, als von dieser Schule Performance-Trainings angeboten wurden. Endlich eine Möglichkeit, in einer Gruppe ein neues Fluggebiet kennenzulernen und dabei die eigenen Fähigkeiten weiter entwickeln zu können und das noch unter der Aufsicht von erfahrenen Gleitschirmlehrern.

Wir waren 12 Leute im Alter von 28 bis 62 Jahren, davon 4 Frauen. Einige flogen schon lange, aber unregelmäßig, andere wollten mal ein anderes Fluggebiet kennen lernen, bzw. wie ich endlich besser starten können.

Mit dem Wetter hatten wir Riesenglück, die ersten 4 Tage fast nur blauer Himmel und gute Thermik. Jeden Tag konnten wir ein bis zwei Mal auf und am Sella-Massiv fliegen. Auch lernten wir, mit unserem Schirm am Boden zu »spielen«, damit wir dann als Endziel mal den Rückwärtsstart vollendet beherrschen können.

Wir probierten beim Fliegen das Beschleunigungssystem und das Ohrenanlegen (des Schirms, nicht unsere!) aus. Uns wurden Übungen zur Steigerung des Selbstvertrauens und zur Entspannung beim Fliegen demonstriert. Beim Halten der Steuerschlaufen die Arme locker lassen, beim Kurven sich voll auf die Seite legen, was am Boden leicht erscheint, in luftiger Höhe aber schon Mut erfordert. Das Gurtzeug in der Luft straffer anziehen oder lockern, sich bequem hinsetzen.

In der Theorie wurde auch über die Angst vor der Angst, bzw. der Angst vor der Gefahr und deren Bewältigung, sowie über die verschiedenen Faktoren, die Einfluß auf den Start und das Fliegen haben, gesprochen.

Am Ende der Woche fühlte jede/r sich sicherer und startete eindeutig sauberer. So ein Training ist jedem wärmstens zu empfehlen. Ein Aufruf in eigener Sache: Kennt jemand einen Piloten, der auch gehörlos ist oder gebärden kann? Mit solchen Piloten würde ich gern mal ein Wochenende fliegen und könnte dann abends in der Gruppe voll mit diskutieren.

Godehard Ricke, RICKE@ODN.DE

Technik und Natur im Einklang

Einen High-Tech Windrichtungsanzeiger können seit einiger Zeit die Piloten des Gleitschirmverein Rennsteig für sich nützen. In der Nähe eines ihrer Schleppgelände in Lauenhain entstand eine der modernsten Windkraftanlagen. Phantastische Bilder wie dieses zeigen die ganze Schönheit unseres Sports. Lautlos drehen Windrad und Gleitschirm ihre Kreise im Einklang mit der Natur.

Gleitschirmverein Rennsteig
Eva-Maria Rebhan



Über die Berge fertig los..... !

**Fliegertreff in der blauen Silvretta - Tirol
Galtür - Ischgl**

Die Flugschule mit bestem Image.
Das Hotel mit emotionaler Servicequalität.
Das ideale Urlaubsziel für Club's und Familien.

- Beste Betreuung für Genußflieger
- Größtes Ausbildungs- u. Weiterbildungszentrum
- 25 jähriger Flugerfahrung.
- Höhenflüge für die in Ausbildung sind DHV und AERO CLUB anerkannt
- Tandemflüge mit dem Paragleiter.
- Individuelles Flugservice: Funkeinweisung, Abholdienst bei Streckenflug, Starthilfe u.s.w.
- Fliegerstammtisch.
- Alternativsportarten: Rafting, Silvretta - Gletschertour.
- Hauseigene Mountainbikes.
- Integration und Sicherheit ist unsere Stärke.
- Vorteilspreise im Hotel Der Silbertaler für Flieger und Angehörige.

**SOMMERHIT
ULTRA-ALL-INCLUSIV-WOCHEN
INFORMIER DICH JETZT!
S 4 900.**

Flugschule Silvretta „high & fun“ Hotel der Silbertaler“ Elmar Ganahl
A 6563 Galtür 61a Tel. 0043 5443 8256 Fax. 8459

e-mailadresse: silbertaler@tirol.com, <http://www.galtuer.at/silbertaler>



Precision-Cup der Haller Drachenflieger

Mit der hohen Beteiligung von achtzehn Teilnehmern wurden am Einkorn in Schwäbisch Hall die Vereinsmeisterschaften des Hängegleiterclubs Einkorn geflogen. Genauigkeit beim Landen im 50-Meter-Kreis und eine möglichst lange Flugdauer entschieden den Wettbewerb. Neben Routiniers wie Rainer Rössler, Martin Gronbach und Mike Pranke nahmen auch einige Nachwuchspiloten teil, die erst im Frühjahr bei der »Aktion Airborne 99« des Hängegleiterclubs Schwäbisch Hall mit dem Drachenfliegen begannen. Die jungen Piloten Konrad Bader, Lutz Firnkorn, Marco Beck und vor allem Achim Vollmer (8. Platz der Gesamtwertung), die noch gar nicht so viele Flüge vom Haller Hausberg gemacht hatten, sorgten mit präzisen Landungen unter den Augen des Ausbildenden für Aufsehen beim Wettfliegen. Von Beginn an jedoch dominierte der ehemalige Liga-Pilot Rainer Rössler mit zwei beinahe-Punktlandungen die Wertung und gewann verdient vor Martin Hofmann, während es auf den Plätzen 2-6 extrem spannend wurde und vor der Endauswertung alles offen blieb. Der Titelverteidiger Martin Gronbach konnte jedoch den 3. Platz vor Martin Stengelin und Hans-Günther Mühlbach belegen.

Hängegleiterclub Einkorn
Christoph Wankmüller

Sonnwendfliegen

Wie man mit Ecstasy »HIGH« wird, wissen wahrscheinlich viele der »Love-Parade« Besucher.

Wie man ohne Drogen »HIGH« werden kann wußten wir bis dato auch schon, nämlich einfach mit dem eigenen Drachen oder Gleitschirm abheben. Wie man von einem Exxtacy »HIGH« werden kann, davon wollten sich unsere drachenfliegenden Vereinsmitglieder überzeugen. Zum traditionellen Sonnwendfliegen auf dem Flugplatz Bautzen-Litten hatte der Verein Peter Seifert als Vertreter der Firmen Wills Wind und Flight Design eingeladen. Er brachte die aktuellen Wills Wing Drachen und einen Exxtacy mit. Die Wetterbedingungen ließen zwar problemloses Probefliegen der Geräte zu, jedoch aus der Winde keinen Thermikanschluß. So konnte der Exxtacy von allen ausgiebig getestet werden, denn die Gefahr, daß sich jemand mit dem Starrflügler auf und davon machen konnte, bestand also nicht. Bereits nach den ersten Starts checkten einige Piloten im Kopf ihr privates Vermögen durch, ob man sich nicht vielleicht doch

die Droge

Exxtacy leisten könne.

Es wurden auch die anderen Drachen getestet, aber bei weitem nicht so intensiv. Am



Abend konn-

ten bei Bratwurst, Steak und Bier die Erlebnisse ausgewertet werden. Sonntags kam es aufgrund der Wetterbedingungen zu keinem Start mehr. Wer einmal in dieser Ecke Deutschland fliegen möchte, ist herzlich bei uns willkommen. Wenn Wind und Thermik passen, kann man es ja mal mit einem Streckenflug bis nach Görlitz, der östlichsten Stadt Deutschlands, probieren und bei der Gelegenheit die in Deutschland einzigartige und gut erhaltene Altstadt von Görlitz besichtigen. Tel: 03585/401965 oder 03585/739723.

Leichtflieger Oberlausitz
Daniel Kupper

Fliegerlager in Alfeld/Leine

Man spürte, es hat allen beim Fliegerlager in Alfeld Spaß gemacht. Am Freitag, den 16. Juli, ging's los: Getränke besorgen, Wiese mähen, Wohnwagen und Zelte aufstellen. Als angereiste Teilnehmer wurden wir vom Alfelder Verein direkt in die Vorbereitung mit eingebunden und fanden schnell Kontakt zur lokalen Fliegerszene. Bei strahlendem Sonnenschein konnten am Samstagmorgen ab 11:00 Uhr die ersten Windenschlepps durchgeführt werden. Mit satten 1.000 Metern Strecke zum Seilauslegen gelang es einigen Piloten, einen nahen Soaring-Hang zu erreichen und sich dort zu vergnügen. Als am Abend das Freibad der Stadt Alfeld besucht wurde, waren alle glücklich über die notwendige Abkühlung. Im vereinseigenen Partyzelt ließ es sich danach gut feiern. Fliegerisch war der Sonntag am erfolgreichsten. Lange Thermikflüge, auch mit Passagier, waren möglich. Die Alfelder Drachen- und Gleitschirmgemeinschaft und die Firma Airlift sorgten mit 2 Schleppwinden für einen perfekten Flugbetrieb. Knut Schwertfeger und alle vom Verein hatten die Veranstaltung bestens organisiert. Die 3 Tage vergingen für uns wie im Flug und wir freuen uns schon auf das Fliegerlager an der Leine im Jahr 2000.

Martin Staudt und Josef Klein

2. Fliegerfest in Lasserg/Burgen und Mosel-Cup

Vor eindrucksvoller Kulisse an den Weinbergen der Untermosel luden die Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn zum 2. Fliegerfest in Burgen ein. Rund 150 (!) Flieger sowie tausende Zuschauer aus ganz Deutschland kamen. Gestartet wurde am schönen Naturstartplatz oder an der Winde, so daß alle Piloten schnell und unkompliziert in die Luft kamen.

Die Zutaten für erlebnisreiche Flüge und ein tolles Fliegerfest waren vorhanden: Schönes, heißes Wetter und ein strammer Nord-Ost-Wind über das ganze Wochenende, der sogar einige Piloten an die 2.800 m hohe Wolkenbasis hinaufblies. Die gute Organisation ermöglichte es, sehr schnell alle Flieger vom Landeplatz in Burgen für einen Spottpreis von 2,00 DM zum Startplatz nach Lasserg zu transportieren. Fünf Tandempiloten waren ununterbrochen für Passagierflüge ausgebucht und flogen Dutzende begeisterte Zuschauer zu Tal oder landeten nach ca. 20-minütigem Flug wieder Top. Mit dabei waren auch der Pastor und der Bürgermeister des gastgebenden Ortes Burgen, die sofort ihren Spitz-

namen weg hatten: Don Camillo und Peppone. Pastor Röhrig war sofort zu einem Tandemflug bereit und auch der Bürgermeister Uhrmacher ließ es sich nicht entgehen, unter dem Jubel der Einwohner seinen Ort von oben zu inspizieren.

Der Presse blieb dieses Fest nicht verborgen. Gleich 3 Fernsichtteams, 2 Rundfunkreporter und ein dpa-Fotograf sorgten für ein überaus positives, überregionales Presseecho. Der SWR strahlte zur besten Sendezeit einen Bericht über den Mosel-Cup aus. Auch im fernen Chemnitz nahm man von den fliegerischen Aktivitäten Notiz und brachte ein 4-farbiges Foto mit einem kurzen Bericht. Ein Radioreporter faßte allen Mut zusammen und kommentierte live aus der Luft seinen 1. Tandemflug für den Südwestfunk, den er mutig mit Armin Harich



durchführte.

Beinahe nebenbei wurde der Mosel-Cup ausgeflogen, an dem 50 Piloten teilnahmen. Er bestand aus 2 Teilen; einem Punktlande- und einem Streckenflugwettbewerb.

Sieger wurden: 1. Jürgen Decker, 2. Karl-Hienz Frenz, 3. Peter Fritz.

Im Jahr 2000 wollen die »Rhein-Mosel-Lahner« noch eins draufsetzen. Es gilt das 15-jährige Vereinsjubiläum in Burgen / Lasserg zu feiern. Daher sollten sich alle Drachen- und Gleitschirmflieger den 5. - 7. August 2000 vormerken. Wer mehr über den - mittlerweile 180 Mitglieder zählenden - Verein und seine Aktivitäten wissen möchte, wende sich bitte an den 1. Vorsitzenden Werner Schmitt, Tel: 02773/418.

Drachenfliegerclub Lahn
Frank Herr



Neue Schleppperspektive im weiten Osten von Brandenburg

Fliegen im Oderbruch - Piloten gesucht

Die »Interessengemeinschaft Drachen- und Gleitschirmflug« sucht zum Flugbetrieb und zur Gründung eines Vereins noch dringend Piloten aus Ost-Brandenburg und Berlin. Das Fluggelände »Altlewin« wurde kürzlich neu durch den DHV zugelassen. Altlewin liegt ca. 80 Kilometer nordöstlich von Berlin im Oderbruch bei Wriezen. Die Start- und Landeflächen erlauben Windenschleppstarts in alle Windrichtungen mit einer Schlepplänge bis zu 1200 m. Das weiträumige Gelände erlaubt auch Betrieb mit mehreren Winden. Piloten sollten unbedingt mit uns Kontakt aufnehmen. Andreas Köpernick (033456-35504), Heiko Zabel (033456-71424; e-mail: heiko.zabel@t-online.de).

Heiko Zabel

Streckenflug Seminar für Drachen- und Gleitschirmflieger

Datum 11./12. März 2000, Flugplatz Unterwössen
11. März Theorie, 12. März Praxis mit der Möglichkeit, die Schlüsselstellen verschiedener Startberge im Motorsegler abzufliegen.
Näheres unter Tel. 08052/9700 (abends ab 18 Uhr) E-Mail: 1004-525@online.de

Wolfgang Lengauer

Weiter Gleitschirmflug

Am Sonntag, den 01.08.99, veranstaltete der Gleitschirmfliegerverein Para Air Augsburg West e.V. gegen 13.00 Uhr für seine Mitglieder einen Windenschlepp. Das Vereinsmitglied Franz Endreß aus Dinkelscherben startete gegen 13.30 zu seinem Flug. Von Bruno Platzer an der Winde in die Höhe gezogen, konnte Franz Endreß aufgrund der hervorragenden Thermik bereits nach wenigen Flugminuten seine Heimat aus einer Höhe von ca. 1.500 Metern betrachten und beschloß einen Streckenflug zu beginnen. Vorbei an Burgau und Günzburg erreichte er in kurzer Zeit die Stadt Ulm. Westlich von Ulm konnte er nochmals aus einer Höhe von 250 m über Grund aufbauen. Vorbei an Münsingen über die Schwäbische Alp Richtung Reutlingen. Gegen ca. 18.00 Uhr beendetet Franz Endreß seinen spektakulären Flug mit einer Landung auf einem Segelfluggelände in Mössingen.

Para Air Augsburg West
Bernhard Tochtermann

Vereinszeitschrift der Ostwindfreunde

Die im September-Info vorgestellte Vereinszeitschrift der Ostwindfreunde ist selbstverständlich auch für interessierte Leser außerhalb des Vereins zu beziehen. Gegen Rückporto in Briefmarken (3,00 DM) senden wir gerne das Sommerheft 1999 sowie das Winterheft 2000 (erscheint Ende Januar) zu. Kontaktadresse: Hans Josef Roggendorf, Am Kolvermaar 28, 50170 Kerpen.

Ostwindfreunde
Hans Josef Roggendorf

Pressearbeit praktisch: Presseseminar Gleitschirmfliegen für Journalisten der Region

Als ich die Idee hatte, wusste ich nicht, ob überhaupt Interesse dafür da sein würde. Also probierte ich es aus. Ich lud die Journalisten unserer Region ein, sich in Theorie und Praxis über das freie Fliegen zu informieren. »Presseseminar Gleitschirmfliegen« nannte ich die Veranstaltung. Die Ziele waren: Journalisten Informationen über unseren Sport zu vermitteln, damit sie bei ihrer künftigen Berichterstattung über Flugtage u.ä. auf Hintergrundwissen zurückgreifen können und - vielleicht sogar beim einen oder anderen die Begeisterung für das freie Fliegen wecken.

Die Resonanz war ermutigend. Elf Teilnehmer hatten sich angemeldet, von denen tatsächlich sieben auch kamen (die anderen vier waren beruflich verhindert, weil sie über den Zieleinlauf des Deutschland-Radrennens in Bonn berichten mussten). Im theoretischen Teil des Seminars erläuterte ich gemeinsam mit unserem Vereinsvorsitzenden anhand einiger Video-Ausschnitte die Grundlagen des Fliegens mit dem Gleitschirm und dem Drachen. Dazu gab es schriftliche Infos über das Fliegen und über unseren Verein. Die JournalistInnen (es war auch eine Frau dabei) waren derart neugierig, dass der Theorie-Teil des Seminars nicht eine Stunde - wie ursprünglich geplant - sondern fast zwei Stunden dauerte. Es hat uns allen riesigen Spaß gemacht.

Dann ging es zur Praxis hinaus ins Gelände. Zwei Tandemschirme mit Piloten und zwei Winden standen dafür zur Verfügung. Während die ersten Passagiere sich bereits startklar machten, konnten ihre KollegInnen versuchen, einen Anfängergleitschirm in der Ebene aufzuziehen. Dank des günstigen Windes gelang es allen und der Erfolg schwellte ihre Brust.

Auch beim Tandemfliegen kniff keiner. Ausgestattet mit unzähligen Kameras am Boden und in der Luft begaben sich die Ritter der spitzen Feder in die Obhut der Tandempiloten und stiegen rund hundert Meter hoch in den blau-weißen Himmel.

»Und, wie war's?«, fragte ich jeden Seminarteilnehmer, sobald er wieder auf der Erde war. »Toll!«, fanden alle ohne Ausnahme. Ich fand das auch. Alles hatte hervorragend geklappt, auch dank der tatkräftigen Unterstützung vieler Vereinskameraden, die zum Gelingen des praktischen Teils beigetragen hatten.

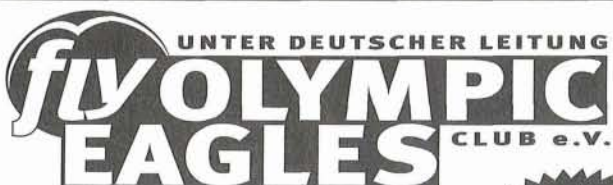
Was sich dann aber in den Blättern niederschlug, war schlicht überwältigend: Die Bonner Rundschau machte ihren Lokalteil für den Rhein-Sieg-Kreis mit einer ganzen Seite und vielen Bildern zum Thema auf. »Sechzig Sekunden wie ein Vogel« lautete die Überschrift. Das Stadtmagazin »Schüss«, wegen seiner jungen Leserschaft besonders interessant, brachte in seiner August-Ausgabe zwei Seiten mit Bildern und dem Titel »Euphorie unter den Wolken«. Selbst das TOP-Magazin in Koblenz titelte eine ganze Seite »Faszination Fliegen...« und fügte ein schönes Foto bei. Da ich in allen Artikeln als Ansprechpartner genannt war, hatte ich in den folgenden Wochen reichlich Tandem-Flüge zu vermitteln und Termine für den nächsten Schnupperkurs in der Region weiterzugeben. Auch unsere Vereins-Homepage bekam häufiger Besuch.

Hinweis für Vereine, die ein ähnliches Projekt planen:

Ein Presseseminar dieser Art eignet sich nach meiner Einschätzung vor allem für Regionen, in denen das Gleitschirm- und Drachenfliegen nicht zum Alltagsbild gehört. In solchen Regionen kann man mit der uneingeschränkten Neugier vieler JournalistInnen rechnen, vor allem, wenn ihnen angeboten wird, selbst in die Luft zu gehen. Den Text der Einladung und die schriftlichen Materialien, die ich für das Seminar erstellt habe, kann man beim DHV (Ben Liebermeister) in Kopie bestellen.

Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Siebengebirge
Hartmut Schlegel

G R I E C H E N L A N D



**DAS CAMP FÜR DRACHEN-
UND GLEITSCHIRMFLIEGER**

1 Woche
ab DM 695,-

SOMMERFLUGGEBIETE
Olymp - Meteora-Klöster - Ossagebirge - Kreta

WINTERFLUGGEBIETE
Süd-Griechenland - Peloponnes

Info & Prospekt anfordern! Video DM 15,-

DEUTSCHLAND: Tel. 00 49/8 21/2 62 95 51, Fax 2 62 95 50 - GRIECHENLAND: Tel./Fax 00 30/3 52/4 44 64
e-mail: eagles-club@kat.forthnet.gr - http://ourworld.compuserve.com/homepages/olympic_eagles

Über Spessart und Odenwald

Einigen Piloten unseres Vereins glückten in dieser Saison lange und weite Flüge auf unseren Schleppgeländen im Spessart und Odenwald.

Da wir in Aschaffenburg nur ca. 1.000 m hoch aufdrehen dürfen, weichen wir des öfteren auf unsere anderen Schleppgelände bei Bischbrunn im Spessart (zwischen Rohrbrunn und Marktheidenfeld direkt an der BAB A 3) oder auf unser neu zugelassenes Schleppgelände in Würzburg (Hessen) bei Michelstadt im Odenwald aus, wo wir keine Höhenbeschränkungen haben. Auch den Segelflugplatz vom Luftsportverein Seligenstadt-Zellhausen dürfen wir freundlicherweise nutzen, während die Segler im Fliegerlager sind. Die Fliegerhalle wird uns auch für Windenfahrzeug, Winde und Motorrad zur Verfügung gestellt.

Auf unserem Stammgelände in Aschaffenburg-Nilkeim waren manchmal bis zu 6 Piloten gleichzeitig

in der Luft und einige weit über 1 Stunde. Und das, obwohl uns in diesem Jahr nur die Einfach-Schleppwinde zur Verfügung stand.

Am 22. August gingen drei Piloten von Bischbrunn im Spessart aus auf Strecke. Nachdem wir die Winde schon mehrfach umstellen mußten, gelang Gerd Müller so gegen 14:00 Uhr ein Kunststück. Da er aufgrund der geringen Schlepphöhe und der vergeblichen Suche nach Thermik nicht mehr zum Startplatz zurückkommen konnte, wollte er wenigstens noch in Nähe der Schleppwinde landen.

In gerade mal 50 m Höhe bekam er einen Heber, den er zum Staunen der anwesenden Piloten schamlos ausnutzte, eindrehte und davonstieg. Sein Flug führte ins Maintal über Wertheim in den Odenwald. 1.700 m über Spessart und Odenwald - eine grandiose Aussicht. Noch einmal während seines Fluges stand er beinahe am Boden, konnte wieder Anschluß finden und auf 1.200 m aufdrehen. Gerd landete nach ca. 3 Stunden und 38 km freier Strecke ausgerechnet in Würzburg auf unserem Schleppgelände im Odenwald. Der Flug führte ihn von Bayern über Baden-Württemberg zurück nach Bayern und dann nach Hessen. Um 17:00 Uhr starteten Mathias Gaisreiter und Roland Völker. Unter ei-

ner schönen dunklen Wolke drehten sie bis zur Basis auf und flogen davon. Mathias kam bis nach Collenberg im Maintal nahe Miltenberg (18 km). Roland überflog nun schon zum zweiten Mal das große zusammenhängende Waldgebiet des Hochspessarts. Diesmal von Ost nach West. Mit 1.700 m über Grund gelangte er bei Klingenberg ans Maintal und landete nach 2 Stunden und 25 km Flugstrecke in Großheubach bei Miltenberg.

Dann war da noch der 12. September, an dem einige Piloten in Würzburg - darunter zwei Tandempiloten mit ihren Gästen (Hartmut Peters und Armin Harich) - an die 2.000 m über dem Odenwald stundenlang mit den Segelfliegern spa-

zieren flogen. Den Vogel schoß Sonja Baden ab, die nach 3 Stunden nach einem tollen Flug mit phantastischer Fernsicht etwas steifgefroren, aber übergelücklich, landete. Sonja hat mit dieser Flugzeit auch den Rekord ihres Mannes Helmut kaputtgemacht, der leider an diesem Tag nicht zum Fliegen kam, weil er auf der Winde saß (der

Ärmste). Der zweite heute anwesende Windenfahrer war ja auch über 3 Stunden in der Luft. Helmut's Kommentar nach der Landung seiner Frau: »Immer diese Weiber, oh pardon Frauen.«

Gerd Müller wurde mit seinem »Drei-Länder-Flug« diesjähriger Vereinsmeister knapp vor dem Dauergewinner Roland Völker, den es freute, daß endlich einmal ein anderer vorne lag. Unsere Chefin Sonja Baden gewann den Pokal für den weitaus längsten Flug über heimischem Schleppgelände. Für ihre Leistungen werden die Piloten auf der diesjährigen Weihnachtsfeier mit zwei Wanderpokalen und großen Flaschen Sekt geehrt. Glückwunsch.

Nähere Infos unter: www.airbase.de/albatros.htm.

Albatros Gleitsegelclub Aschaffenburg
Roland Völker



Europacup der Senioren im Drachenfliegen

Ein tödlicher Unfall beendete den Europacup der Senioren 1999 in Tschechien. Die Ingolstädterin Beate Ludwig stürzte nach einer Baumberührung noch in der Startphase mit ihrem Drachen ungebremst zu Boden. Trotz schneller Hilfe durch die Besatzung des Rettungshubschraubers erlag sie im Krankenhaus von Liberec ihren schweren Verletzungen. Beate Ludwig war die einzige Pilotin unter 42 Teilnehmern aus 8 Ländern, die an dem jährlich stattfindenden Wettbewerb an den Start ging. Trotz der vielen Arbeit, die die tschechischen Veranstalter in die Vorbereitung dieses Cups investieren, trotz der herzlichen Gastfreundschaft, mit der die Teilnehmer empfangen wurden, darf man die Kritik nicht verschweigen. Die Gastgeber waren auf unterschiedliche Windverhältnisse nicht vorbereitet. An 2 Tagen, Ostwind und lange Wolkenstraßen versprachen bestes Flugwetter, wurden die Piloten auf Lastwagen durchs Riesengebirge gekarrt auf der Suche nach einem Startplatz. Sechs Stunden und länger dieselten sie von Gelände zu Gelände, um überall unzumutbare Startbedingungen vorzufinden. Die Landeplätze waren entweder klein, von Hindernissen umgeben oder, weit entfernt vom Start, schwer zu erreichen. An den letzten drei Tagen wurden dann Durchgänge angesetzt am Startplatz CERNA HORA, über den es in fly & glide 4/99 heißt: » Er liegt hinter einer Baumreihe, die starke Rotoren erzeugen kann und keinen Startabbruch zuläßt.« Vor allem deshalb, weil der Hang übersät ist mit Baumstämpfen. Prompt kam es täglich zu Fehlstarts, die alle glimpflich verliefen, bis zu Beates tödlichem Absturz. Pilotensprecher waren vom Veranstalter nicht vorgesehen und wurden nicht gewählt. Es bleibt unverständlich, warum die Piloten die Möglichkeit, bei der Aufgabenstellung, der Bewertung der Flüge (die im übrigen recht dubios war), vor allem aber bei der Einschätzung der Flugbedingungen mitzubestimmen, nicht eingefordert haben.

Im kommenden Jahr findet der Europacup der Senioren Ende Juli in Greifenburg statt. Unterlagen erhalten die Teilnehmer bei Uwe Eichhorn, Triftensiek 15, 32547 Bad Oeynhausen, Germany.

Dieter Rebstock

Weihnachtsgeschenkidee

**Farbprospekt
kostenlos anfordern**

**Drachen- und
Gleitschirmschmuck**

Sport-Juwelier
Dieter Schröder
Friedhofstr.16
45478 Mülheim/Ruhr
Tel.0208/360449
Fax 0208/34509
E-mail: SchroederD@t-online.de



Stealth-Pilot
Till Böcker, 25
Ligapilot

„Ein tolles Gerät! Bin fasziniert vom traumhaften Handling wie auch von diesem unglaublichen Gleiten. Neben den Wettbewerben zieht mich es mittlerweile wieder für Genussflüge auf den Berg - einfach nur so aus Spaß, den Stealth zu fliegen“.



Stealth

Generalvertrieb: Sunglide Flugsport
Stamberger Straße 16 - 82335 Berg
Ruf: 0 81 71 / 91 05 15 - Fax: 91 05 14
www.dulv.de/sunglide - email: JBaeumer@t-online.de



Stealth-Pilot
Sepp Schmid, 50
Genußflieger

„Der Stealth hat nicht nur einen günstigen Preis, sondern ist auch absolut sauber verschafft - sprich solide gebaut. Als Genußflieger gefallen mir auch die guten Einstellmöglichkeiten, die mir ein traumhaftes Handling ermöglichen“.



Stealth

Generalvertrieb: Sunglide Flugsport
Stamberger Straße 16 - 82335 Berg
Ruf: 0 81 71 / 91 05 15 - Fax: 91 05 14
www.dulv.de/sunglide - email: JBaeumer@t-online.de



OUTDOOR ENGINEERING

Bitzweg 3, 87459 Pfronten
Tel. / Fax 08363 / 9 44 43
Email: olisbluesky@yahoo.de
www.outdoor-engineering.de



Marokko

-Berge, Meer
und Wüste,
40 Fluggebiete...

Abenteuer & Faszination!

Abflüge 1.2. / 8.2. / 15.2. jeden
Dienstag bis Anfang März
Je 1 od. 2 Wochen ab 1690,- DM
Inkl. Flug, Landrover, Hotels & Camps, RL
Individuelle Reisegestaltung und
Wunschtermine !!! (Ab 2 Personen)

Januar : Tansania & Sansibar ab 9.1. / 16. 1.
ab DM 4000.- (2 Wochen) bzw. 5000.- (3 Wochen)
Erlebnis Chile - faszinierendes Fliegen an der
Pazifikküste und den Anden, März, 3 Wochen,
DM 4500.- (ab 3 Personen)
Erlebnis Brasilien - März, 3 Wochen, DM 4500.-

Flugplatzfest Marpingen

Beim alljährlichen Flugplatzfest der Segelflieger am Landesleistungszentrum für Segelflug in Marpingen wurde den 3.000 Besuchern ein abwechslungsreiches und buntes Programm des Luftsportes geboten. Neben den Fallschirmspringern,

den Ultraleichtpiloten und den Modellbauern waren auch wir Drachenflierer vom Drachenflugclub Saar zum vierten Mal in Folge

eingeladen, was uns sehr freute.

Dadurch gab es dann neben den unzähligen Flugvorführungen der Segelflieger, die unter anderem mit tollen Passagierflügen aufwarteten, auch Drachenstarts von der Winde und Ultraleichtschleppverbände zu sehen, bei dem ein Ultraleichtflugzeug einen Drachen in die Höhe schleppt. Obwohl der Tag eindeutig im Zeichen des Segelfluges stand, gab es auch viele interessierte Zuschauer bei unseren Darbietungen und an unserem Infostand, der rund um die Welt des Drachenfliegens informierte. Der eindeutige Höhepunkt war wohl aber der größte Doppeldecker der Welt, eine Antonov AN-II mit 30 Litern Hubraum, welche auch Passagierflüge anbot. Abschließend bleibt zu sagen, daß dies ein schönes Wochenende mit super Wetter war, welches genutzt werden konnte, einer breiten Bevölkerungsschicht die Faszination des Flugsportes in vielen Facetten näherzubringen.

Drachenflugclub Saar
Dominic Thomé

Neue Flugregeln für Drachenflierer am Ölberg in Schriesheim

Durch die Erweiterung der Kontrollzone Mannheim hat sich folgendes für Flüge am Ölberg ergeben: Unter der Woche muß ab einer Höhe von 300 m GND über dem Berg ein betriebsbereites Flugfunkgerät mitgeführt werden. Frequenz 120.975. Am Wochenende und an Feiertagen besteht vorerst keine Beschränkung. Weitere Infos hängen im Schaukasten beim Landeplatz aus. Bitte vorher unbedingt informieren.

1. Bergsträbler Drachenflierer
Kai Ehrenfried

Neue Seile für die Winde

Uns allen ist die Situation nur zu gut bekannt: Gutes Flugwetter, eine Menge erwartungsvoller Piloten und Pilotinnen am Start auf dem Schleppgelände, die es kaum erwarten können, bis sie in der Luft sind - da macht wieder mal ein Seilriß alle Hoffnungen zunichte. Bis das Seilende gefunden, das Restseil eingezogen und das ganze wieder zusammengeflochten ist, ist oft die beste Thermik verflogen, die Chancen auf einen guten Flug sind vertan. Diese Tatsache und die Gefahr, die ein Seilriß in Bodennähe jedesmal für den geschleppten Piloten bedeutet, hat den Mitgliedern des DHC Heidenheim keine Ruhe gelassen, die Winde mußte auf die neuen, viel reißfesteren Dyneemaseile umgerüstet werden! Aber woher das Geld nehmen, solch eine Umrüstung ist halt nicht unter 2.500,00 DM zu haben, eine zu große Ausgabe für einen kleinen Verein, der schon an den hohen Kosten für den Erhalt seiner Fluggelände arg knabbern muß.

Da hat einer die rettende Idee: Ein Sponsor muß her! Nach langem Suchen wurde einer gefunden; die Deutsche Bank, Filiale Heidenheim, hat sich bereit erklärt, mit einer Spende von 2.500 DM die Umrüstung auf neue Schleppseile zu unterstützen. Als Gegenleistung erhält sie 25 kostenlose Passagierflüge mit dem Gleitschirm, gestartet an der Winde, für ihre Kunden oder Mitarbeiter. Anlässlich des Fliegerfestes des DHC Heidenheim auf dem Flugplatz der Segelfliegergruppe Neresheim am 28. August fand dann die offizielle Einweihung der neuen Seile statt, wobei von einem Vertreter der Deutschen Bank symbolisch ein Scheck über 2.500 DM an den 1. Vorsitzenden des DHC Heidenheim, Thomas Baudisch, übergeben wurde.

Deutscher Hängegleiterclub Sektion Heidenheim
Thomas Baudisch



Drachenwettbewerbssport

Quo Vadis?

Szene 1:

Spektakulär, wie es so seine Art ist, beendet der noch amtierende Weltmeister den Wettbewerb um die Weltmeisterschaft am Monte-Cucco. Den Zielüberflug (des bereits am Start abgesagten letzten Durchgangs) am Landeplatz beendet er mit einem Looping. Kurz vor dem Ausgleiten aus diesem Manöver zerbricht das Fluggerät, mit Hilfe von 2 Rettungsschirmen landet der Pilot fast unverletzt. Zugegeben, ein Looping ist nicht gerade ein gewöhnliches Flugmanöver, aber sind Drachen nicht bis 6 positive G getestet? - diese werden mit Sicherheit nicht bei einem Looping erreicht.

Szene 2:

Während in Pinzgau die Streckenpiloten unterwegs sind, um ihre ausgeschriebenen 150 km Dreiecke zu umrunden, sind ein paar km davon entfernt ein paar Handvoll Piloten damit beschäftigt, ihre Höhe beim »Speedgliding« in möglichst kurzer Zeit durch einige Pflichttore hindurch abzubauen. Angelockt von Fernsehkameras und Siegerschecks werden hier Piloten mißbraucht, um dem Zuschauer spektakuläre Bilder des Drachenfliegens zu präsentieren. Aber was wollen die Zuschauer? Sie wollen Crashes, Unfälle oder ähnlich spektakuläres sehen, sie interessiert weniger, ob der Sieger Manfred Ruhmer oder Robert Reisinger heißt, oder mit welcher Zeit gewonnen wurde.

Auch früher in Zeiten der Ziellanderei interessierte die Zuschauer nicht die gemessene Leistung, sondern die vielen Crashes und spektakulären Landungen (siehe »Heiter bis wolkig«). Wollen wir das wirklich? Unseren

Sport unter dem Deckmantel von Öffentlichkeitsarbeit oder Presserepräsentation zu mißbrauchen. Es ist wirklich die Perversion schlechthin, wenn Piloten, beschwert mit Blei, mit Fluggeräten, die an sich dafür gebaut sind, möglichst lange in der Luft zu bleiben und weite Strecken zurückzulegen, in möglichst kurzer Zeit ins Tal zu stürzen. Für mich ist dies ungefähr das gleiche, wie wenn ich mit Abfahrtski den Berg hinauflaufen müßte.

Finden wir uns doch damit ab, daß Drachenfliegen eine individuelle Randsportart ist, über die nicht täglich in den Medien berichtet wird. Wir finden bestimmt nicht mehr Nachwuchs für unseren Sport, wenn Piloten mit gebrochenem Nasenbein in Zeitschriften abgebildet werden (Fly and Glide Nr. 9/99) und wo verwundert die Nichtbeteiligung deutscher Piloten an einem doch so pressewirksamen Spektakel nachgefragt wird.

Lieber Verfasser dieses Artikels, die Mehrzahl der deutschen Piloten besteht aus verantwortungsvollen Menschen, die sich nicht für solch ein Spektakel mißbrauchen lassen, auch nicht mit dem Winken von Dollarnoten.

Verwundert bin ich über die Einstellung der obersten internationalen Instanz für unseren Flugsport, die CIVL. Der hier verantwortliche, der Amerikaner Dennis Pagen, ein ansonsten eher besonnener und verantwortungsbewußter Mensch, forciert diese »neue Sportart« durch die erstmalige Durchführung von Weltmeisterschaften im »Speedgliding« im kommenden Jahr.

Sicher, dies Spektakel wird durch die Presse gehen, aber auch nur, wenn es zu genügend spektakulären Szenen

Unfällen kommt.

Die CIVL sollte sich lieber endlich Gedanken darüber machen, wie die Entwicklung bzw. die Überprüfung der Fluggeräte, die in Wettbewerben eingesetzt werden, weitergeht.

Fakt ist: Mit einem Seriengerät ist ein Pilot heute chancenlos. Die Folge ist, daß jeder an seinem Gerät herumbastelt, um einen ähnlichen »Formel 1-Boliden« wie etwa Manfred Ruhmer einen hat zur Verfügung zu haben. Nur vergessen viele, daß Manfred Ruhmer auch der weltbeste Pilot (und zurecht nun auch Weltmeister) ist, und daß er durch tägliches Training dieses Fluggerät, dessen Leistung immens, dessen Sicherheitsreserven aber eher gegen o gehen, auch beherrscht. Alle Bastler und Kopierer aus der 2. und 3. Pilotenreihe sind hier überfordert und gefährdet.

Ein Umdenken der Piloten hat ja hier bereits eingesetzt, sie fordern von der CIVL Normen, die einen gewissen Sicherheitsstandard gewährleisten.

Es bleibt sonst dabei, daß bei Witterungsbedingungen (Turbulenzen), bei denen früher geflogen wurde, der Boykott der Piloten aus berechtigten Sicherheitsbedenken einen Wettbewerbsdurchgang beendet.

Die Initiative seitens der Piloten wurde im vergangenen Jahr gezeigt, es wird Zeit, daß die CIVL auf ihrer nächsten Sitzung ihre Hausaufgaben macht.

Die schönste Art des Wettbewerbfliegens bleibt für mich sowieso der dezentrale Wettbewerb, indem der Pilot Ort, Zeitpunkt und Aufgabe selbst bestimmt. Hier spielt der Faktor Zeit zwar auch eine Rolle, aber nur dahingehend, daß ich in der maximal zur Verfügung stehenden Zeit die maximal für mich, für mein Leistungspotential, erreichbare Aufgabe durchführe.

Und eines ist bei dieser Wettbewerbsform sicher: Im Ziel stehen nur Sieger. Diejenigen, die sich überschätzt oder die Wettersituation misinterpretiert haben, stehen eh gefrustet irgendwo im Gelände. Bei der anderen Wettbewerbsform siegt jedoch nur einer, der zweite ist bereits der Besiegte. Diesen Frust habe ich im vergangenen Jahr im Ziel als Wettbewerbsleiter oft genug erlebt.

Rudl Bürger

100

DEUTSCHE STRECKENFLUG- MEISTERSCHAFT

sponsored by



TREK

BRÄUNIGER



Foto: Martin Schmid

Endwertung 18.10.99

Ein überraschendes Ergebnis brachte die Streckenflugsaison 1999. Auf der einen Seite, bei den Drachen, wurden neue Rekordergebnisse, Weltbestleistungen und Rekordbeteiligungen erzielt, auf der Gleitschirmseite ist eher Ernüchterung eingetreten, die erzielten Punktezahlen blieben hinter denen der vergangenen Jahre zurück. Die strahlenden Sieger in diesem Jahr heißen Wolfgang Lengauer (Drachen FAI 1), Dr. Claus Gerhard (Drachen FAI 2), Sepp Gschwendtner (Gleitschirm offene Klasse), Franz Hirtl (Gleitschirm Sportklasse).

Im folgenden werde ich einen Rückblick auf den Flugsommer 1999 geben und eine Ergebnisanalyse wagen.

Drachen

FAI Klasse 1

Mit Wolfgang Lengauer aus Aschau gewinnt nicht nur ein Pilot verdient, weil er die vergangenen Jahre nur knapp geschlagen den 2. Platz belegt hat, sondern weil er seine Flüge sehr sorgfältig im Winter vorbereitet und bereits früh im Jahr die sich bietenden Streckenflugmöglichkeiten genutzt hat. So punktete er bereits im März in Bassano, steigerte sich bereits am 1.4. in Greifenburg mit einem 182 km flachen Dreieck und ließ sich auch durch einen Absturz an gleicher Stelle, bei dem er viel Glück hatte und bei dem sein Twister zerstört wurde, nicht aufhalten. Er probierte neue Flugstrecken und hatte letztendlich mit drei Flügen vom Rauschberg (FAI-Dreieck 160, 4 km), Stubnerkogel (FAI-Dreieck 182, 9 km) und Schmittenhöhe (FAI-Dreieck 191, 8 km) mit insgesamt 1071 Punkten ein neues Rekordergebnis erzielt.

Auf dem 2. Platz landete der Ruhpoldinger Jürgen Tulzer, der, wie Wolfgang Lengauer, auch bereits in Bassano die Streckenjagd startete, dann aber seine Punkte an der Emberger Alm und am heimischen Rauschberg erzielte.

Dem Drittplazierten Gerd Langwald (Streckenflugsieger 1997) langte ein Wochenende (29.7.-01.08.) um mit drei Flügen und 643 Gesamtkilometern insgesamt 944 Punkte zu erfliegen. Er ließ sich jeweils in Bahrenborstel von seinen Freunden per Winde in die Luft schleppen, flog bis zur Nordseeküste, fuhr nachts die Strecke wieder zurück und stand morgens wieder an der Winde, um die außergewöhnlichen Thermikbedingungen erneut zu nutzen.

Es war das herausragende Wochenende in diesem Sommer Ende Juli Anfang August, aber nur für die Flachlandpiloten. »Australische Verhältnisse«, die bei uns vielleicht alle 5 Jahre einmal vorkommen, berichtete mir Max Altmannsho-

fer, als er mir bereits per Telefon (ich weilte derweil bei der WM am MonteCucco) ankündigte, daß an diesem Wochenende die gesamte Flachlandflotte Extremes geleistet hatte. Insgesamt wurden 30 Streckenflüge über 150 km Entfernung dokumentiert, davon 15 über 200 km. Von Berlin und Kirchdorf im Norden bis zum Altmühltal und Ostbayern wurde die Ostwindlage genutzt, die Startorte hießen: Altes Lager, Segeletz, Kirchdorf-Bahrenborstel, Steinbach, Schweinkofen, Neumagen, Donnersberg, Böhming, Seissen, Dolmar, Wisselsing, Kulmbach, Forst, Crawinkel und Hainau-Himmighausen, schon einmal gehört davon? Auch wenn es sich wirklich um eine Wetterlage und Basishöhe handelte, die nicht jedes Jahr vorkommt, glaube ich bietet das deutsche Flachland noch enormes Streckenflugpotential.

FAI Klasse 2

Der aber mit Abstand spektakulärste Flug gelang Dr. Claus Gerhard aus Berlin. Vom Flugplatz bei Segeletz nahe Berlin ließ er sich mit seinem Exxtacy per UL in die Thermik schleppen und flog über einen Wendepunkt (eigentlich kein Wendepunkt, sondern eher Zwischenzielpunkt, denn er liegt genau auf Kurs) zum Zielpunkt Flugplatz Bremerhaven. Die Landemeldung unterschrieb der diensthabende Flugdienstleiter stolz. Dieser Flug ist als Weltrekord bei der FAI angemeldet, bis zum Redaktionsschluß war über eine Anerkennung noch nicht entschieden. Mit diesem Flug, sowie 2 weiteren, vom Flugplatz Altes Lager gestartet, sichert sich Claus auch überlegen den Sieg in der FAI Klasse 2 mit 849 Punkten, wobei die Klasse 2 hierbei mit einem Malusfaktor von 1,18 belegt wurde, um einen direkten Vergleich mit der FAI-Klasse 1 zu ermöglichen. In einer gemeinsamen Wertung läge er auf Platz 4. Mit insgesamt 13 Teilnehmern wurde die Klasse 2 in diesem Jahr aus der Taufe gehoben. Im Jahr der erfolgreichen Weltmeisterschaft in dieser Klasse, war es, so meine ich, der richtige Moment, um hier eine eigene Wertungsklasse zu schaffen. Ich bin mir sicher, daß die Starrflügler in Zukunft mehr und mehr Freunde gewinnen, deswegen bleibt diese Klasse auch erhalten.



Wolfgang Lengauer



Sepp Gschwendtner



Claus Gerhard



Franz Hirtl

Die Rekordbeteiligung im Bereich Drachen macht Mut für die Zukunft, vielleicht ist in dieser Sportart das »Tal der Tränen« bereits durchschritten, und der Wettbewerb erfährt in Zukunft noch mehr Zulauf. Die Zahlen sind zwar etwas geschönt durch zwei Durchgänge der Liga, die mit in die Wertung einfließen, da es sich hierbei um Aufgaben gem. Ausschreibung der Streckenflugmeisterschaft handelte, aber auch ohne diese Flüge liegt die Beteiligung über der im vergangenen Jahr.

Reglementsänderungen, beschlossen bei der Sportkommissionssitzung im Oktober, machen den Wettbewerb noch attraktiver, hierzu allerdings mehr an anderer Stelle des Infos.

Neuer Mannschaftsmeister mit neuer Rekordpunktzahl (2671 Punkte) wurde erneut der DC Bavaria Ruhpolding mit Jürgen Tulzer, Ralf Tschurtschentaler und Reinhold Dreier. Außer ihrer 2. Mannschaft auf Platz 5 befinden sich unter den weiteren Mannschaften im Vorderfeld nur noch Teams aus dem deutschen Flachland, sowie aus dem Mittelgebirge. Zweiter in der Mannschaftswertung wurden die Piloten aus der Winde von Kirchdorf Bahrenborstel, mit Gerd Langwald, Bernd Otterpohl und Hans-Joachim Gräper, vor den per UL-Schlepp gestarteten Berlinern von der Schleppgemeinschaft Segeletz mit Dr. Claus Gerhard, Neithard Müller und Andreas Becker.

Die Newcomerwertung mit dem respektablen Platz 12 in einer gemeinsamen Wertung führt der Exxtacypilot Neithard Müller aus Berlin an; die Damenwertung gewann die Ligapilotin Sybille Baeumer-Fischer vor der diesjährigen deutschen Meisterin Monique Werner. Die Juniorenwertung machten ebenfalls die Ligapiloten unter sich aus, aber nicht weil sie besser waren als andere, sondern weil keine anderen Junioren dokumentierten, es siegte Dominik Hörburger vor Till Böcker und Michael Gebert.

In einer Herstellerteamwertung lagen 2 Teams von Bautek (ausschließlich auf Twister) vor dem Team Icaro (Laminar ST) und 3 Exxtacypiloten (Flight Design).

Zusammen mit den Erfolgen bei der Weltmeisterschaft und in der Liga zeigt das abgelaufene Streckenflugjahr eine erfreuliche Tendenz im Drachenflugsport, und ich bin mir sicher, daß mitnichten Flugdinosaurier als Vergleich herangezogen werden sollten, sondern daß es sich hierbei um eine Sportart handelt, bei der die Piloten noch bei weitem nicht bei ihrer Leistungsgrenze angelangt sind. Besonders in der FAI-Klasse 2 erwarte ich mir in der Zukunft noch einiges.

Gleitsegel

Dank seiner Flüge, die er bereits am 31.3. und 1.4. vom Thurntaler dokumentiert hat, wurde in diesem Jahr Sepp Gschwendtner Sieger der Offenen Klasse. Niemand hätte erwartet, daß diese Flüge so früh im Jahr zum Sieg gereicht hätten, aber niemand wußte, daß in diesem Jahr praktisch kein hochwertiger Flug in Fiesch möglich gewesen ist. Der gewöhnliche Endspurt im August im Wallis stand 1999 unter dem Motto: Außer Spesen nichts gewesen. Wurden im vergangenen Jahr noch insgesamt 85 Flüge vom Kühboden am



Foto: Hans Stadler

Eggishorn eingereicht, so waren es diesmal ganze 11, wobei lediglich der zweitplatzierte Frank Leschinski weiter als 100 km flog, und dies bereits in der ersten Julihälfte. Bis zum letzten Wettbewerbstag hoffte also die gesamte Streckenflugelite am Startplatz noch auf eine ähnliche Wetterlage wie im vergangenen Jahr, aber nur noch Heinz Held gelang am letzten Tag mit einem genau geplanten flachen Dreieck über 64 km der Sprung aufs Siegerpodest als Dritter.

Es war einfach in diesem Jahr nicht das Gleitschirmwetter in den Bergen. Es wurden diejenigen belohnt, die frühzeitig im Jahr gepunktet hatten. Viele Piloten hofften auf bessere Ergebnisse später im Jahr und reichten manche Flüge einfach nicht ein, später verhinderte dann die 4-Wochen-Einreichfrist ein besseres Ergebnis.

Der Sieger in der Sportklasse heißt Franz Hirtl. Der Pilot aus Reit im Winkl bevorzugte die heimischen Berge und punktete neben dem Hochfeln, der Schmittenhöhe und dem Wildkogel noch von der Steinplatte und dem Untersberghorn in Kössen.

Den zweiten Platz in der Sportklasse und den Gesamtsieg in der Damenwertung errang die Ex-Europameisterin Barbara Lacroux mit zwei identischen Dreiecken von der Schmittenhöhe sowie einem Flug (FS) vom Wallberg, knapp vor ihrer Mannschaftskameradin vom DGC Tegernseer Tal; Christine Pfeifer. Mit Christoph Kirsch d.Ä. und Nina-Renate Brümmer folgen 2 weitere Piloten vom Tegernsee.

Es wurde bemängelt, daß in der Sportklasse neben vielen Newcomern auch viele Top-Piloten mitmischen. Es wird jedoch auch in dieser Klasse um einen deutschen Meistertitel geflogen, und man kann also niemanden ausschließen.

In der Tandemklasse siegte Andreas Malecki vor Robert Staudacher und dem Nationalmannschaftspiloten Achim Joos, der allerdings nur einen Flug meldete.



Beste Newcomer waren Uli Mayr vor Lutz Riedel und Peter Hennig, die Juniorenwertung gewann Rolf Lindel.

Der Mannschaftspokal geht dieses Jahr wieder an den Tegernsee. Sepp Gschwendtner, Andreas Straub und Willi Brunner siegten vor den Lenggrieser Gleitschirmfliegern (Michael Deisler, Michael Fichtner, Jörg Zitzmann) und dem Eichenauer SV mit Christian Blum, Stefan Riedl und Florian Schuh.

Sehr verbessern konnten sich die Gleitschirmpiloten vom Samerberg, die in diesem Jahr erstmals besser platziert sind (Platz 5) als ihre drachenfliegenden Kollegen und was dessen Sportwart und Vorstand einige Fässer Bier aufgrund verlorener Wetten kosten wird.

Trotz der schwierigen Flugbedingungen in diesem Jahr aufgrund widriger Witterungsbedingungen hat aber auch im Gleitschirmbereich die Teilnehmerzahl um insgesamt fast 20% zugenommen. Auch dies zeigt ein steigendes Interesse an dem dezentralen Wettbewerbssport. Es müssen ja auch nicht jedes Jahr neue Bestleistungen erzielt werden, wichtig ist, daß der Flugspaß im Vordergrund steht, dann hat die »Deutsche Streckenflugmeisterschaft« als herausragender Wettbewerb im Breitensport auch weiterhin seine Berechtigung.

Natürlich lebt der Wettbewerb aber auch davon, daß er jeweils den sportlichen Erfordernissen angepaßt wird. In diesem Jahr war deshalb eine umfassende Änderung der Ausschreibung seitens des DHV in Angriff genommen und von der Sportkommission verabschiedet worden.

Rudl Bürger

GS offene Klasse

Platz	Name	Verein	Gerät	DJUN	Gesamt
1	Gschwendtner Sepp	DGC Tegernseer Tal	Free X Oxygen		688
2	Leschinski Frank	Condor Schwäbisch Hall	Nova Vertex		679
3	Held Heinz	GSC Ralsbona	UP Gambit		571
4	Kiener Harald		Free X Oxygen		569
5	Traut Stefan	Oberstdorfer Dru Gleitsf.	Swing Stratus		539
6	Schierle Willi	GSC Hohenlohe	Gin Gliders Boomerang		532
7	Deisler Michael	Lenggrieser Gleitschirmfl.	FreeX Spark		531
8	Blum Christian	GSF im Eichenauer SV	Advance Omega 4		521
9	Göhl Josef	Ostrachtaler Gleitschirmfl.	Advance Omega 4		475
10	Opitz Wolfgang	GSC Hochries-Samerberg	Sigma 4		473

GS Sportklasse (Gütesiegelklasse max 1-2)

Platz	Name	Verein	Gerät	DJUN	Gesamt
1	Hirtl Franz	Kaiservinkl Kössen	Apco Sierra		410
2	Lacroux Barbara	DGC Tegernseer Tal	Free X Flair	D	344
3	Pfeiler Christine	DGC Tegernseer Tal	Free X Flair	D	330
4	Kirsch d.Ä. Christoph	DGC Tegernseer Tal	Free X Flair		290
5	Brümmer Nina-Renale	DGC Tegernseer Tal	Free X Flair	N/D	264
6	Schindler Rupert		Swing Arcus M	N	248
7	Sattler Gerhard	DHC Heidenheim	Swing Arcus		183
8	Schmidt Markus		Swing Arcus S		174
9	Ehrenfried Kai	Kurpfälzer Gleitschirmfl.	Swing Arcus M		171
10	Nagler Werner	1.PFC Schwaben	Swing Arcus L		110

GS(Tandem)

Platz	Name	Verein	Gerät	DJUN	Gesamt
1	Malecki Andreas	GSC Diomedea	Swing Astral Twin	N	257
2	Slaudacher Robert	Alb-Adl Reichenhall	Swing Astral Twin		186
3	Joos Achim	Oase-Flugschule	Bruno-Banani Pro	JUN	129
4	Kiesewetter Herbert		UP Pick-up		109
5	Schindler Rupert		Swing Astral Twin	N	73

GS Damen

Platz	Name	Verein	Gerät	DJUN	Gesamt
1	Lacroux Barbara	DGC Tegernseer Tal	Free X Flair	D	344

GS Junioren

Platz	Name	Verein	Gerät	DJUN	Gesamt
1	Lindel Rolf				

HG FAI I

Die Ergebnisse in der FAI-Klasse 2 werden inoffiziell auch innerhalb der FAI-Klasse 1 mit dem Faktor 1,18 gewertet.

Platz	Name	Verein	Gerät	DJUN	Gesamt
1	Lengauer Wolfgang	DFCA Kampenwand	Bautek Twister		1071
2	Tulzer Jürgen	DCB Ruhpolding	Bautek Twister		984
3	Langwald Gerd	Kirchdorf-Bahrenborstel	Bautek Twister		944
4	Tschurtschenthaler Ralf	DCB Ruhpolding	Icaro Laminar ST		851
5	Gerhard Claus	SG Segeletz Berlin	Exidacy		849
6	Dreier Reinhold	DCB Ruhpolding	Bautek Twister		836
7	Otterpohl Bernd	Kirchdorf-Bahrenborstel	Bautek Twister		808
8	Allmannshofer Max	DCB Ruhpolding	Icaro Laminar ST		792
9	Rackl Walter	DFC Achenal	Bautek Twister		748
10	Fritz Lorenz	DFC Ingolstadt	Icaro Laminar ST		735

HG FAI II

Die Ergebnisse in der FAI-Klasse 2 werden inoffiziell auch innerhalb der FAI-Klasse 1 mit dem Faktor 1,18 gewertet.

Platz	Name	Verein	Gerät	DJUN	Gesamt
1	Gerhard Claus	SG Segeletz Berlin	Exidacy		1002
2	Hoffmann-Guben Marcus	DFC Hohenneufen	Air Alot		767
3	Müller Neithard	SG Segeletz Berlin	Exidacy	N	739
4	Eltz Lukas	1.DFC Wasserkuppe	Exidacy		600
5	Kratzner Christof		Air Alot		538
6	Weber Bernd		Air Alot		538
7	Müglich Dieter	1.DFC Wasserkuppe	Exidacy		509
8	Dürnegger Lenz	DFC Achenal	Exidacy		492
9	Figura Holger	SG Segeletz Berlin	Exidacy	N	386
10	Götz Peter	Nordbayr. Drachenflieger	Exidacy		329

HG Damen

Platz	Name	Verein	Gerät	DJUN	Gesamt
1	Baeumer-Fischer Sybille				

HG Junioren

Platz	Name	Verein	Gerät	DJUN	Gesamt
1	Hörburger Dominik				

D=Damenwertung J=Juniorenwert. T= Tandemwert. N=Newcomer (keine Teiln. in den letzten 3 Jahren)



Foto: Andreas Bockinger

HG Mannschaft

Platz	Verein	Name	Punkte	Mannschaft
1	DC Bavaria Ruhpolding 1	Tulzer Jürgen	984	2671
		Tschurtschentaler Ralf	851	
		Dreier Reinhold	836	
2	Kirchdorf-Bahrenborstel	Langwald Gerd	944	2353
		Otterpohl Bernd	808	
		Gräper Hans-Joachim	601	
3	SG Segeletz Berlin 1	Gerhard Claus	849	1953
		Müller Neithard	626	
		Becker Andreas	488	
4	DFC Ingolstadt	Fritz Lorenz	735	1863
		Bausenwein Hans	569	
		Pöpl Reinhard	559	
5	DC Bavaria Ruhpolding 2	Altmannshofer Max	792	1714
		Aurmer Rudi	531	
		Graf Wolfgang	391	
6	1. DFC Wasserkuppe	Etz Lukas	508	1300
		Müglich Dieter	431	
		Gerstner Jethro	361	
7	1. Bergsträßer Drachenflieger	Ebenfeld Markus	591	1175
		Ehrenfried Kai	418	
		Godzieba Klaus	166	
8	Drachenfliegerclub Trier	Baeumer Jobst	509	1107
		Voltz Elmar	367	
		Stratmann Günter	231	
9	Nordbayrische Drachenflieger	Götz Peter	279	1079
		Vogel Karlheinz	501	
		Greiner Arno	299	
10	Mittlag Team	Dreyer Klaus	509	1062
		Bolz Holger	382	
		Schweier Georg	171	

GS Mannschaft

Platz	Verein	Name	Punkte	Mannschaft
1	DGCTT 1	Gschwendtner Sepp	698	1558
		Straub Andreas	457	
		Brunner Willi	403	
2	Lenggrieser Gleitschirmflieger	Deisler Michael	531	1382
		Fichtner Michael	454	
		Zitzmann Jörg	397	
3	Eichenauer SV	Blum Christian	521	1249
		Riedl Stefan	399	
		Schuh Florian	329	
4	DGCTT 2	Lacroux Barbara	344	964
		Pfeifer Christine	330	
		Kirsch d.Ä. Christoph	290	
5	Gleitschirmclub Hochries-Samerberg	1. Opitz Wolfgang	473	891
		Parl Reinhold	214	
		Richers Kai	204	
6	1. Bamberger Gleitschirmclub	Kleß Michael	341	875
		Schloeffel Ralph	309	
		Köls Andreas	225	
7	Drachen-u. Gleitschirmclub Rottal	Münzner Markus	372	806
		Neumann Dieter	237	
		Probst Werner	197	
8	DGCTT 2	Brümmer Nina-Renate	264	780
		Pienagl Johann	261	
		Brandt Richard	255	
9	Gleitschirmclub Werdentels	Stadler Heribert	275	621
		Sedlmair Stephan	206	
		Kalka Reiner	140	
10	Oase Pilotenclub 1	Wies Jan-Hendrik	216	500
		Pinn Michael	155	
		Markert Friedrich	129	

HG Firmen-Teamwertung

Bei Gerätewechsel während des laufenden Wettbewerbs wird der Pilot dem Team zugeordnet mit dessen Fluggerät er die überwiegenden Punkte erzielt hat.

Platz	Team	Name	Gerät	Punkte	Punkte Team
1	Bautek 1	Lengauer	Twister	1071	2959
		Tulzer	Twister	984	
		Langwald	Twister	944	
2	Bautek 2	Dreier	Twister	836	2392
		Otterpohl	Twister	808	
		Rackl	Twister	748	
3	Icaro 1	Tschurtschentaler	Laminar ST	851	2378
		Altmannshofer	Laminar ST	792	
		Fritz	Laminar ST	735	
4	Flight Design	Gerhard	Exxlacy	849	1983
		Müller	Exxlacy	626	
		Etz	Exxlacy	508	
5	Bautek 3	Gräper	Twister	601	1695
		Herold	Twister	575	
		Etz	Twister	519	

GS Firmen-Teamwertung

Bei Gerätewechsel während des laufenden Wettbewerbs wird der Pilot dem Team zugeordnet mit dessen Fluggerät er die überwiegenden Punkte erzielt hat.

Platz	Team	Name	Gerät	Punkte	Punkte Team
1	Free X 1	Gschwendtner	Oxygen	698	1724
		Kiener	Oxygen	569	
		Straub	Oxygen	457	
2	Advance 1	Blum	Omega 4	521	1469
		Göhl	Omega 4	475	
		Opitz	Sigma 4	473	
3	Nova 1	Leschinski	Vertex	679	1447
		Fichtner	Xyon	454	
		Lindel	Vertex	314	
4	Swing 1	Traut	Stratus	539	1335
		Riedl	Ventus	399	
		Titzmann	Ventus	397	
5	Free X 2	Deisler	Spark	531	1306
		Brunner	Oxygen	403	
		Münzner	frantic Plus L	372	

Flüge GS 1999 4.7. - 31.8.99

Datum	Pilot	Fluggesellschaft	Startplatz 1 WP total km	Aufs. 2 WP MF	Startplatz 3 WP/4 WP FS Ziel Punkte
04.07.99	Stachel Marc	FreeX Spear	Osterfelder	FS	Osterfelder Start Fügen /Zillertal 61,3 1 61
04.07.99	Malecki Andreas	Swing Astral Twin	Wallberg	FS	Wallberg Gipfel Hotel Schanz Zahmer Kaiser 30,8 1 31
05.07.99	Stadler Heribert	Edel Sector	Osterfelder	FS	Osterfelder BS Wallberg LP 59,8 1 60
17.07.99	Biburger Frank	Airea Fat Willie	Jöchelspitze Klimmspitze Elman nördl.	FS1WP	Jöchelspitze TS 16 1,5-1 23
17.07.99	Leschinski Frank	Nova Vertex	Fiesch Bismere 141,5	FS3WP FS1WP	Lax Kirche Weissmies Gipfel 199
17.07.99	Gschwendner Sepp	FreeX Oxygen	Osterfelder Ettal Mühle 99,8	FS2WP FS1WP	Hammersbach Hungerburg n/o 150
17.07.99	Riedel Lutz	FreeX FX65L	Braunack Nördlinger Hütte Stans 82,3	FS1WP	Demelspitze 102
17.07.99	Riedl Stefan	Swing Ventus	Nebelhorn Karl Hüller Hütte 51	FS2WP FS1WP	Gasthof Guben Neunerköpfe LP 71
18.07.99	Vetter Christian	Airea Aspect	Rofan Sonnwendjoch-Hütte 26	flD 1,75	Erfurter Hütte Erfurter Hütte 46
18.07.99	Kiesewetter Herbert	UP Pick-up	Hahnenkamm Warlegg BS Hahnenkamm BS 62	ZR 1,75	Hahnenkamm BS 109
18.07.99	Stuhldreier Helmut	Swing Astral	Schmittenhöhe Gernkogel Gipfel Wald im Pinzgau 44,7	FS1WP 1,5-1	Schmittenhöhe BS 66
18.07.99	Held Heinz	UP Gambit	Hochfelin Schmittenhöhe BS 128,7	FS2WP 1,5-1	Hochfelin BS Lanersbach 188
18.07.99	Riedel Lutz	FreeX FX65L	Braunack Nördlinger Hütte 105,7	FS2WP 1,5-1	Demelspitze Achenkirch 148
18.07.99	Schierle Willi	Boomerang	Nebelhorn Hochplattig 125,9	FAI 2	Schattenberg-schanze Schattenberg-schanze 252
18.07.99	Straub Andreas	FreeX Oxygen	Hochfelin Glocknerhaus 145,2	FS2WP 1,5-1	Weitsee Ostufer Oberschwaigat 186
18.07.99	Traut Stefan	Swing Stratus	Nebelhorn Hochplattig 125,9	FAI 2	Schattenberg-schanze Schattenberg-schanze 252
18.07.99	Brümmer Nina-Renate	FreeX Flair	Wildkogel Gernkogel Gipfel 83,8	flD 1,75	Hohenbramberg Sender Schmittenhöhe BSHohenbramberg Sender 147
18.07.99	Pfeifer Christine	Free Flair	Wildkogel Königsleiten BS 98,7	flD 1,75	Wildkogel TS Wildkogel TS 173
18.07.99	Wendt Jürgen	UP Escape	Estorf Schleggelände 39,6	FS 1	Estorf Kirchturn Weltzmühlen 40
18.07.99	Riedl Stefan	Swing Ventus	Nebelhorn Karl Hüller Hütte 82	FAI 2	Gasthof Guben Wildengundkopf 164
18.07.99	Kirsch Stefan	Nova Vertex	Hochfelin Schmittenhöhe BS Hollersbach 76,4	FS1WP 1,5-1	Hochfelin BS 102
18.07.99	Röche Martin	Swing Astral	Wildkogel Gernkogel Gipfel 83,8	flD 1,75	Wildkogel MS Wildkogel MS 147
18.07.99	Schuh Florian	Swing Stratus	Wildkogel Kreuzjochbahn BS 121,4	flD 1,75	Hohenbramberg Sender Schmittenhöhe BSHohenbramberg Sender 212
18.07.99	Stachel Marc	FreeX Spear	Wildkogel Königsleiten BS 98,7	flD 1,75	Wildkogel TS Wildkogel TS 173
18.07.99	Hauber Peter	Swing Astral	Schmittenhöhe Paß Thum Parkplatz Neukirchen 36,8	FS1WP 1,5-1	Schmittenhöhe BS 49
18.07.99	Blum Christian	Advance Omega 4	Wildkogel Kreuzjochbahn BS 121,4	flD 1,75	Hohenbramberg Sender Schmittenhöhe BSHohenbramberg Sender 212

Datum	Pilot	Fluggesellschaft	Startplatz 1 WP total km	Aufs. 2 WP MF	Startplatz 3 WP/4 WP FS Ziel Punkte
18.07.99	Göhl Josef	Advance Omega 4	Jöchelspitze Hohe Munde Ostgipfel 116,1	flD 1,75	Stockach Kirche Stockach Kirche 203
19.07.99	Hirtl Franz	Apco Sierra	Schmittenhöhe Schöntagweidalm 102,3	FS3WP 1,5-1	Fürth Fulseck Bs 143
20.07.99	Malecki Andreas	Swing Astral Twin	Emberger Alm Anna Schulzhaus 81,9	FS2WP 1,5-1	Greifenburg Kirche Goldeck Antenne Gerlamos 116
20.07.99	Malecki Andreas	Swing Astral Twin	Emberger Alm Anna Schulzhaus 76,5	FS2WP 1,5-1	Greifenburg Kirche Goldeck Antenne Kleblach-Lind bahnhof 110
25.07.99	Kierdorf Jens	Advance Omega 4	Wank Farchanter Hütte 17,4	FS2WP 1,5-1	Gschwandner Haus Wiese B2 unter Gschwandner 23
26.07.99	Lengauer Wolfgang	Swing Arcus M	Schmittenhöhe Burghütte Uttendorf Badensee Ost 25,9	FS1WP 1,5-1	Arreibahn BS 35
27.07.99	Brandl Richard	UP Blues	Fiesch Uerlicher Gale 98,9	flD 1,75	Lax Kirche Rosswald 173
27.07.99	Hennig Peter	Swing Ventus	Fiesch Uerlicher Gale 98,9	flD 1,75	Lax Kirche Rosswald 173
27.07.99	Lang Klaus-Dieter	Pro Design Contest	Fiesch Ritzinger Alpe 93,6	FS2WP 1,5-1	Lax Kirche Fiesch 122
28.07.99	Raab Eckard	Edel Energy	Beilngreis Lämmerberg Obereichstätt Obereichstätt 31,6	FS1WP 1,5-1	Beilngreis Lämmerberg 46
31.07.99	Sattler Gerhard	Swing Arcus M	Dischingen Schleggelände Dischingen Schleggelände 53,3	FS1WP 1,5-1	Stöten Windrad Grubingen 71
31.07.99	Kleiß Michael	Swing Astral M	Hohenpölz Eltmann Burgruine 104,4	FS2WP 1,5-1	Hohenpölz Uettingen 146
31.07.99	Pieper Martin	UP Escape	Boppard 74	FS 1	Boppard SP Dahlem 74
01.08.99	Raab Eckard	Ozone Proton	Langenthonhausen Schleppe Heideck SchlossbergCralsh. BABSchnellid. 109,4	FS2WPLangenthonhausen Kirche 1,5-1	162
01.08.99	Kötz Andreas	Nova Vertex	Hohenpölz Eltmann Burgruine Zell am Ebersberg 43,4	FS1WP 1,5-1	Hohenpölz 61
01.08.99	Kleiß Michael	Swing Astral M	Hohenpölz 37,6	FS1WP 1,5-1	Hohenpölz Eltmann Kreisverkehr Eltmann 55
01.08.99	Werner Klaus	UP Escape	Langenthonhausen Schleppe 108,8	FS 1	Langenthonhausen Kirche Schnelldorf 109
01.08.99	Staudacher Robert	Swing Astral Twin	Hochfelin 12	FS 1	Hochfelin BS Winklmoosalm 12
02.08.99	Lindl Rolf	Nova Vertex	Fiesch 70,9	FS1WP 1,5-1	Lax Kirche Unnerbodme Raron Kalkwerk 82
03.08.99	Stuhldreier Helmut	Swing Astral	Hochfelin 12,3	FS 1	Hochfelin kapelle Winklmoosalm süd. 12
22.08.99	Kötz Andreas	Nova Vertex	Hohenpölz Giechburg 50,4	FS2WP 1,5-1	Hohenpölz Feuerstein FP Uttenreuth b. Erlangen 65
22.08.99	Leidig Andi	FreeX Spark	Hoher Bogen 51,3	FS1WP 1,5-1	Hoher Bogen BS Plattling Isarbrücke Plattling 77
22.08.99	Werner Klaus	UP Escape	Hoher Bogen 56	FS 1	St. Oswald 56
22.08.99	Sturm Johannes	Advance Omega 4	Wallberg 39,3	FS1WP 1,5-1	Wallberg TS Erfurter Hütte Leiten 52
24.08.99	Hertinek Holger	Gin Gliders Boomerang	St. Andre Dormlousse BS 113,3	flD 1,75	Col. Des Robines Paßstraße Pic de Chamatt GipfelCol.Des Rob.Paßstr. 198
24.08.99	Leidig Andi	FreeX Spark	Kailersberg Hochzellberg Hütte 45	FAI 2	Kreuzfelsen Kreuz Kreuzfelsen Kreuz 90

Datum	Pilot	Gerät	Startplatz 1. WP total km	Aufg. 2. WP MF	Startpunkt 3. WP Ziel bei FS - Landung Punkte
28.08.99	Nagler Werner	Swing Arcus L	Anancy Col de Forclaz 15,1	fID Chalheux Menthon 1,75	Le Bosson Le Bosson 26
29.08.99	Schropp Markus	Nova Vertex	Fiesch Uerlicher Gale 57,1	fID Oberried Kirche 1,75	Laxerstaffel Laxerstaffel 100
31.08.99	Schropp Markus	Nova Vertex	Fiesch Galehütte 64,8	FS2WP Nessel Kirche 1,5-1	Lax Kirche Richere b. Bellwald 88
31.08.99	Held Heinz	UP Gambit	Fiesch Bldmere 64,1	fID Geimen 1,75	Lax Kirche Lax Kirche 112
31.08.99	Göhl Josef	Advance Omega 4	Fiesch Galehütte 50,1	fID Oberried Kirche 1,75	Laxerstaffel Laxerstaffel 88



Foto: Sybille Baumerfelder

Flüge HG 1999 19.7. - 31.8.99

Datum	Pilot	Gerät	Startplatz 1. WP total km	Aufg. 2. WP MF	Startpunkt 3. WP Ziel bei FS - Landung Punkte
19.07.99	Altmannshofer Max	Icaro Laminar ST	Stubnerkogel Passauer Hütte 128,1	FS2WP Gernkogel Gipfel 1,5-1	Böckstein Kirche Uttendorf 178
19.07.99	Serner Michael	Aeros Stealth	Emberger Alm Anna Schutzhaus 66,6	fID Radlberger Alm 1,75	Greifenburg Kreuzung Greifenburg Kreuzung 117
20.07.99	Eltz Lukas	Extacy	Piedrahita (Spa)	FS	Berlanga de Duero
20.07.99	Ehrenfried Kai	UP Reflex	235,0 Alcazaren (Spa)	1 FS	235 Caleruega
25.07.99	Altmannshofer Max	Icaro Laminar ST	110,9 Schweinkofen Schleppegelände Eilwangen FP	1 FS1WP	111 Schweinkofen Kirche Almersbach
26.07.99	Ebenfeld Markus	Seedwings Merlin	158,6 Laragne Col St Jean	1,5-1 FAI	210 La Tuiliere Col de Cabre/La Motte du Caire See NW
27.07.99	Herold Ernst	Bautek Twister	106,5 Bahnenborstel Halle(Westf.) Bnf	2 FS2WP	213 Startplatz Süd Beckum BAB-Ausfahrt Beckum südl.
28.07.99	Müller Neithard	Extacy	98,9 Altes Lager Sandersleben Bnf	1,5-1 FS1WP	148 Maltershausen Nordhausen FP Bräunrode

Datum	Pilot	Gerät	Startplatz 1. WP total km	Aufg. 2. WP MF	Startpunkt 3. WP Ziel bei FS - Landung Punkte
29.07.99	Hertling Steffen	UP Speed TL	Seissen Kirchzarten FP 142,9	ZF	Seissen Sportheim Colmar(Fra) 214
29.07.99	Pöpl Reinhard	Icaro Laminar ST	Forst Flugplatz	FS	Großingersheim
29.07.99	Langwald Gerd	Bautek Twister	165,0 Bahnenborstel Ommen (NL) Bahnhof	1 FS2WP	165 Grillhütte Zwolle (NL) BAB Ausfahrt Eilburg
29.07.99	Müller Neithard	Extacy	202,9 Altes Lager Eisenbahn	1,5-1 ZFagB	296 Maltershausen Oschersleben FP Helmstedt FP
29.07.99	Herold Ernst	Bautek Twister	119,2 Bahnenborstel Lingen Hindernis 831	1,5-1 FS2WP	179 Startplatz West Hardenberg (NL) Vechtrücke Zwolle
29.07.99	Wittmann Paul	Guggenmos RCS	177,0 Forst Flugplatz Dinkelsbühl FP	1,5-1 FS1WP	250 Forst Dorf Hausershof westl. Segringen
29.07.99	Gerstner Jethro	UP Speed TL	88,0 Dolmar FP	1,5-1 FS	126 Dolmar Tower/Dachsenh. b. Koblenz
30.07.99	Gerhard Claus	Extacy	197,9 Altes Lager	1 FS	198 Kaliwerk bei Giessen
30.07.99	Gräper Hans-J.	Bautek Twister	213,8 Bahnenborstel	1 ZF	214 Startplatz WestBeifen (NL) Bnf
30.07.99	Fritz Lorenz	Icaro Laminar ST	156,4 Böhming Pleidelshiem BAB Ausfahrt	1,5 ZFagB	235 Regelmansbrunn Karlsruhe Forchheim FP
30.07.99	Serner Michael	Airwave K2	221,3 Neuhausen FP	1,5 ZF	332 Neuhausen FPWittenberg
30.07.99	Müller Neithard	Extacy	124,5 Altes Lager Oschersleben FP	1,5 FS1WP	187 Maltershausen Große Wiese FP Salzgitter-Drütte
30.07.99	Otterpohl Bernd	Bautek Twister	163,8 Bahnenborstel Beilen (NL) Bahnhof	1,5-1 FS1WP	246 Weststart Joure (NL) Süd Kreisverkehr Noordwolde
30.07.99	Porath Günter	Airborne Blade	187,0 Vogelsang Bayrischzell Brecherspitz +	1,5-1 fID	265 Bayrischzell Huberspitz Antenne Bayrischzell #
30.07.99	Eltz Lukas	Bautek Twister	33,5 Donnersberg	1,75 FS	59 Clery le Grand
31.07.99	Altmannshofer Max	Icaro Laminar ST	202,5 Steinbach Schleppegelände	1 ZF	203 Steinbach Feuerwehrhaus Ludwigsburg BAB Ausfahrt
31.07.99	Voltz Elmar	Bautek Twister	215,4 Neumagen	1,5 FS	323 RampeFrancheral (Fra)
31.07.99	Reinlein Stefan	Bautek Sunrise	133,0 Kulmbach FP	1 FS	133 Enheim
31.07.99	Lüders Konrad	Icaro Laminar ST	145,0 Crawinkel FP	1 FS	145 Friedewald
31.07.99	Götz Peter	Extacy	65,0 Siegritz Schleppegelände	1 FS	65 Wasserkuppe FP
31.07.99	Pöpl Reinhard	Icaro Laminar ST	112,9 Böhming	1 FS	113 RegelmansbrunnOppenweiler
31.07.99	Stratmann Günter	Bautek Twister	139,2 Neumagen	1 FS	139 Sart d'Avril
31.07.99	Tulzer Jürgen	Bautek Twister	154,8 Rauschberg Reichenhaller Haus	1 FAI	155 Weissbach Ortseingang N Gaudeamus-hütte W.Kaiser Ziegelhütte
31.07.99	Langwald Gerd	Bautek Twister	149,9 Bahnenborstel Beilen (NL) Bahnhof	2 FS2WP	300 Grillhütte Joure (NL) Süd KreisverkehrLangweer See
31.07.99	Aumer Rudi	Moyes CSX	205,7 Schweinkofen Schleppegelände	1,5-1 FS	307 Schweinkofen Kirche Plorzhelm Huchenfeld
31.07.99	Dreher Udo	Bautek Twister	216,3 Neumagen	1 FS	216 RampeUcimont (Bel) b. Bouillon
			132,0	1	132

Datum	Pilot	Gerät	Startplatz 1. WP Total km	Aufst. 2. WP MP	3. WP/ Ziel bei FS Landung Punkte
31.07.99	Rauscher Georg	Moyes CSX	Wisselsling	FS	Ottmaring Leinenfirst b. Ellwangen
31.07.99	Porath Günter	Airborne Blade	214,8 Schmittenhöhe Bürghütte 61,3	1 fID Fürstau Alm 1,75	215 Fürth 107
31.07.99	Rattaj Alfred	Airwave K4+	Obrigheim	FS	Obrigheim Rampe Tippstadt
31.07.99	Bockhold Lars	Moyes SX4	92,0 Neustadt Glewe	1 FS	92 Rausdorf
31.07.99	Djamarani Andre	Laminar ST	88,8 Mindersdorf Eichberg Rampe 78,8	1 FS1WP 1,5-1	89 Mindersdorf Kirche Feldberg Gipfel 100
31.07.99	Gerstner Jethro	UP Speed TL	Dolmar FP Vacha Werabrücke 70,9	FS1WP 1,5-1	Dolmar Tower Rosenburg 91
31.07.99	Gut Rolf	Wills Wing RamAir	Neumagen	FS	Rampe Habay-La-Vielle (B)
31.07.99	Kenst Johann	La Mouette Topless	92,9 Hellingst FP	1 FS	93 Ditzum Hafen
01.08.99	Gerhard Claus	Exxtacy	104,8 Segeletz FP	1 ZFagB	105 Dreetz Waldsiedlung Bienenbüttel Bnf 410
01.08.99	Wilms Helmut	Moyes Xtralite	273,6 Neustadt Glewe	1,5 FS1WP	410 Neustadt Glewe FP Zarrentin Bnf Westerau nördl.
01.08.99	Tschurtschenthaler Ralf	Icaro Laminar ST	90,2 Steinbach Schleppgelände	1,5-1 ZF	11 Steinbach Feuerwehrhaus Heiningen FP
01.08.99	Altmanshofer Max	Icaro Laminar ST	194,6 Forst Flugplatz	1,5 FS1WP	292 Forst Dorf Heilbronn BAB Ausfahrt Eppingen
01.08.99	Gräper Hans-J.	Bautek Twister	181,8 Bahnenborstel Meppen West 110,1	1,5-1 FS1WP	259 Startplatz West Strassen#A31/B402 165
01.08.99	Lüders Konrad	Icaro Laminar ST	Crawinkel FP	FS1WP	Crawinkel Kirche Reiskirchen BAB Dreieck Sellers
01.08.99	Pöppel Reinhard	Icaro Laminar ST	179,6 Forst Flugplatz	1,5-1 FS	250 Forst Dorf Wunnenstein Rasthof Eibensbach
01.08.99	Eckhardt Herbert	Enterprise wings Desire	176,0 Altes Lager Mallershausen 188,0	1,5-1 FS1WP	255 Sehlide 210
01.08.99	Vogel Karl-Heinz	Moyes CSX	Kulmbach FP	ZF	Kulmbach FP Hammelburg FP
01.08.99	Langwald Gerd	Bautek Twister	112,6 Bahnenborstel Heerenveen (NL) Kreisverkehr	1,5 FS2WP	169 Grillhütte Sneek Autobahnende Zurich(NL) am Meer
01.08.99	Fritz Lorenz	Icaro Laminar ST	234,3 Böhming Böckingen FP 212,4	1,5-1 FS2WP	341 Regelmannsbrunn Walldorf BAB# Neulussheim
01.08.99	Müller Neithard	Exxtacy	212,4 Segeletz FP Bienenbüttel Bnf 220,0	1,5-1 FS1WP	315 Dreetz Waldsiedlung Brüttendorf
01.08.99	Zeyher Jochen	Seedwings merlin	220,0 Schauiusland Hochfirst Turm 76,7	1,5-1 FAI	289 Holzschlägermatte (Gasth.) Rohardsberg Holzschläger-matte (Gasth.)
01.08.99	Otterpohl Bernd	Bautek Twister	248,4 Bahnenborstel Beilen (NL) Bahnhof	2 FS1WP	153 Weststart Joure (NL) Terschelling Insel Ost
01.08.99	Siedenburg Erwin	Wills Wing HP-AT	Ahlhorn FP	1,5-1 FS	327 Ahlhorn Kreisel Markstede bei Groningen
01.08.99	Becker Andreas	Laminar ST	112,8 Segeletz FP Bienenbüttel Bnf 215,6	1 FS1WP	113 Dreetz Waldsiedlung Bargstedt
01.08.99	Kenst Johann	La Mouette Topless	Hellingst FP	1,5-1 FS	285 Zetel
01.08.99	Rohrer Gerd	Wills Wing Fusion	59,6 Bahnenborstel	1 FS	60 WeststartTer Apel Rude Haven (NL)
			122,0	1	122

Datum	Pilot	Gerät	Startplatz 1. WP Total km	Aufst. 2. WP MP	3. WP/ Ziel bei FS Landung Punkte
02.08.99	Mokros Manfred	Aeros Stealth	Fiesch Uerlicher Gale 53,4	fID Riederfurka 1,75	Fiesch Bahnübergang Fiesch Bahnübergang 93
02.08.99	Etz Lukas	Exxtacy	Hainau-Himmighausen	FS	Lichtenbusch Grenzstation
02.08.99	Weichselgartner Jürgen	Bautek Twister	129,4 Fiesch Uerlicher Gale 53,0	1 fID Riederfurka 1,75	129 Fiesch E-Werk Fiesch E-Werk 93
02.08.99	Rauscher Georg	Moyes CSX	Bamling Köschinger Forst BAB Raststätte 103,9	FS1WP 1,5-1	Niederpöring Hepberg 155
03.08.99	Gerhard Claus	Exxtacy	Altes Lager Gardelegen FP 252,1	ZFagB 1,5	Tiefenbrunn HH-Maschen BAB# 378
03.08.99	Hoffmann-Guben Marcus	Air Atos	MonteCucco Mt. Serano 114,0	fID Assisi Basilica 1,75	Seggio LP Seggio LP 200
03.08.99	Weber Bernd	Air Atos	MonteCucco Mt. Serano 114,0	fID Assisi Basilica 1,75	Seggio LP Seggio LP 200
03.08.99	Kratzner Christof	Air Atos	MonteCucco Mt. Serano 114,0	fID Assisi Basilica 1,75	Seggio LP Seggio LP 200
03.08.99	Herold Ernst	Bautek Twister	Bahnenborstel Aschendorf Bnf 122,0	FS1WP 1,5-1	Grillhütte Bellingvalde 177
03.08.99	Wachowski Bernd	Laminar ST	Altes Lager	FS	Tiefenbrunn #Mahlpuhl
03.08.99	Becker Andreas	Laminar ST	96,2 Altes Lager	1 FS	96 Tiefenbrunn Groß Südsteid
04.08.99	Eckhardt Herbert	Enterprise wings Desire	202,5 Altes Lager Nedlitz Bnf 60,0	1 FS1WP	203 Mallershausen Quast
04.08.99	Wachowski Bernd	Laminar ST	Altes Lager Burg Wiesenberg 48,8	1,5-1 FS1WP	85 westl. Ende Fp Belzig Bnf
06.08.99	Baumer-Fischer Sybille	Aeros Stealth	MonteCucco Alale 71,0	1,5-1 fID	68 Costaciaro Schwimmbad Costaciaro Schwimmbad
10.08.99	Ebenfeld Markus	Seedwings merlin	St.Andre St Jean # D900/207 120,5	FAI 2	St Andre Kreisverkehr Lac d'Allos N/O-Ufer St Andre Kreisverkehr 241
20.08.99	Götz Peter	Exxtacy	Warberla	FS	Kapelle Waidhaus
20.08.99	Etz Lukas	Bautek Twister	97,6 Serrig	1 FS	98 Rampe Schweckenhausen
20.08.99	Hoffmann-Guben Marcus	Air Atos	80,8 Hohenneuffen-West	1 FS	81 Seefeld-Dröbling Ammersee
22.08.99	Götz Peter	Exxtacy	146,7 Siegritz Schleppgelände	1 FS	147 Sponsellf Regensburg Osthafen
22.08.99	Fritz Lorenz	Laminar ST	117,6 Forst Flugplatz Kinding Kirche 63,6	1 FS2WP	1 Forst Dorf Körndthof
22.08.99	Wittmann Paul	Guggenmos RCS	Forst Flugplatz	1,5-1 ZF	88 Sondersfeld Burgheim FP
22.08.99	Etz Lukas	Bautek Twister	69,0 Donnersberg	1,5 FS1WP	104 Sender Düren FP b. Saarouis
22.08.99	Gerstner Jethro	UP Speed TL	96,7 Werges FP Kinzigalsperre 51,3	1,5-1 FS1WP	145 Flugzeughalle Bad Orb
28.08.99	Hoffmann-Guben Marcus	Air Atos	St. Andre La Breole Ortskern 155,1	1,5-1 FAI	72 St. Andre LP St. Andre LP
29.08.99	Etz Lukas	Exxtacy	Wasserkuppe	2 ZF	310 Oststartplatz Neu Aspnach FP
31.08.99	Hoffmann-Guben Marcus	Air Atos	102,7 St. Andre La Breole Ortskern 155,1	1,5 FAI	154 St. Andre LP St. Andre LP
				2	310



Deutsche Streckenflugmeisterschaft 2000

Foto: Volker Brandtner

AUSSCHREIBUNG

► Veranstalter

Deutscher Hängegleiterverband e.V. im DAeC.

► Zweck

Förderung des Streckenfluges mit Hängegleitern und Gleitsegeln; Qualifikation zur Liga.

► Dauer

1. September des Vorjahres bis 31. August des laufenden Jahres.

► Raum

Europa.

► Teilnehmer

Piloten mit Überlandflugberechtigung und ständigem Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland.

► Geräte

Hängegleiter und Gleitsegel mit einer in der Bundesrepublik Deutschland gültigen Zulassung. Gerätewechsel erlaubt.

► Startverfahren

Bergstart, Windenstart und für Hängegleiter UL-Start.

► Wertung

Die Wertung erfolgt getrennt in den FAI-Klassen I, II und III, d. h. für Drachen, Starrflügler und Gleitschirme. Innerhalb der FAI-Klasse I gilt ein Handicap-Faktor für turmlose Drachen. Das Punktergebnis jedes eingereichten Streckenfluges wird durch ein Hundertstel des Faktors geteilt. Der Faktor für Turm-Drachen beträgt 90, für turmlose Drachen 100. Gewertet werden die maximal 3 besten Flüge eines jeden Teilnehmers. Bei 3 gewerteten Flügen muß bei mindestens 1 Flug der Startplatz innerhalb der Bundesrepublik Deutschland sein.

Die Flüge sind unter Einhaltung der luftrechtlichen Bestimmungen durchzuführen.

► Haftung

Die Veranstalter übernehmen keinerlei Haftung für Schäden der Teilnehmer oder Dritter.

► Qualifikation

Es qualifizieren sich die 5 bestplatzierten bzw. von den Rängen 6 bis 15 nachrückenden Teilnehmer der **Streckenflugmeisterschaft** automatisch für die Deutsche Meisterschaft (Liga) des nächsten Jahres.

Jeder Teilnehmer mit einem anerkannten Flug erhält ein »DHV-Streckenflug-Shirt«. Die 5 besten Newcomer (keine Teilnahme in den letzten 3 Jahren), jeweils bei den Drachen- und Gleitschirmfliegern, erhalten ein Paar »hanwag Fly 2000« und 50% Rabatt auf ein Bräuniger Fluginstrument. Außerdem gibt es Sachpreise im Wert von mindestens 10.000,- DM.

Die Siegerehrung und Pokalübergabe erfolgt im Rahmen der Jahreshauptversammlung des DHV.

Die genauen und allein gültigen Ausschreibungsunterlagen erhält man vom DHV, Postfach 88, 83701 Gmund und über die DHV Homepage www.dhv.de

gesponsort von

 **BRAÜNIGER**



Änderungen in der Ausschreibung und Sportordnung 2000 der Deutschen Streckenflugmeisterschaft

Zunächst einmal eine Erklärung dazu, warum Änderungen erforderlich waren, und wer über solche Änderungen entscheidet.

Es erreichten mich im vergangenen Jahr unzählige Briefe und E-mails, die sich mit dem Reglement der Streckenflugmeisterschaft befassten und auch Anträge zur Regeländerungen beinhielten. Diesen Anträgen muß natürlich nachgegangen werden. Manchmal sind solche Anträge nur ein Ausdruck des persönlichen Mißfallens gegenüber einigen Ausschreibungsbedingungen, wenn diese jedoch gehäuft in einer Richtung auftreten, so ist dies ein Hinweis, daß etwas geändert werden muß. Natürlich sind aufgrund von längeren Diskussionen erzielte Kompromisse manchmal dann wieder ein Ärgernis für eine andere Pilotengruppe, denn jeder sieht seinen Sport aus einem anderen Blickwinkel und möchte möglichst viele Vorteile auf seiner Seite haben.

Das entscheidende Gremium, die Sportkommission, besteht neben dem DHV-Geschäftsführer aus dem DHV-Sportvorstand, den Sportmanagern HG und GS, den Vertretern von Landesverbänden, der Ligen und auch aus Teilnehmern der Streckenflugmeisterschaft. Wenn auch nicht in allen Punkten Einstimmigkeit erzielt worden ist, so verabschiedete die Kommission folgende Änderungen der Ausschreibung und damit auch der Sportordnung.

Eine weitere Verpflichtung zu Kompromissen birgt die Absicht, die Ausschreibung der Deutschen Streckenflugmeisterschaft mit den benachbarten Verbänden abzustimmen, um in naher Zukunft zu einer internationalen Angleichung und als Ziel zu einem gemeinsamen europäischen Wettbewerb zu kommen. Besonders mit dem Nachbarland Österreich sind hierbei bereits große Fortschritte erzielt worden.

Hier die wesentlichen Änderungen im Einzelnen.

Die genaue Ausschreibung ist im Internet (www.dhv.de) veröffentlicht und kann weiterhin beim DHV angefordert werden.

Dauer: Der Wettbewerb dauert weiterhin vom 01.09.-31.08. des folgenden Jahres, jedoch sind Regeländerungen durch Beschluß der Sportkommission bis zum 31.10. des laufenden Jahres möglich, bis zu ihrer Veröffentlichung wird nach der alten bestehenden Ausschreibung gewertet (Datum des Fluges).

Handicap-Faktoren: Die DHV-Hauptversammlung hat für Drachen der Klasse FAI 1 einen Handicap-Faktor für turmlose Drachen beschlossen. Das Punkteergebnis jedes eingereichten Streckenfluges wird durch ein Hundertstel des Faktors geteilt. Der Faktor für Turmdrachen beträgt 90, für turmlose Drachen 100. Um eine Vergleichbarkeit der in den Klassen FAI 1 und FAI 2 erfliegenen Leistungen zu ermöglichen, ist für die Starrflügler der Faktor 118 vorgesehen.

Es gibt keinen Bonus für Windenstarts, jedoch neu einen »Windenpokal« für den besten Flug mit Start aus der Winde, getrennt HG oder GS.

Es wird weiterhin nur ein Start in Deutschland gefordert. Bei einer möglichen internationalen Wertung entfällt dies.

Die Einreichungsfrist von 1 Monat nach Durchführung des Fluges bleibt unverändert erhalten.

Aufgaben: Ein Sturm der Entrüstung erreichte mich, als bekannt wurde, daß der Faktor 1,5 für unvollendete Aufgaben mit Beschluß der letztjährigen Sportkommission wieder gestrichen werden sollte. Die Kommission war der Ansicht, daß mit der neuen Möglichkeit zu große Phantasieaufgaben ausgeschrieben wurden und wollte wieder die Richtung in erfüllbare Aufgaben lenken. Andererseits wurde beantragt, an vollendete Aufgaben jederzeit die Möglichkeit der freien Strecke zu hängen.

Hierzu ist nun folgender Kompromiss entstanden:

1. Freie Strecke/Freie Strecke auf geknickter Bahn (1 Wendepunkt): wenn auf der Startmeldung 1 Wendepunkt angegeben wurde: Faktor 1,5 bis zum Wendepunkt, anschließend FS in jede Richtung möglich.
2. Zielflug/Zielflug auf geknickter Bahn (1 Wendepunkt), wenn auf der Startmeldung 1 Wendepunkt angegeben wurde: Faktor bis zum WP/ZP 1,5 anschließend ist FS in jede beliebige Richtung möglich. Unvollendete Zielflüge auf geknickter Bahn werden bis zum Wendepunkt mit dem Faktor 1,5 gewertet, die Reststrecke bis zum Landepunkt mit 1,0, wenn diese in Richtung des ZP durchgeführt wird, es wird vom ZP abgezirkelt.
3. Zielrückkehrflug: Faktor 1,75. Unvollendete Zielrückkehrflüge werden bis zum dokumentierten Wendepunkt mit 1,5 gewertet, die Reststrecke bis zum Landepunkt mit 1,0, wenn diese in Richtung des ZP durchgeführt wird, es wird vom ZP abgezirkelt. Eine angehängte freie Strecke ist nicht möglich.
4. Dreiecksflug bei kürzestem Schenkel bis 28% der Gesamtstrecke in angegebener Reihenfolge: Faktor 1,75. Unvollendete Dreiecke werden bis zum letzten dokumentierten Wendepunkt mit 1,5 gewertet, die Reststrecke bis zum Landepunkt mit 1,0, wenn diese in Richtung des nächsten WP oder ZP durchgeführt wird, es wird vom nächsten WP/ZP abgezirkelt. Eine angehängte freie Strecke ist nicht möglich.
5. Dreiecksflug bei kürzestem Schenkel über 28% der Gesamtstrecke in angegebener Reihenfolge: Faktor 2,0. Unvollendete Dreiecke werden bis zum letzten dokumentierten Wendepunkt mit 1,5 gewertet, die Reststrecke bis zum Landepunkt mit 1,0, wenn diese in Richtung des nächsten WP oder ZP durchgeführt wird, es wird vom nächsten WP/ZP abgezirkelt. Eine angehängte freie Strecke ist nicht möglich.

Rudl Bürger

ÜBERWINDE DEINE ÄNGSTE

Hast du Angst vor dem Fliegen? Wenn ja, laß dir von Dr. James Freeman helfen, deine Ängste zu überwinden.

Fast jeder Pilot lernt während seiner Flugkarriere mehr oder weniger Angst kennen. Wie er damit umgeht, macht den Unterschied aus zwischen dem großen Vergnügen, das ihm sein Sport bieten kann oder zwingt ihn vielleicht sogar zu der Entscheidung, seine Träume vom freien Fliegen aufzugeben.

Angst ist eine vollkommen normale menschliche Reaktion, aber der Gedanke, es sei nur ein Gefühl, ist falsch.

Wir nehmen diese Risiken auf uns, nicht um vor dem Leben auszureißen, sondern um das Leben zu hindern, vor uns auszureißen!

'No fear slogan'

Angst ist in Wirklichkeit die Kombination des Gefühls der Furcht mit der biologischen Stressreaktion.

Angst beeinflusst direkt das Gehirn, das Nervensystem und das chemische Botensystem des Körpers. Die Stressreaktion bedingt die Auslösung von zahlreichen Botenstoffen, wie Endorphinen, Cortison, Aldosteron und Adrenalin.

Was macht nun diese chemische Suppe mit unserem Körper? Die Endorphine sind natürliche Opiate, die, ähnlich wie Heroin, Schmerzen lindern und euphorisch machen. Cortison beschleunigt den Stoffwechsel des Körpers und setzt Zucker im Blut frei. Aldosteron stimuliert die Nieren Natrium zurückzuhalten, was wiederum die Zirkulation des Blutes beschleunigt. Adrenalin verstärkt all die o.g. Effekte und erhöht den Blutdruck und den Herzschlag. Das Herz pumpt jetzt mehr Blut durch die Adern und das Blut gelangt vorwiegend zum Herzen, den Muskeln und nicht mehr zum Magen-Darm-Trakt (dieser Blutmangel löst das Schmetterlingsgefühl in deinem Magen aus). Weitere Folgen sind stärkeres Schwitzen und eine verstärkte Spannung des gesamten Nervensystems.

Jetzt kann du vielleicht verstehen, warum die Stressreaktion auch Kampf- oder Flucht-Reaktion genannt wird. Diese Reaktion wurde von der Natur eingerichtet, um bei einer Bedrohung

das Überleben zu sichern. Sie stimuliert dein Gehirn und dein Nervensystem, verstärkt die Blutmenge, die dein Herz durch die Adern pumpt und dirigiert sie dahin, wo sie am meisten gebraucht wird; sie beliefert die Muskeln und das Gehirn mit extra Kraftstoff, erhöht das Blutvolumen, wenn du blutest und verursacht nicht zuletzt Schmerzlinderung bei Schmerzen. Außerdem verursacht sie besonders nasse Handflächen und Fußsohlen.

DIE ANSPANNUNG

Dieser »Rush«, den du vor dem Start oder der Landung fühlst, ist einfach ein Teil deiner Stressreaktion, die deinen Körper für die kommende Herausforderung vorbereitet. Forschungen der US Air Force haben gezeigt, dass ein steigendes Stresslevel tatsächlich die Pilotenleistung bis zu einem gewissen Punkt verbessert. Siehe folgende Graphik. Wenn das Stresslevel über den höchsten Punkt steigt, fällt die Leistung rapide ab (rote Zone). Daraus folgt, dass es ein optimales Stresslevel gibt. Wenn wir zu nahe am kritischen Punkt agieren (oranger Bereich), bleibt uns

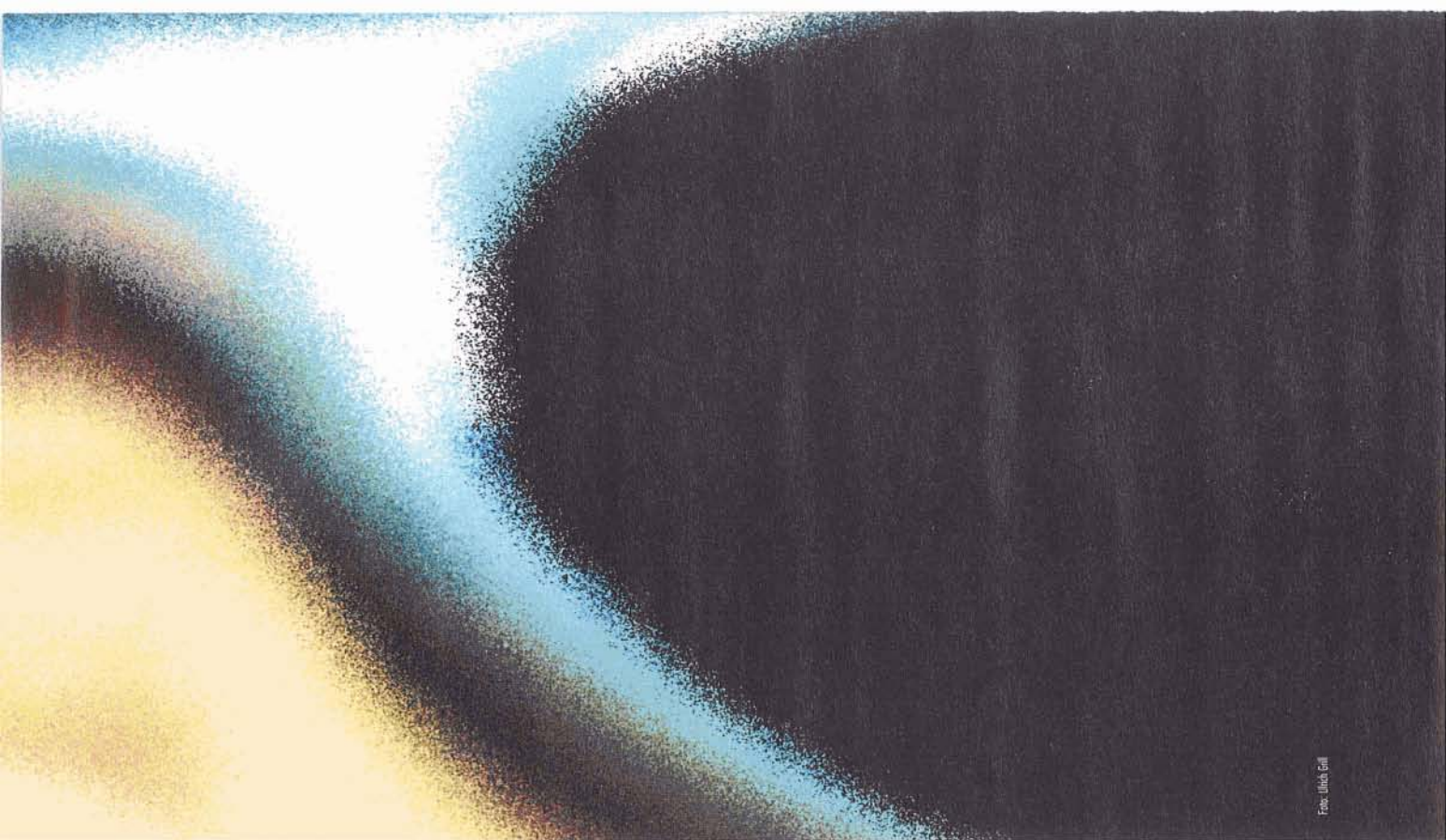


Foto: Udo Gell

kaum eine Möglichkeit, noch zusätzlichen Stress zu verkraften. Deshalb sollten wir unser Stresslevel so regulieren, dass die Leistung erhöht ist (grüner Bereich) ohne in den Gefahrenbereich (orange-rot) zu geraten, wo unsere Leistungsfähigkeit schlagartig abnehmen würde.

Ein Beispiel:

Ein anfänglicher Pilotenfehler lässt das Stresslevel des Piloten ansteigen. Das Stresslevel gerät in der Folge über den kritischen Punkt, es kommt zu weiteren Fehlern und schließlich zum Unfall.

STRESS UND ANGST

Wir sind nun in der Lage zu verstehen, dass das, was wir Angst nennen, ein komplexes Zusammenspiel von Körper und Geist darstellt. Leider arbeitet das System nicht immer wie es eigentlich soll. Eine Bedrohung kann echt sein, oft ist sie aber nur imaginär. Sie wird durch unsere verschiedenen Sinnesorgane wahrgenommen. Eine Vielzahl von Signalprozessen geht vom Gehirn aus. Manchmal kom-

men die Informationen niemals bis ins Bewußtsein. Manchmal werden die Botschaften verstümmelt. So wie Angst eine Stressreaktion auslösen kann, so ist auch das Gegenteil richtig: Eine Stressreaktion kann Angst auslösen. Mitunter wird das ganze System überladen und bricht zusammen.

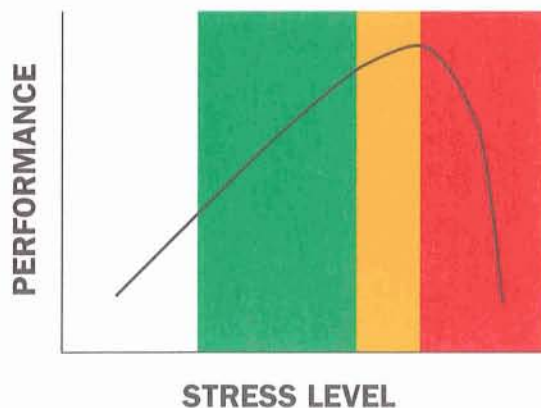
Nun, wie kann das grundsätzliche Verständnis uns helfen, mit Furcht umzugehen? Wir verstehen jetzt einige

ren Risiken. Nun sehen wir uns in der Praxis an, wie wir unsere Angst auf einem akzeptablen Level halten können. Dieses Level ist für Jeden individuell verschieden.

EINIGE STRESSAUSLÖSER

Wir wissen jetzt, daß die Stressreaktion - eigentlich dazu da, für uns zu arbeiten - zu Problemen führen kann, wenn sie zu stark wird. Auslöser der Stressreaktion sind unter anderem: Hypoglycaemia (niedriger Blutzucker wegen nicht Essens, oder vom Essen sehr süßer Lebensmittel), Koffein, Nikotin, Ermüdung, Schlafstörungen, Infektionen, Krankheiten, Hitze und Dehydratation.

Diese Effekte lassen sich vermeiden durch: nachts gut schlafen, ein gutes, solides Frühstück einnehmen und ausreichend Flüssigkeit trinken. All das wird deine Nervosität vor dem Start dämpfen. Ein oder zwei Tassen Kaffee am Morgen werden natürlich wenig Schaden anrichten, ich bin aber sicher, ihr alle habt genug über die Ge-



Prozesse, die mit der Erzeugung von Angst verbunden sind, sowie die potentielle Leistungssteigerung und de-



fahren von Tabak und Alkohol gehört und sage deshalb nur ein Wort: Maßhalten.

Die Auslöser für die Angst sind unterschiedlich. Sie müssen nicht unbedingt mit dem Fliegen zu tun haben. Finanzielle Probleme, familiäre Schwierigkeiten und Ärger im Job gehören dazu. Doch davon soll hier nicht die Rede sein. Schiebe die Probleme weg, bevor du fliegen gehst. Falls du sie nicht verdrängen kannst, entscheide dich, nicht zu fliegen. Glücklicherweise sind flugspezifische Angst- Auslöser einfacher zu kontrollieren.

DER ANGST EINEN SCHRITT VORAUSS

Ein sehr wichtiger Punkt ist dein Flugkönnen und die Regelmäßigkeit, mit der du fliegst. Nach einer langen Pause wirst du nicht so fit mit deinem Gerät sein wie früher, als du häufig geflogen bist. Mach's dir einfach, indem du dir sanfte Bedingungen für deinen ersten Flug nach einer langen Pause aussuchst. Wenn du unzufrieden mit grundsätzlichen Fähigkeiten, wie z.B. Start und Landung bist, dann schäme dich nicht, am Übungshang mit oder ohne Lehrer an deiner Technik zu feilen. Regelmäßiges Fliegen und damit verbundene Gerätebeherrschung geben dir größere Sicherheit.

Ein anderer Punkt ist dein Fluggerät: Die meisten von uns sind von neuen und immer größeren Leistungsdaten beeindruckt. Doch leider ist die größere Leistung meistens mit einem anspruchsvolleren Extremflugverhalten verbunden. Kannst du dein Gerät wirklich fliegen? Bist du vertraut mit seinen Eigenheiten? Genießt du es wirklich, es zu fliegen? Brauchst du wirklich die extra Gleitzahl und 4km/h höhere Spitzengeschwindigkeit und kannst du beides wirklich nutzen?

Lerne zu gehen, bevor du versuchst zu rennen.

Genieße jeden Fortschritt in deiner fliegerischen Laufbahn und freue dich über das Mehr an Spaß, das er dir bringt. Der Himmel ist wie der Ozean: Du kannst leicht darin untergehen.

Folge dem alten Grundsatz, nur eine Sache auf einmal ändern zu wollen: Fluggerät, Gebiet, Bedingungen, Gurtzeug. Dies hilft dir, deine Aufmerksamkeit auf's Fliegen zu richten.

Habe einen Flugplan. Noch besser: habe mehrere. Lerne, vor auszuplanen, damit du weißt, was in der jeweiligen Situation zu tun ist, bevor sie eintritt. Sei aktiv, nicht re-aktiv.

SCHLIESSLICH FLIEGST DU DEIN GERÄT, NICHT DEIN GERÄT DICH

Höre immer auf die kleine Alarmglocke in deinem Hinterkopf; es könnte dein Unterbewußtsein sein, das versucht, dir etwas zu sagen. Untersuche die Ursache deiner Angst. Bestimme genau, was dich beunruhigt. Falls das Problem greifbar ist, schaffe es aus der Welt. Wenn es nicht greifbar ist, sei versichert, dass sich die Drähte manchmal überkreuzen. Eine gesunde Nervosität vor dem Start ist normal.

Erinnere dich, Starts sind freiwillig, aber wenn du einmal gestartet bist, nütze deine ganze Konzentration und Aufmerksamkeit, so dass alles andere weniger wichtig wird.

Wie glücklich sind wir - unter Billionen von Lebewesen - zu den wenigen Privilegierten zu gehören, denen das erstaunliche Geschenk des freien Fliegens gegeben ist. So viele Menschen träumen vom Fliegen, vielleicht dem letzten Freiheitsymbol und doch fliegen nur so wenige wirklich. Wir leben in einem Zeitalter,

in dem zum ersten Mal in der menschlichen Geschichte die Technik erlaubt, einen Flügel auf den Berggipfel zu transportieren, mit diesem Flügel den Hang hinunter zu rennen und zu den Wolken aufzusteigen.

»Ich kann fliegen« ... was für eine wirklich erstaunliche Aussage!

Ich frage mich, warum nicht alle Menschen auf der Welt fliegen. Warum sind sie zufrieden, ihr Leben auf dem Boden zu verbringen, Vögel beneidend und nur von der Freiheit des Fliegens träumend, wenn es für jene, die sich anstrengen, möglich ist. Vielleicht lautet die Antwort: Sie haben Angst.

Lerne, deine Angst zu beherrschen, nütze die verbesserte Leistung, die dir die Stressreaktion bringen kann und nütze die Gefühle, die zu deinem Wohlbefinden beitragen können. Dann wird sich der goldene Traum vom freien Fliegen nicht trüben. Tatsächlich wird er lohnender als je zuvor sein. Am Ende wird jeder, der lebt, sterben; aber nicht jeder, der stirbt, hat gelebt.

Aus Cross Country Nr. 64/99

Entspanne dich

Ex-Weltmeisterin Judy Leden gibt 3 Top-Ratschläge, die Angst zu lösen, wenn du durch Turbulenzen fliegst.

1. Entspanne dich. Löse deine körperliche Anspannung und es wird deinen Geist frei machen. Ver-

krampfe deine Hände nicht an der Basis oder an den Bremsleinen. Entspanne bewußt deine Schultern.

2. Visualisation. Stelle dir einen Adler an deiner Flügelspitze vor. Er fliegt entspannt, egal in welcher

Luft er ist. Deshalb stelle dir vor, du bist einer von ihnen, oder einer der souverän fliegenden Piloten, die du wirklich respektierst.

3. Tief atmen. Hyperventillieren hilft nicht!





Normalerweise bin ich bei schönem Wetter in der Luft, von leider ab und zu unvermeidlichen Arbeitsanfällen abgesehen. Als jedoch Anfang September eine über 30-stündige Direktübertragung der Eiger Nordwand-Durchsteigung im Fernsehen lief, bin ich, ehrlich gesagt, fast dauernd mit Schweißhändchen vor der Glotze gesessen. Mann, war das beeindruckend, jeder der Kletterer mit Helm-Kamera, in der Wand ein Dutzend Stand-Kameras und die Totalen aus dem Hubschrauber und von der kleinen Scheidegg! Dazu fachkundige Live-Kommentatoren, Interviews mit Heroes früherer Zeit und das ganze ohne jede Sensationsscherei. Für mich war das die beste Sportübertragung, die ich je im Fernsehen gesehen habe! Erst dachte ich, nur Ex-Kletterer, die sich auch mal in der Umgebung des Eigers rumgetrieben haben, wären so fasziniert. Bei vielen Gesprächen, auch mit absoluten Nichtbergsteigern, stellte ich jedoch fest, alle waren begeistert, tief beeindruckt und verstehen jetzt, was am Bergsteigen so toll ist.

Genauso ausdrucksstark könnte man allerdings auch einen Film über einen großen Gleitschirm-Streckenflug senden. Die Strecke, z.B. Fiesch-Chur, mit Kameras unterwegs an den Pässen, im Helm der Piloten, fachliche Erklärung dazu und das

Ganze live. Ich bin mir sicher, man würde dieselbe Begeisterung über die Landschaft, aber auch über unseren Flugsport rüberbringen können. Da könnte man dem Zuschauer klar machen, warum wir das Fliegen so lieben. Wie einzigartig es ist, motorlos über Alpenpässe zu gleiten, alleine durch Wind und Sonnenenergie Strecken zurückzulegen, wofür nahezu alle, die unter uns fahren, viele PS und vor allem Benzin oder Diesel brauchen. Die Diskussionen über die Umweltverträglichkeit unseres Sports wären dann wohl auch schnell vorbei, ein paar Live-Bilder mit uns kreisende Adler und friedlich weiteräsende Gemsen eingeblendet.

Gebhard Plangger hieß der Redaktionsleiter beim SWR 3, der zusammen mit dem Schweizer Fernsehen hinter diesem Eigerprojekt stand, er selbst hatte früher mal diese Nordwand durchstiegen. Jetzt können wir wohl nur darauf hoffen, daß es einen gleitschirmbegeisterten Redakteur bei einer Fernsehanstalt gibt, der ebenso eisern und gegen viele Widerstände so ein Flugprojekt durchzieht, es wäre nicht mal so schwierig wie die Eigersache, und ich bin mir sicher, es würde die gleiche Begeisterung auslösen!

Die guten Flugtage waren ja heuer, zumindest in den Alpen, recht selten und meist recht kläglich. Da hatten es ja mal die »Preußen« besser, sie haben uns in dieser Saison ganz nett die Sonne geklaut und dafür das Wasser (von oben) gelassen. Sei es ihnen gegönnt, auch sie müssen wieder büßen, wenn sie in Gummistiefeln im Schleppgelände stehen und es die »Äpler« widerstandslos auf 4.000 m zieht.

Jetzt in der Wintersaison ist es sowieso wurst, wo man herkommt, da ist es nur wichtig, daß man im Startplatzgewurle der angesagten »Winterfluggebiete« in die Luft kommt, und da das auch noch ein paar Hundert andere schaffen, beim Fliegen mit keinem anderen zusammenrennt! Ich kann da nur den Tip geben, sich nicht eisern auf die »Vorfahrtsregeln« zu verlassen, über diese ist die »multikulturelle« Verbindung in der Luft oft ganz verschiedener Ansicht. Wenn man im Baum hockt, ist es gleich, ob man von rechts gekommen ist, da ist es schon viel besser und streßloser, sich ein paar Rippen weiter als der Hausbart sein eigenes Bärtchen zu suchen. Auch beim Landeanflug muß man sich nicht mit zwanzig anderen behindern. Eine

korrekte Landevolte ist immer dann gut, wenn man in einem dieser Ferienfluggebiete nicht der Einzige ist, der eine macht. Besser ist, solange z.B. am Hang zu soaren, bis gerade kein anderer zum Landen unterwegs ist und dann ganz konsequent, evtl. mit angelegten Ohren und ruhig mit Volte, außer es ist zu viel Wind, auf den Boden zu kommen. Da kann man dann amüsiert zuschauen, wenn wieder die Pulks - es scheint mir die Lust am Stau zu sein - alle auf einmal landen wollen und sich gegenseitig Wirbelschleppen verpassen.

Es gibt Jäger-, Fischer-, Bergsteiger- und sicher auch Fliegerlatein. Es gibt aber auch Geschichten, die so daneben sind, daß man sie nicht glauben mag und trotzdem sind sie wahr. Klingelte doch da bei der Feuerwehr in Chamonix/Frankreich das Notruftelefon, ein Gleitschirmflieger war dran. Leider nichts seltenes, doch dieser Anruf war einzigartig. Jammerte doch dieser »Pilot« übers Handy, daß er hoch über dem Tal schwebte und vor lauter Thermik nicht mehr auf den Boden komme. Die Feuerwehrleute glaubten erst an einen Scherz, da der »Pilot« aber nicht aufgab, holten sie einen flug erfahrenen Kollegen, der übers Handy den Superflieger sicher auf die Erde brachte!

German Open '99 in Greifenburg

Abschluss der Deutschen Meisterschaften 99 - Gleitschirm

Wettkampf-Gleitschirmfliegen ist eine Disziplin, die Wissen für viele Lebensbereiche vermittelt. Pilze sammeln zum Beispiel. Noch nie sah man so viele Piloten angeregt über Röhrlinge, Pfifferlinge und Steinpilze diskutieren, sammeln, putzen und zubereiten, wie bei den German Open '99 in Greifenburg. Es gab sogar einen, der ausschließlich Fliegenpilze sammelte und sie dem feuchten Wetter und den regelmäßigen Überschwemmungen auf dem Fliegercamp zum Trotz trocknen wollte, um sie später irgendwelchen Experimenten zu unterziehen (der Mann ist Chemiker und lebt bis zum heutigen Tag noch).

Oder Kart-Fahren. Gefühl für Gerät und Kurvenfahren, für Taktik und Speed trainieren, kann ja nie schaden. Oder Mountain-Biken. Zum Kaputtflachen, als die Wassertreter in ihren klatschnassen High-Tech-Klamotten auf ihren super-Bikes von ihren Mörder Touren zurückkehrten und gestanden, sich verfahren und stundenlang in verschiedenen Hütten auf die anderen gewartet zu haben.

Scherz beiseite: Die German Open 99 in der dritten August-Woche an der Emberger Alm in Greifenburg, gleichzeitig Finale der Deutschen Meisterschaften, litten unter dem gleichen Problem wie die meisten Wettkämpfe im Jahr 99 schon zuvor: dem Wetter.

Achim gewinnt, »Tibbe« wird Deutscher Meister

Die deutsche Gleitschirmliga war zum Ausfliegen eines würdigen Deutschen Meisters dringend auf ein paar zusätzliche Wertungsdurchgänge zu den bisher nur gewerteten vier Durchgängen (je einmal Staufen-Cup und Osttirol Open, zweimal Bavarian Open) angewiesen. In Führung lag vor den German Open der »deutsche« Schwede Tibor Berki, der am Anfang der Saison richtig abgeräumt hatte, und bei den Damen deutlich Judith Dörflinger, die auch bei der WM ihre gute Form schon unter Beweis gestellt hatte.

Aber auch die German Open sollten kein Wetterglück haben. Zwei gewerte-

te Durchgänge an sechs angesetzten Wettkampftagen, am Mittwoch über 34, am Abschlusstag Sonntag noch mal über 41 Kilometer - das ist einfach eine lausige Ausbeute. Zwar wäre am Sonntag wettermäßig eine längere Aufgabe drin gewesen - aber Auswertung, Siegerehrung und Abreise setzen ihre eigenen Vorgaben.

Auch hier galt: Wer am Anfang der Saison noch nicht so gut drauf war und auf die German Open gesetzt hatte, guckte am Schluss in die Röhre. »Big Bird« Achim Joos zum Beispiel. In Top-Form war er zur German Open gekommen und hatte sich viel vorgenommen. In beiden Tasks in Greifenburg war er der schnellste Deutsche, raste beim ersten Durchgang bei starkem Gegenwind noch mit einem 27er Schnitt über die Ziellinie. Aber zwei »1000er« für ihn und damit der Sieg bei den German Open 99 für »Big Bird« sollten nicht reichen: Deutscher Meister 99 wurde ein anderer.

Bodo Genz, spätestens seit seinem Sieg bei den US-Open im September einer der deutschen Top-Piloten, war die



Die Deutschen Meister 1999:
2. Platz Bodo Genz, 1. Platz Tibor Berki, 3. Platz Achim Joos

German Open 3. Platz Martin Brunn (AUT), 1. Platz Achim Joos (GER), 2. Platz Walter Holzmüller (AUT) Ligachef Stefan Mast
4. Platz Roland Schützenberger (AUT) 5. Platz Toni Bender (GER)



ganze Saison über zuverlässig schnell unterwegs und schob sich noch vor Achim Joos, wurde aber letztlich auch von Tibor Berki geschlagen: Mit über hundert Punkten Vorsprung in der Gesamtwertung wurde »Tibbe« Deutscher Meister 1999.

Judith holt den Titel

Eindeutig auch die Situation bei den Damen: Judith Dörflinger, ohnehin schon vor den German Open in der Liga mit Abstand die beste Dame, musste sich zwar bei den German Open den österreichischen Damen geschlagen geben (was sie nur einem knallharten »Nuller« beim ersten Durchgang wegen Überschreitung der »last landing time« zu verdanken hat), flog aber dennoch unangefochten auf den ersten Platz in der Damen-Wertung und ist damit Deutsche Meisterin 1999.

Judiths Ärger über diesen dummen Fehler, der auch noch einige andere Piloten beim ersten Durchgang alle



Deutsche Meisterin Judith Dörflinger und German Open Sieger Achim Joos alias Big Bird

Punkte kostete, war um so größer, als es bei den German Open dieses Jahr richtig fette Preise mitzunehmen gab.

Der deutsche Teamchef Stefan Mast hatte der Markt Gemeinde Greifenburg Preisgelder in Höhe von 45.000 ÖS abgerufen; für den 1. Platz erhielt der Sieger die beachtliche Summe von 17.500 »Öschis«, die beste Dame (Camil-



German Open 1. Platz Damen Camilla Perner (AUT)

la Perner, AUT) konnte immer noch einen Scheck von 5.000 Schillingen mit nach Hause nehmen. Ein klasse Sponsoring durch die Gemeinde und ein echter Anreiz für die Piloten. Sollten die Preisgelder nächstes Jahr noch einmal in der Höhe ausgesetzt werden, wird vielleicht auch das Teilnehmerfeld internationaler: Unter den 103 zu



Final glide to goal - Big Bird auf seinem Bruno Banani Boomerang

Ergebnis German Open '99

Platz	Name	Gerät	Nation	Punkte
1	Joos Achim	Gin Gliders Boomerang	GER	1667
2	Holzmüller Walter	Nova X-pert	AUT	1633
3	Brunn Martin	Nova Proto	AUT	1597
4	Schützenberger Roland	Nova Proto	AUT	1583
5	Bender Toni	Nova X-pert	GER	1565
6	Berki Tibor	Gin Gliders Boomerang	SWE	1553
6	Genz Bodo	Gin Gliders Boomerang	GER	1553
8	Siegel Torsten	UP Gambit	GER	1509
9	Martens Burkhard	freeX Oxygen	GER	1476
10	Trümel Richard	Pro Design Mad Max	AUT	1442

Ergebnis Deutsche Meisterschaft '99

Platz	Name	Gerät	Region	Punkte
1	Berki Tibor	Gin Gliders Boomerang	Bayern	5420
2	Genz Bodo	Gin Gliders Boomerang	Bayern	5309
3	Joos Achim	Gin Gliders Boomerang	Bayern	5254

den German Open angemeldeten Piloten waren neben den Deutschen und nahezu der kompletten österreichischen Liga nur ein Schwede - Tibor Berki - und ein Kroatie.

Viel zu sehen, zu besprechen, zu basteln, zu begießen gab es natürlich trotzdem während den German Open, die Anwesenheit vieler Werkspiloten mit ihren Protos ließen schon mal Spekulationen über die Geräte der neuen Saison zu, es wurde viel »vergleichsgefliegen«, Akro geübt oder andere Geräte ausprobiert. Auch ganz nett, aber halt eben nicht das, wozu die Piloten angereist waren.

Fazit

Generalstabsmäßig vorbereitet und super organisiert war der ganze Event vom DHV-Teamchef Stefan Mast und seinem Helferteam mit Andrea Lingl, Birgit Selbherr und Werner Pöbing - Auffahrt, Verpflegung, Briefings, Meteo, Auswertung war alles tiptop, die Stimmung sowieso. Nur das Scheiß-Wetter halt nicht. Das muss einfach mal so geschrieben werden.

Ulrike Bäuerlein



PWC-1999



Das deutsche Team auf Erfolgskurs

Beim Weltcupfinale im französischen La Bresse zeigte Harry Buntz sein Können. Mit zwei Durchgangssiegen und einem dritten Platz stand er im Finale der Besten am Ende ganz oben auf dem Treppchen.

Eigentlich hatte Harry dieses Jahr die Weltcupssaison zurückgestellt, um sich ganz auf die Weltmeisterschaft im Pinzgau zu konzentrieren, aber die hatte so einige Veranstaltungs- bzw. Wetterprobleme. Beim Weltcupfinale in Frankreich aber war Harry dann wieder dabei - ebenso wie 110 Piloten, bei denen es um die Gesamtplatierung im Weltcup Tour 99 ging. Laut Rangliste konnte es jeden Tag einen neuen Gesamtsieger und -siegerin geben. Somit war jeden Tag aufs Neue ein spannendes Rennen zu erwarten. Die Aufgaben mit knappen 50 km Distanz waren ziemlich kernig, so dass auch den zahlreichen Zuschauern im Landestadion einiges geboten werden konnte. Im Gesamtweltcup waren unsere Piloten durch Achim Joos (11. Platz Gesamtwertung), Olly Rössel (14. Platz), Torsten Siegel, Bodo Genz und Toni Bender so gut, dass die Deutschen die Saison mit einem hervorragenden vierten Platz in der Teamwertung abschlossen. Verdienst dieser Team- und der Einzelleistungen ist das kontinuierliche Engagement von Teamchef Stefan Mast. Durch gezielte Motivation und Unterstützung zum einen und durch Organisation und Medienbetreuung zum anderen hält er den Piloten den Rücken frei und ermöglicht dadurch solche Erfolge.

Wir freuen uns riesig auf die nächste Saison um mit unseren Fliegerfreunden gemeinsam in der Luft wetteifern zu können.

See you in the sky!

Harry Buntz



Foto: Stefan Mast

Junior & Ladies Challenges '99 in Greifenburg

The logo consists of the letters 'GS' in a bold, blue, sans-serif font. The letters are slightly shadowed, giving them a three-dimensional appearance as if they are floating above a light yellow, circular glow.

Die DHV-Junior & Ladies Challenges sind einfach Kult. Spaß, Fliegen, Wettkampf, von Profis gecoacht und dazu kostenlos: Wer einmal dabei gewesen ist, kommt wieder, bis er zu alt (bei den Jungs 25 Jahre) oder zu gut geworden ist. Also so gut wie

Achim Joos, Bodo Genz oder Dominik Rothmeier, denn auch diese Piloten, die mittlerweile weltweit erfolgreich für das Team Germany fliegen, kommen aus der Junior Challenge, wie alle, die in den letzten Jahren für Deutschland international nach vorne geflogen sind. Und sie kommen zurück zur Challenge. Wie in diesem Jahr Achim Joos, der zusammen mit Peter »Henne« Hensold - und natürlich Teamchef Stefan Mast - sechs Tage lang intensive Betreuungsarbeit leistete, Tag und (die halbe) Nacht.

Neun Ladies und 19 Jungs hatten das Angebot des DHV auf das Gratis-Wettkampf-Training in der ersten August-Woche in Greifenburg angenommen. Einige, um schon mal für die German Open zwei Wochen später zu trainieren, einige, um ihre letzte Chance auf eine Liga-Qualifikation zu nutzen - und viele, um das Ganze einfach mal kennen zu lernen. Daher gab es neben einigen bekannten Gesichtern auch etliche Newies, die erst einmal unter die Fittiche genommen werden mussten. Zumal einige Mädels sahen sich bald von einem hochmotivierten nimmermüden »Betreuerstab« umgeben - ein weiterer Aspekt, der die Challenge menschlich so ungemein ergiebig macht...

Aber geflogen wurde natürlich auch. Zwar nicht so weit und bei so super Bedingungen wie im Vorjahr, dafür wollte sich die ganze Woche einfach nicht die passende Hochdruck-Wetterlage einstellen. Aber es bot sich die Chance, das Gelände (vielmehr eine bestimmte Strecke) extrem intensiv zu studieren. Für die Kirche in Irschen jedenfalls braucht keiner der Challenge-Teilnehmer 99 jemals wieder GPS-Koordinaten, so viel steht fest, denn alle, alle waren sie mindestens einmal dort, sind (fast) auf dem Kirchturm oder in unmittelbarer Umgebung eingeschlagen, haben sie aus allen Winkeln und Sektoren, aus allernächster Nähe (auf dem Foto nur noch Dachziegel sichtbar) und von allen Seiten fotografiert.

Nur drei kurze Races waren insgesamt in der Woche mög-

lich, mit 27, 34 und 41 Kilometern und entsprechend niedriger Punktzahl für den Sieger, weil Goalen schlicht nicht möglich war und nur Streckenpunkte vergeben werden konnten. Wer aber pokerte und darauf setzte, die »Dümpeldurchgänge« - bis zur Kirche Irschen und dann Gleitwinkelwettbewerb - schließlich doch noch durch einen fetten »Tausender« toppen zu können, hatte am Ende die Looser-Karte gezogen: Dem Sieger Wolfgang Köpfer, der schon bei der Einzel-Vorstellung am Anfang die Challenge für sich reklamierte (seine letzte Chance...) reichten am Schluss 50, 66 und 140 Punkte aus den drei Durchgängen für den ersten Platz - allerdings nur mit einem haarscharfen Vier-Punkte-Vorsprung auf die beste Dame und damit Gewinnerin der Ladies Challenge, Andrea Gäch, die wiederum nur 14 Punkte Vorsprung vor dem dritten, Tommy Riedel hatte, einem der jüngsten Piloten im Feld.

Was bei dieser Challenge im Vordergrund stand, war das Lernen. Jeden Abend standen Stefan, Henne und Achim Joos den fast immer vollständig zum De-Briefing erschienenen Challenge-Teilnehmern stundenlang zur Verfügung, besprachen und bewerteten die Tagesaufgabe und die Leistung der einzelnen Piloten, berichteten schwerpunktmäßig über Flugtaktik, Speed-Optimierung, Wettkampfmotivation, defensives und offensives Fliegen, Ausrüstungsdetails, korrektes Fotografieren oder auch Umgang mit Angst. Die Ladies und Junioren bekamen Tipps und Tricks mit auf den Weg, so viele sie haben wollten, was um so spannender war, weil Henne und Achim Joos oft verschiedene Standpunkte vertreten.

Interessant wurde es am Donnerstag, als das Feld um fast noch mal die gleiche Stärke aufgestockt wurde - die Teilnehmer des German Cups rückten an, um die zwei ausgefallenen Durchgänge an der Emberger Alm nachzuholen und ihr Finale auszufliegen. Der DHV hatte der Truppe als Coach und Betreuer noch Werner Pöbing mitgeschickt, der einen ebenso aufopfernden Einsatz brachte wie Achim und Henne - ein wirklich supertolles Team war da zusammengekommen. Die Konkurrenz mit dem German Cup erwies sich für die Challenge ohnehin als Motivation - der Liga-Nachwuchs war neugierig auf den Vergleich mit den »Breitensportlern«, unter denen sich mancher als ausgewachsener Konkurrent erwies.



Natürlich machte auch der German Cup, der die gleichen Aufgaben wie die Challenge zu fliegen hatte, schnellstmöglich Bekanntschaft mit der Kirche Irschen - wie gehabt, aber auch mit den ganzen anderen »echten« Wettkampf-Bedingungen: Auffahrt um acht Uhr morgens, die einstündige Auffahrt im Dünthofer-Bus, der schweißtreibenden Spurt zum Startplatz um sich dort erstmal zu einem gemütlichen Nickerchen niederzulassen... Auch dass kräftige Regenschauer auf der Strecke noch lange kein Grund sind, eine Aufgabe abubrechen, wurde manchem zum Aha-Erlebnis.

Der Samstags-Durchgang, mit dem Abbruch rechtzeitig vor einem Wahnsinns-Gewitter, wird sicher allen im Gedächtnis bleiben. Ein Dutzend Piloten ging sicherheitshalber sofort nach dem Abbruch oben am Gaugen auf einer Almwiese zum Landen und traf auf Bauern, die freundlich Garage, Küche und Keller öffneten, um den Piloten das Gewitter zu versüßen - solche Erlebnisse gehören zur Challenge wie das feuchtfrohliche Sektverspritzen bei der Siegerehrung, die Umarmungen beim Abschied, die Treueschwüre und Versprechungen, im nächsten Jahr auf jeden Fall wieder dabei zu sein, und, und, und...Gaudi halt ohne Ende! Logisch: Bis zum nächsten Jahr!

Ulrike Bäuerlein

1. Platz Wolfgang Köpfer, 2. Platz Andrea Gäch, 3. Platz Thomas Riedel

Platz	Name	Gerät	Region	Punkte
1	Köpfer Wolfgang	Advance Omega 4	Baden-Wü.	256
2	Gäch Andrea	freeX Oxygen	Bayern	252
3	Riedel Thomas	Flight Design B5	Baden-Wü.	238
4	Herrmann Karen	Nova Xyon	Nordrhein-Westf.	229
5	Lausch Norman	Paratech P7	Thüringen	227
6	Müller Marcus	UP Blues	Hessen	218
7	Menzer Olrik	Airwave XMX	Niedersachsen	206
8	Schlösser Sascha	Ozone Protone		198
8	Seifert Andreas	freeX Oxygen	Bayern	198
10	Altenburger Markus	Nova Vertex	Baden-Wü.	197



HG

Wie auch bei allen anderen deutschen

Wettbewerben 99 an der Emberger Alm, zeigte sich das Wetter für die Challenge nicht von der sonnigsten Seite. Starke Bewölkung, tiefe Basis und wenig Thermik. Nur 4 Junioren, aber dafür 11 Damen kamen zum Nachwuchswettbewerb bei dem man sich auch für die Liga 2000 qualifizieren konnte. In Zukunft muß man sich wohl überlegen, ob man die Altersgrenze für die Junioren auf 30 Jahre hochsetzt, damit nächstes Jahr überhaupt noch welche teilnehmen können.

Ziemlich schwierig wurde die Aufgabenstellung für Rudl Bürger und Jobst Baeumer in dieser Woche, da jeder Tag gleich bescheiden aussah. 3 Tage lang bewegte man sich nur zwischen Irschen-Kirche und Gerlamooskirche. Ziel war immer der Landeplatz am Badesee. Der erste Tag (Montag) war noch der beste von allen und insgesamt flogen 5 Teilnehmer ins Ziel. Schnellste war Sybille Baeumer-Fischer, die aber als Ligapilotin außer Konkurrenz flog. Erster bei den Jungs war Till Böcker, gefolgt von Michael Gebert und Gudrun Maier. Stephan Mangelsdorf ebenfalls nur außer Konkurrenz, da er einen Tag vor der Challenge seinen 26. Geburtstag feierte, landete 150 m vor dem Ziel. Abends wurden die Filme ausgewertet und die Aufgabe besprochen. Jobst und Rudl zeigten, was bei Wendepunktfotos besonders beachtet werden muß.

Am zweiten Flugtag (Dienstag) kam bei der Aufgabe Gerlamooskirche - Landeplatz keiner ins Ziel. Der dritte Tag (Mittwoch) wurde eher ein Gleitwettbewerb (Irschenkirche - Landeplatz Badesee), bei dem die Turmlosen natürlich die besseren Karten hatten. Es war sehr umstritten, diesen Tag überhaupt zu werten, allerdings änderte er nichts an



Die zufriedenen Teilnehmer



Dauerwendepunkt Irschen

Ergebnis

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Böcker Till	Stealth	922
2.	Gebert Michael	Twister	904
3.	Maier Gudrun	Speed	781
4.	Hörburger Dominik	Twister	580
5.	Glas Regina	Merlin	543
6.	Stoffels Andrea	GTR	465
7.	Kastl Karin	Cut	457
7.	Fasmers Anja	Merlin	457
8.	Schönecker Susanne	Sunrise	418
8.	Fricke Melanie	Reflex	418
9.	Kremer Angelika	Sport	409
10.	Paulsen Daniela	Speed	314

der Wertung. Nachdem es am Donnerstag und Freitag nur noch regnete, beschloß man nach einem Sportzeugenlehrgang, noch einen Durchgang für den Samstag an den Tegelberg im Allgäu zu verlegen. Allerdings wurde dies eine Schneiderfahrt. Nachdem der

Großteil aufgebaut hatte, wurde es im Westen so schwarz, daß man entweder schnell an den Landeplatz flog, oder einige gleich die Bergbahn bevorzugten. Aber bei Eisbecher, Kaffee und Kuchen wurde dieser Wettbewerb zünftig abgeschlossen, bis Wassermassen vom Himmel im wahrsten Sinne des Wortes die Runde auflösten.

Bitte ausschneiden und faxen an DHV 08022/9675-99

Ich mache mit!

Name

Adresse

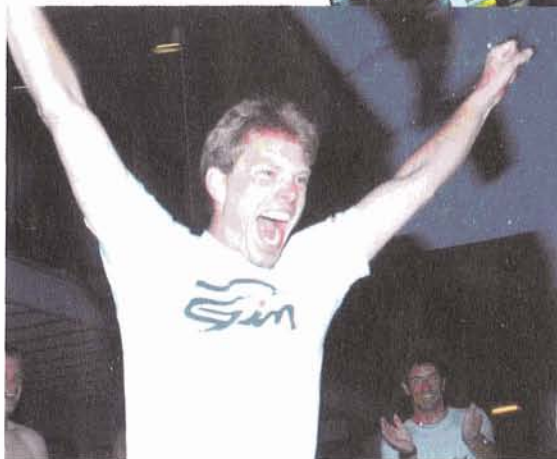
DHV-Mitgliedsnummer

Bodo Genz gewinnt die American Nationals

Der 26-zwanzigjährige Münchner bleibt auf der Erfolgspur. Nach bayrischem Meistertitel, deutscher Vizemeisterschaft und hervorragender Platzierung bei der WM gewann der deutsche Ligapilot auch noch die amerikanische Meisterschaft auf seinem Gin-Boomerang.

Das weltberühmte Ski Eldorado Aspen in Colorado bot vom 02.09. bis 09.09 die grandiose Kulisse für die U.S. Paragliding Nationals 1999. Hier tummeln sich die Reichen und Schönen Amerikas, da biegen unvermittelt Martina Navratilova oder Goldie Hawn um die Ecke. - kein Scherz, das habe ich selbst erlebt. Ein Designerladen liegt neben dem anderen, die Straßennamen, Garmisch Street, Innsbruck Street erinnern an »good old Europe«. Dementsprechend war auch das Preisgeld!

\$25.000 waren ausgesetzt und nicht zuletzt deshalb hatte sich ein hochkarätiges Teilnehmerfeld am Start versammelt. Neben der kompletten Schweizer Nationalmannschaft waren internationale Toppiloten wie der amtierende Weltmeister John Pendry, Christian Tamegger, Peter Brinkeby, Robbie Whittal, Tibor Berki und auch Bodo in die Rockies gekommen. Schon in den ersten Durchgängen flog Bodo in die vorderen Ränge. Die Schweizer hielten jedoch mit Kari Eisenhut und Hans Bollinger die Spitze. Dann kam der entscheidende letzte



Task. Eine sehr anspruchsvolle Aufgabe über knapp 30 km wurde angesetzt - Aspen ist nicht das Wallis, hier muß jeder Kilometer erkämpft werden. Bodo behielt die Nerven, drehte bis zur Basis auf, flog niemals unter Grad und konnte so den Leefallen entkommen. Kari Eisenhut setzte

auf Risiko und mußte sich vor dem letzten Wendepunkt geschlagen geben. Kurz nach Tasksieger Christian Tamegger überflog Bodo die Ziellinie und holte sich mit diesem zweiten Platz den Gesamtsieg.

Die vier äußerst selektiven Aufgaben garantierten einen auf höchstem Niveau ausgetragenen Wettkampf. Meetdirektor Dave Bridges stellte abschließend fest: »Congratulations to Bodo. He has become one of the world best pilots.«

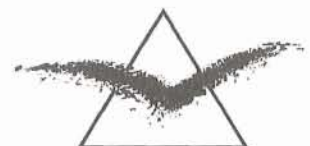
Zum Schluß noch eine traurige Nachricht. Meetdirektor Dave Bridges, zweimaliger Gewinner der US Paragliding Nationals und außerdem ein sehr erfahrener und erfolgreicher Extrembergsteiger, wurde zusammen mit



Alex Lowe, einem der bekanntesten amerikanischen Top-Alpinisten, Anfang Oktober am Shishapangma in Tibet von einer Lawine verschüttet. Beide wurden bis heute nicht gefunden. Dave war erst im Mai auf dem Gipfel des Makalu gestanden, Alex Lowe hatte unter anderem zweimal den Mount Everest bezwungen.

Mehr Infos unter: <http://www.edgewithcurve.com/gr/paragliding/>

Benedikt Liebermeister



FLIGHT DESIGN



NOVA
INTERNATIONAL



G l e i t s c h i r m f l i e g e n

Der Durchlauferhitzer

Leute: Ihr zahlt einen Haufen Geld für Streckenflugkurse bei Eurer Flugschule. Zumindest, wenn Ihr euch mal weg bewegen wollt von Eurem Hausberg und ein paar Täler weiter fliegen wollt. Irgendwo in der Pampa landen. Andere Fluggebiete kennen lernen wollt. Vielleicht wollt ihr auch mal eine Strecke einreichen beim Deutschen Streckenflugpokal, einfach so, und vorher aber ein bisschen trainieren mit anderen - immer mit reichlich Gaudi-Faktor. Richtig dokumentieren lernen. Euch mit Dingen wie Flugtaktik und Fotosektoren beschäftigen. Dann gibt es für Euch noch eine Super-Zusatzausbildung: den German Cup des DHV. Vorteil: Der Lernfaktor ist riesig, die fünf Termine finden das Frühjahr über an Wochenenden in unterschiedlichen deutschen Fluggebieten statt, die Teilnahme kostet fast nichts und die Betreuung übernehmen Profis. Wer am German Cup teilnimmt, schnuppert nicht nur ein wenig in den Wettkampf hinein. Er lernt vor allem viel dazu - Ergebnis hin oder her, fliegt mit Seinesgleichen und Besseren, wird einfach sicherer, traut sich mehr zu.

Diese Chance haben im vergangenen Jahr immer mehr Piloten genutzt: Ein Plus von 18 Prozent gegenüber dem Vorjahr verzeichnet DHV-Teamchef Stefan Mast im German Cup 99; die aus dem German Cup 98 frisch qualifizierten Liga-Piloten eingerechnet, die den German Cup 99 außer der Wertung »just for fun & training« noch mitflogen, sogar 45 Prozent.

Für Stefan Mast ist die Sache eindeutig: Der German Cup ist der Durchlauferhitzer für den Nachwuchs, ist der Breitensportwettbewerb des DHV, in dem sich künftige Top-Piloten - ob für den Streckenflugpokal, das Wettkampf-Gesche-

hen oder auch nur den so genannten »Genussflieger-Bereich« trainieren und fortbilden können.

40 Mark kostet das Wochenend-Seminar beim German Cup, inklusive Film und Auswertung, Kartenmaterial, Betreuung, Einweisung, Meteo, manchmal sogar Rückholung und natürlich abschließender Auswertung. Wer auf die ersten fünf Plätze kommt, qualifiziert sich für die Liga, dazu die beiden besten Damen.

Im Jahr 99 gab es eine Neuerung, die im Nachhinein für einigen Wirbel sorgte. Für den German Cup sollten nur noch Geräte mit Musterzulassung (bis 2-3) zugelassen sein und alle Liga-Piloten ausgeschlossen werden. Unter anderem auch diejenigen Liga-Piloten, die sich erst im Vorjahr als Frischlinge gerade über den German Cup für die Liga qualifiziert hatten - und praktisch als Neulinge wieder zum »Abstieg« aus der Liga verurteilt waren - schließlich gibt es auf den hart umkämpften Liga-Plätzen kein spezielles Training für »Rookies«.

Aus diesem Grund wurden die fünf gewerteten Durchgänge des German Cup 99 an der Jöchelspitze in Bach (Ausweichort für Hindelang), in Garmisch (zwei Durchgänge) und in Greifenburg (Ausweichtermine und Finale) in zwei Ergebnis-Listen geführt: Der sogenannten »Serienklasse« (Seriengeräte und »Normal«-Piloten) sowie der »offenen Klasse« (Wettkampfgeräte und Liga-Piloten, wobei auch Liga-Piloten mit Seriengeräten hier gewertet werden). Auf Deutsch: Wer sich 98 für die Liga 99 über den German Cup qualifiziert hatte, aber aus der Liga wieder hinauspurzelte, konnte sich nicht im gleichen Jahr über eine eventuelle erfolgreiche Teilnahme am German Cup oder selbst einen Sieg gleich wieder für die Liga qualifizieren, da Liga-Piloten von der Wertung ausgeschlossen sind. Dieser nicht nachvollziehbare Hemmschuh, dieser Ausbremsen für den Nachwuchs soll nun abgeschafft werden. Vorbehaltlich der Zustimmung durch den DHV-Vorstand schlägt Teamchef Stefan Mast vor, im German Cup 2000 wegen fehlender »sicher-



Sieger in Greifenburg: 3. Platz Jörg Buchert, beste Dame Nicole Elsenbach, 2. Platz Josef Lanthaler und 1. Platz Michael Wilske

**Das Betreuersteam:
Big Bird, Stefan Mast
und Peter Hensold**



heitsrelevanter Unterschiede wieder alle Geräte zuzulassen und zudem alle Piloten (auch frischgebackene Liga-Piloten) ohne Einschränkung miteinander zu werten. »Ich sehe keinen Sinn darin, die Quelle des Nachwuchses zu beschneiden«, meint Stefan Mast. Künftig gibt es zwar auch eine Serien-

klasse, doch als Sieger im German Cup wird »der beste Pilot und die beste Pilotin« ausgezeichnet, Klasse hin oder her. Bisher - so Stefan Masts persönliche Erkenntnisse - hätten viele ambitionierte Piloten aufgrund dieser Beschränkungen weder am German Cup noch an der Junior & Ladies Challenge teilgenommen. Aber abgesehen davon war der German Cup ein richtiger Erfolg.

nehmer waren in der ersten August-Woche an die Emberger Alm gekommen, um die German-Cup-Saison in einem vier-Tage-Finale ausklingen zu lassen. Diese Zusammenlegung mit der Challenge hat sich nicht nur organisatorisch als Glücksgriff erwiesen - auch die Stimmung und der sportliche Konkurrenzgedanke der beiden Wettbewerbe waren entsprechend gut.

So gut, dass es Standard werden soll: In der ersten Juli-Woche 2000 sollen - zumindest nach der vorläufigen Planung von Stefan Mast - Ladies & Junior-Challenges und ein Teil des German Cups wieder gemeinsam ausgeflogen werden. Also Leute, spätestens diesen Termin freihalten. Und: Stefan hat das perfekte Wetter bestellt für diese Woche. Logo.

Ulrike Bäuerlein

Ich mache mit!

Bitte ausschneiden und faxen an DHV 08022/9675-99

Name

Adresse

DHV-Mitgliedsnummer

Ergebnis Serienklasse

Platz	Name	Gerät	Region	Punkte
1	Gördes Rüdiger	Firebird Rocket	Nordrhein-Westf.	2089
2	Wilske Michael	Gin Gliders Bonanza	Baden-Wü.	1889
3	Kierdorf Jens	Advance Omega 4	Nordrhein-Westf.	1877
4	Scheick Thomas	Advance Omega 4	Rheinland Pfalz	1820
5	Dörr Markus	Gin Gliders Bonanza	Baden-Wü.	1810
6	Herrmann Karen	Nova Xyon	Nordrhein-Westf.	1791
7	Buchert Jörg	Swing Ventus	Bayern	1701
8	Pieper Martin	Advance Sigma 4	Nordrhein-Westf.	1631
9	Sommer Uwe	Apco Bagheera	Baden-Wü.	1533
10	Fliegel Manfred	Nova Xyon 26	Baden-Wü.	1502

Ergebnis Offene Klasse

Platz	Name	Gerät	Region	Punkte
1	Gördes Rüdiger	Firebird Rocket	Nordrhein-Westf.	2089
2	Kutz Remo	Ozone Proton	Baden-Wü.	2028
3	Wilske Michael	Gin Gliders Bonanza	Baden-Wü.	1889
4	Bäuerlein Ulrike	Apco Bagheera	Baden-Wü.	1878
5	Kierdorf Jens	Advance Omega 4	Nordrhein-Westf.	1877
6	Scheick Thomas	Advance Omega 4	Rheinland Pfalz	1820
7	Dörr Markus	Gin Gliders Bonanza	Baden-Wü.	1810
8	Herrmann Karen	Nova Xyon	Nordrhein-Westf.	1791
9	Ontl Rainer	Swing Cirrus	Hessen	1733
10	Buchert Jörg	Swing Ventus	Bayern	1701

Das kann bestätigt werden, auch wenn das Wetter drei von fünf angesetzten German Cup-Terminen einen Strich durch die Rechnung machte. Dafür wurden in einer Art Saisonfinale zwei dieser Durchgänge nachgeholt, zusammen mit den Teilnehmern der Ladies & Junior-Challenge 99 im österreichischen Greifenburg. 32 German-Cup-Teil-

wettbewerbsport



Seniorenwettbewerb 1999

Liebe Fliegerfreunde, ich möchte mich als neuer Organisator des Europa - Senioren - Cup vorstellen.

Mein Name ist Uwe Eichhorn, seit Jahren Seniorenpilot und als Funktionär bei den Fliegern an der Porta Westfalica bekannt.

Auf Bitten von Rudi Absolon, und der Ansicht, daß der Europacup nach nunmehr 18 Jahren auch in Zukunft durchgeführt werden muß, habe ich mich nach einiger Überlegung entschlossen, diese Aufgabe zu übernehmen und hoffe, daß es mir gelingen möge, zukünftige Wettbewerbe so wie Rudi Absolon zu organisieren, daß sie der Tradition vergangener

Wettbewerbe gerecht werden.

Nochmals an Rudi ein Danke! Im Namen aller Piloten, die bisher und auch in Zukunft an diesem Wettbewerb teilgenommen haben und noch teilnehmen werden.

Vom 31. Juli bis 7. August '99 trafen

sich 51 Hängegleiterpiloten zum 18. Seniorenwettbewerb in Cista am Fuße des Gerna Hora in Tschechien.

Ausrichter war, nach dem Wettbewerb von Liberec 1991, zum 2. Mal unser langjähriger Seniorenwettkampfteilnehmer Milan Mikulasek. Er sorgte für eine gute Organisation und das leibliche Wohl der Teilnehmer.

Als Alleinveranstalter war er auch für die sportliche Lei-

tung zuständig. Hier kamen dann die großen Probleme. Wir hatten schönes Urlaubswetter, aber der Wind am Startplatz kam 3 Tage von hinten. Der Startplatz am Cerna Hora liegt in einer Schneise, und der Start ist nur bei Südwind möglich. Milan versuchte zwar, durch den Transport per LKW zu 2 Ausweichplätzen, den Wettbewerb durchzuführen, aber auch da spielte der Wind nicht mit. Entmutigt durch die schlechten Windverhältnisse gingen auch nur noch 35 Piloten am 4. Tag an den Start.

Der Wind drehte auf Süd, und es konnte ein Durchgang mit 48 km geflogen werden. Am nächsten Tag fehlte die Thermik, und es konnte nur ein Wendepunkt mit 20 km Strecke geflogen werden.

Den Zielflug am Freitag ohne Fotowertung nach Jilemnice schaffte keiner der Piloten. Nach 12 km gegen den Wind mußten auch die besten Kämpfer landen. Ganz anders unser Pilotenanhang. Ein herrliches Wetter erlaubte ein schönes Rahmenprogramm. Eine Wanderung zur Elbquelle bei Spindlermühle und ein Ausflug zur Schneekoppe im Riesengebirge waren für die Teilnehmer ein unvergeßliches Erlebnis. Von den Preisen in Tschechien wollen wir gar nicht reden. Ein 10-stündiger Busausflug nach Prag mit Führung für 25,- DM war ein gutes Angebot. Insgesamt war der Wettbewerb wieder eine gelungene Begegnung der Seniorenpiloten mit Anhang.

Leider habe ich auch Trauriges, zu berichten. Unsere einzige Pilotin Beate Ludwig ist als vorletzte Starterin beim letzten Durchgang tödlich verunglückt. Beate ist bei ihren Freunden als begeisterte vielfliegende Pilotin bekannt, und so wollen wir sie auch in Erinnerung behalten.

Der nächste Wettbewerb wird vom 22. bis 28. Juli 2000 in Greifenburg/Emberger Alm (Kärnten/Österreich) durchgeführt. Unterlagen anfordern bei Uwe Eichhorn Tel.

05731/93473 Fax 93492, Triftensieg 15, 32547 Bad Oeynhausen

Uwe Eichhorn

Ergebnis

Platz	Name	Nation	Gerät	Punkte
1	Chvala Vaclav	CZ	Xtralite	1191
2	Müller Josef	CZ	Quasar	1038
3	Köhler Ernst	D	Bulet	925
4	Weinzierl Georg	D	Mojest CSX	788
5	Keller Siegfried	D	Stealth 13	694
6	Zvonar Karel	CZ	Quasar	611
7	Schrader Horst	D	Zephir CX	498
8	Kretschmer Günter	D	Laminar	435
9	Schulze Hans - J.	D	GTR 162	410
10	Wittmann Paul	D	Gug. RCS	290

Tandem Weltrekord anerkannt

Die FAI hat den Gleitschirm-Tandem Weltrekord Roland Würglers vom 23.05.99 anerkannt: Dreiecks-Streckenflug 78,15 km. Geschwindigkeit auf einem Dreieck von 50 km 18,91 km/h.

Hammerwetter im ostbayrischen Raum

Brachte das Europäische Frühjahr heuer nicht die erwünschten Großwetterlagen, um eine gute Story zu schreiben, so kann ich von den Hammerwochen Ende Juli, Anfang August von einigen guten Flügen berichten. Los ging's bereits auf unserer neu in Leben gerufenen zentralen ostbayrischen Meisterschaft. Am zweiten Tag ging's bereits an die Winde in Schweinkofen, das liegt bei Jachenhausen im Altmühlthal. Wir hatten bereits den typischen Ostwind, und so wurde eine Zielflugaufgabe Richtung Westen ausgeschrieben, wobei das Ziel ca. 100 km entfernt war. Max Altmannshofer kam gleich um 12.30 Uhr weg, erreichte das Ziel und flog weiter in die Nähe von Stuttgart, (Allmersbach) was ihm volle Punktzahl brachte. Aber auch die anderen Teilnehmer kamen weg: Robert Scheibl flog 95 km; Hans Kiefinger flog 88 km; Roland Gleixner 60 km; Ralf Tschurtschenthaler abends um 16.00 Uhr beim zweiten Anlauf 67 km. Die darauffolgende Woche war Rainhard Pöpel fast jeden Tag unterwegs, am 27.07.99 flog er nach einem F-Schlepp vom Flugplatz Forst bei Neumarkt nach Markt Offingen ca. 76 km. Am 29.07.99 wurden mir von Karl Bauer (Gleitschirmcrack) ein 56 km Zielflug vom Gr. Arber nach Frauenzell (Kloster) eingereicht, auch Rainhard war wieder mittels F-Schlepp aus Forst unterwegs um erst nach 165 km seine Füße wieder zu gebrauchen. Das Wochenende nahte, und so mischten noch einige andere gute Piloten in der Wolkenstraßenthermik mit. Schließlich bekommt man diese Hammertage nicht alle »Jahre«. Freitag der 30.07.99, für einige schon Wochenende, so auch für Lorenz Fritz, der sich von Böhming aus auf einen 220 km Zielflug aufmachte, der ihm auch gelang und somit 330 Punkte weiterbrachte. Auch von den Gleitschirmen bekomme ich weite Flüge, so vom Höcherl Georg, der nach einem Windenschlepp bei Straubing eine 115 km freie Strecke fliegt. Natürlich war auch der Reinhard wieder unterwegs, er startete erst um 16.00 Uhr mit mir von Böhmingen und flog noch 99 km. Er mußte sich zuerst an diesem Tag einen anderen Drachen besorgen, sein Drachen wollte partout nicht zum Fliegen aufhören, auch nicht am Auto-dach bei 140 km/h. Der Samstag war dann in Fachkreisen der beste Tag,

geflogen wurde überall, von Böhming der Reinhard 141 km nach Oppenweiler; der Robert Scheibl von Dürnsricht nach Unterwurbach 152 Punkte; der Roland Gleixner 112 km; der Georg Rauscher aus der Winde bei Osterhofen 216 km, sein Vereinskollege Heinz Kiefel nach Wollnzach 154 Punkte; auch ein Superflug vom Karl Bauer ist mir eingereicht worden, er flog nach einem Windenstart bei Ansbach nach Worms 153 km. Selbst im tiefsten Bayerwald war man unterwegs, vom Gr. Arber machte sich Werner Kutz Richtung Westen auf, um erst wieder in der Nähe von Regensburg zu landen, 74 km. Den Überhammerflug bekam ich vom Max Altmannshofer, bekannt als Dreiecksflieger sowohl im Flachland als auch im Gebirge, er startete in Steinbach, wo auch heuer die Bavarian Flatland's der Gleitschirmflieger stattfanden. Er hatte sich einen 214 km Zielflug vorgenommen, was er dann auch schaffte und so an diesem Tag 352 Punkte bekam. An dieser Stelle möchte ich mich im Namen aller Piloten bei den Rückholern/Innen bedanken, die ja bei dieser Fliegerei auch einen erheblichen Teil zu diesen Leistungen beitragen. Aus diesem Grund haben wir bei unseren Ost-Bayern-Cup auch eine separate Rückholmeisterschaft seit einigen Jahren im Programm, um meistens die Frauen der Piloten mit speziell ausgesuchten Preisen zu prämiieren. Der Sonntag brachte im Prinzip die selben me-

eteorologischen Gegebenheiten (Wolkenbasis 4-6/8 Quellwolken bei ca. 3000 m.n.N also 2500 m Arbeitshöhe; Ostwind mit ca 20km/h). Ralf Tschurtschenthaler von Steinbach und Lorenz Fritz von Böhmingen legten einen ca. 200 km Zielflug auf, was sie auch alle beide schafften. Rainhard und Max starten von Forst per Ul-Schlepp und sicherten sich 255 bzw. 259 Punkte. Robert Scheibl von Dürnsricht bekam 150 Punkte. Aber auch die Gleitschirme schossen Rekorde ab, so flog Eckard Raab vom Schlepp-gelände Langenthonhausen (bei Dietfurt im Altmühlthal) einen 110 km Zielflug zu Ende, und Georg Höcherl, Besitzer des Flugzentrums Bayerwald von Steinbach nach Winden-Schlepp 126 km freie Strecke. Viele Flüge, die im ostbayrischen Raum geflogen worden sind, sind auch beim DHV eingereicht worden. Wer mehr über unseren gemeinsamen Ost-Bayern-Cup wissen will, kann sich gern bei mir informieren: Ottmar Sichert, Weißenburger Str. 20, 85072 Eichstätt



Einzelwertung Drachefliegen

Platz	Name	Verein	Gerät	Punkte
1.	Altmannshofer Max	DFC Rottal	Laminar 13 ST	820
2.	Lorenz Fritz	DFC Ingolstadt	Laminar ST	813
3.	Pöpel Reinhard	DFC Ingolstadt	Laminar ST	561
4.	Tschurtschenthaler Ralf	DFC Rottal	Laminar ST	537
5.	Rauscher Georg	DFC Bayerwald	Moyes CSX	470

Einzelwertung Ostbayerncup Gleitschirm

Platz	Name	Verein	Gerät	Punkte
1.	Bauer Karl	GS-Bayerwald	Swing Cirrus	359
2.	Höcherl Schorsch	GS-Bayerwald	Omega 4	272
3.	Stidl Thomas	GS Bayerwald	Ozon Proton of.	245
4.	Raab Eckard	GS-Verein	Edel Energy of	244
5.	Wöfling William	GS-Paraffly-Franken	Omega 4	244

wettbewerbsport

48 Gleitschirm-Piloten kämpfen um den Breitenbergpokal

Ob Petrus die Gleitschirmflieger am Breitenberg besonders liebt oder der Vorstand der Pfront'ner Gleitschirmflieger genügend gebetet hat, wird nie geklärt werden. Jedenfalls bescherte der Wettergott nach einer wochenlangen Schlechtwetterperiode dem traditionellen Mannschaftsvergleichsfliegen der beiden Allgäuer Vereine STRATOS und Pfront'ner Gleitschirmflieger und Ostallgäuer Drachen und



Gleitschirmflieger punktgenau ein fantastisches Flugwetter und damit zahlreiche Wettkampfteilnehmer. Ausrichter war in diesem Jahr STRATOS und als Gastverein nahm der OFS mit einer

Mannschaft teil. Am Start waren insgesamt 12 Mannschaften zu je vier Piloten, die sich innerhalb eines Startfensters von nur 45 Minuten vom Breitenberg aus »auf die Flügel« machten um alle raffiniert ausgelegten sieben Bojen zu identifizieren, die innerhalb einem Aktionsradius von fünf Kilometern um den Pfront'ner Hausberg positioniert waren. Sieger des Mannschaftsfliegens und zum dritten Mal Gewinner des Breitenbergpokals wurden STRATOS-Piloten Wolfgang Mayr, Alex Staudacher, Rudi Settele und Robert »Fuzzy« Häußerer vor den Piloten aus Marktoberndorf mit Markus Schropp, Rudi Bülter, Xaver Fleschutz und Jürgen Remmler. Gleichzeitig wurde der STRATOS-Mannschafts- und Vereinsmeister ermittelt. STRATOS Vereinsmeister wurde zum dritten Mal in der 11-jährigen Vereinsgeschichte der Seeger Rudi Settele, der in überlegener Manier die gestellten Aufgaben meisterte, obwohl er in den letzten Monaten mehr auf seinem heißen Motorrad als in der Luft zu sehen war. Das fabelhafte Flugwetter, die hervorragende Organisation von H. D. Müller, der vorher genau die Wettkampfbestimmungen des DHV studiert hatte und der aktive Einsatz der STRATOS-Marketenderinnen sorgten für eine gelungene Veranstaltung, die die »Faszination Gleitschirmfliegen« - auch für die zahlreich zuschauenden Pfront'ner Feriengäste - eindrucksvoll belegte.

STRATOS Pfront'ner Gleitschirmflieger
Dieter Ulshöfer

Rheinland-Pfalz XC-Cup

Erstmalig flogen bei uns Drachen und Gleitschirme in einer gemeinsamen Wertung. Ebenfalls zum ersten Mal wurde das Streckenfliegen in unserer Region durch den Rheinland-Pfalz XC-Cup erheblich wiederbelebt. Zu Beginn des Wettbewerbs bestand nur die Hoffnung, daß die Initiative von Hermann Justen die gewünschte Resonanz findet. Sie wurde bestätigt. Die Beteiligung war gigantisch. Die geflogenen Leistun-

gen zeigen eine Trendwende in der Bereitschaftskurve, sich sportlich zu messen und sich auch messen zu lassen. Der Leistungsunterschied zwischen



Theo Geisen (li), Hermann Justen (re)

Gleitschirm und Drachen bzw. verschiedenen Drachenbauarten wurde mit einem Rechenfaktor aus jahrelangen anderswo gewonnenen Erfahrungen korrigiert. Eine Frau und 30 Männer aus 5 Vereinen beteiligten sich an diesem über das Jahr laufenden Wettbewerb. Keine Überraschung ist, daß die »Senioren« den »Jungen« buchstäblich »um die Ohren« flogen. Am 1.9.1999 wurde die erste Saison abgeschlossen. Die Sieger wurden bei den Moselfalken gebührend gefeiert! Mehr als 5.000 km wurden erflogen. Strecken um 200 km wurden erreicht. Das ist eine neue Flachlanddimension.



Start in Serrig

Ergebnis

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Harald Zimmer	HG-Twister	423
2.	Elmar Voltz	HG-Twister	366
3.	Wolf Löhr	GS-Astral	338
4.	Theo Geisen	HG-Twister	305
5.	Martin Leible	GS-Xyon	273

Peter Paul Rother



von links: 3. Platz Johannes Sturm,
1. Platz Willi Brunner, 2. Platz Sepp Gschwendtner

freex-Wallberg-Cross-Country 1999

Trotz der nicht günstigen Wetterbedingungen und der auch im Speziellen nicht für den Wallberg optimalen Windrichtung (häufiger Südeinschlag) versuchte auch dieses Jahr eine große Anzahl von Piloten vom Wallberg auf Strecke zu gehen und zu punkten. Wer jedoch nach dem Besuch eines vom Club organisierten Streckenflugseminars noch meinte, nur noch die gehörte Theorie in die Praxis umsetzen zu müssen, mußte erkennen, daß der Wallberg mit seiner Lage (in jeder Flugrichtung sehr bald mehr oder weniger große Talsprünge und schon früh im Jahr entnervende stabile Luftmassen) eher zähen Kampf um jeden Kilometer fordert. Trotzdem wurden wieder über 2.000 Kilometer eingereicht und über 1.650 Kilometer gewertet (nur die zwei besten Flüge jedes Piloten werden zusammengerechnet). Eine wachsende Anzahl von teilnehmenden Nichtclubmitgliedern zeigt auch die Attraktivität des Bewerbes für diejenigen, die nicht im Tal wohnen. Außerdem zeigte sich, daß nicht immer nur die bekannten Namen eine Chance auf die Spitzenplatzierungen haben. Dieses Jahr gewann Willi Brunner mit Flügen von 109 und 121 Kilometern (137 und 169 Punkte, zweimal ZF +

FS), herzlichen Glückwunsch. Die Firma freex stiftete Sachpreise im Wert von über 10.000.—. Diese wurden im Rahmen einer Siegerehrung während des Rottacher Seefestes an die Piloten vergeben. An dieser Stelle nochmals ein ausdrücklicher Dank an Christoph Kirsch und die Fa. freex. Auch diesmal wurden die Preise bis auf die hintersten Ränge verteilt. Zu guter Letzt an dieser Stelle wie immer die Ankündigung, daß wir auch im Jahr 2000 wieder versuchen werden, den Wallberg-XC zu veranstalten. Wer Ambitionen

Ergebnis

Platz	Name	Punkte
1	Willi Brunner	305
2	Sepp Gschwendtner	256
3	Johannes Sturm	248
4	Torsten Hahne	221
5	Christian Blum	185

und Interesse am Streckenfliegen hat (auch ohne Hochleistungsprotorenmaschine), die Ausschreibung wird wieder in der Fachpresse veröffentlicht und kann bei Bedarf angefordert werden. Außerdem wird der Club nach dem überwältigenden Interesse 1999 auch nächstes Jahr wieder eine Veranstaltung anbieten, die für angehende Streckenflieger die Gelegenheit bietet, etwas dazuzulernen. Infos: Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Tegernseer Tal, Stefan Mast, Tel: 08022/75256 oder Ritchy Brandl, Tel: 08021/909786, <http://www.gleitschirm.de> oder para.de.

Richard Brandl

Renschler-Adventure Sports Brauneck Pokal

Dieses Jahr gab es etwas ganz Besonderes zu feiern. Das legendäre Karwendeldreieck ist von einem Gleitschirmflieger vollendet worden (FAI-Dreieck ca. 115 km, Start Brauneck, die gesamte Karwendel-Nord-Kette vor Innsbruck abfliegen und zurück zum Brauneck). Dieses Dreieck, das seit vielen Jahren von den Drachenfliegern geflogen wird und für Gleitschirme als zu schwierig galt - da zu starker Talwind herrscht - hat nun Michi Deisler vollendet. Es sicherte sich mit diesem Flug den ersten Platz des Brauneck-Pokals und gewann ein Renschler-Vario SOL 7 mit GPS und Barograph. Ein harter Kampf fand um den 2. Platz statt. Mit 5 Punkten Vorsprung sicherte sich Michi Fichtner den 2. Platz vor Lutz Riedl. Auf dem 4. Platz



immer noch mit ausgezeichneten 124 Punkten holte sich Jörg Zitzmann die Rote Laterne. Die Lenggrieser belegten mit diesen tollen Flügen vom Brauneck den 2. Platz in der Mannschaftswertung beim DHV-Streckenflugpokal. Das Brauneck wird langsam bekannt als Flugberg, von dem es nicht ganz einfach ist, Anschluß zu bekommen, wo aber durchaus auch sehr große Strecken möglich sind. Dieser jährlich stattfindende Wettbewerb steht jedem Gleitschirmflieger offen. Sportklassenpiloten erhalten einen Bonus, Hochleistungspiloten bekommen einen Abzug, gewertet wird nur ein Flug, Startplatz ist das Brauneck. Genaue Ausschreibungsrichtlinien gibt es bei Adventure-Sports in Lenggries, Tel: 08042/9486.

Burkhard Martens

wettbewerbssport

Zirbelnuss-Cup 99 -Erst fröhlich - und dann feucht

Es war eine schwierige Entscheidung. Die Wetterprognosen waren eher gemischt. Und genauso waren auch unsere Gefühle, als wir uns am Freitagnachmittag bei warmem und ruhigem Spätsommerwetter entschlossen, unseren Zirbelnuss-Cup '99 durchzuziehen. Ging nicht mehrmals in den letzten Jahren bei ähnlicher Ausgangssituation dann letztendlich doch noch alles gut?

Vor diesem Hintergrund war es dann um so erfreulicher, in welcher großen Anzahl die Piloten am Samstagmorgen auf unserem Schleppgelände in Königsbrunn eintrudelten. Sogar für einen in-

ternationalen Touch war gesorgt: Jos Guggenmos brachte den japanischen Meister und WM-Teilnehmer Naomi

Fujita mit. Aus Tschechien kam Emil Dvoroznak und auch einige tiroler Fliegerfreunde fanden den Weg zu uns. Wir hatten gerade den ersten Durchgang, das Handschuhwerfen, hinter uns und wollten beim darauffolgenden Liniinfliegen so richtig loslegen, als zum erstenmal der Regen einsetzte. Noch ließen wir uns nicht entmutigen. Als die Front nach zwei Stunden durch war, trockneten wir tapfer unsere Anströmkanten und absolvierten als zweiten Durch-



gang nochmals ein Handschuhwerfen. Der dritte Task musste wegen beginnender Dunkelheit unterbrochen werden, und somit war die fliegerische Ausbeute eher dürftig. Man hoffte auf den zweiten Tag. Keineswegs dürftig waren dagegen Essen und Trinken beim abendlichen Fest im Stadel. Bei Tanz und fetziger Life-Musik war die Stim-

mung ungemein fröhlich und ausgelassen. Unser Japaner strahlte ununterbrochen den ganzen Abend und wollte immer nur »Country roads« hören. Die australischen Klänge eines Didjeridoo-Spielers sollten den Wettergott dazu veranlassen, uns am nächsten Tag Outback-Bedingungen zu bescheren.

Der nächste Tag brachte den Hammer. Pünktlich um 9 Uhr begann es zu schütten, bei Temperaturen um die 10 Grad. Um 12 Uhr akzeptierten auch die letzten Optimisten, dass an Fliegen nicht zu denken war. Sollte es das gewesen sein? Nein, die Mehrheit der anwesenden Piloten plädierte

dafür, den Wettbewerb am darauffolgenden Sonntag fortzusetzen.

Der Ausweich-Sonntag versetzte uns dann den endgültigen Knockout. Identisches Wetter wie sieben Tage zuvor - endgültige Absage.

Weil wir an eine ausgleichende Gerechtigkeit glauben, blicken wir trotz so viel Wetterpech unerschütterlich optimistisch nach vorne. Wir freuen uns schon auf den ersten Zirbelnuss-Cup im neuen Jahrtausend und laden alle, die gleichermaßen Spaß am Fliegen und Feiern haben, herzlich dazu ein. Eine Belohnung für diesmal »zu kurz gekommene« Piloten gibt es auch. Wir werden wir bei der nächsten Anmeldung einen Teil des Startgeldes gutschreiben.

Bernd Kottmair

Spannende Wettkämpfe beim Odenwaldpokal

Einen spannenden und packenden Wettkampf lieferten sich die Teams beim Odenwaldpokal in Hardheim. Erstmalig führte der CfD Hardheim einen modernen Vierkampf, bestehend aus Drachen- und Gleitschirmfliegen, einem 7 km Lauf und einem 22 km Mountainbikeparcours durch. Am Samstag startete der Wettkampf mit



dem Drachenfliegen. Schlechte thermische Verhältnisse erschwerten den Teams die Jagd auf die Punkte. Nach den Drachenfliegern fuhren die Mountainbikefahrer auf ihren Rundkurs. Anschließend starteten die Gleitschirmflieger vom Hockenberg. Auch hier wurde die Punktlandung aufgrund der Wetterverhältnisse zum Lotteriespiel. Abschließend begaben sich die Läufer auf die Strecke. Da der Startpunkt sowie das Ziel am Festzelt waren, konnten die Zuschauer den Verlauf sowie die packende Wettkampfatmosphäre hautnah miterleben. Für die Zuschauer wurde noch eine Verlosung durchgeführt, bei der es auch Rundflüge mit einem Flugzeug zu gewinnen gab. Den Odenwaldpokal sowie das dazugehörige Preisgeld von 400.-DM gewann das Team »Four Seasons« vor »James Bond 007« sowie dem »Dream Team«. Beim Siegerteam flog als Gleitschirmflieger der älteste Pilot des Wettbewerbs, der 71-jährige Jean Landwehr. Er ist in Hardheim ein alter Bekannter, flog er doch schon in vergangenen Wettkämpfen mit, dort allerdings mit dem Drachen.

Jürgen Weiss

Ergebnis

Platz	Name	Gerät
1	Kahn Hans	Zephyr
2	Hörmann Otto	Bullet
3	Schumann Kurt	E7
4	Lehmann Ernst	Laminar
5	Guggenmos Josef	E7
6	Bzduch Markus	Cut



17. Bärenpokal der Althofdrachen

Das diesjährige Vereinsfest der Althofdrachen fand zusammen mit dem Drachenflugwettbewerb um den Bärenpokal statt. Das Festzelt stand wieder an der Landewiese zwischen Althof und Bad Harrenalb-Bernbach. Wie immer hatten sich zahlreiche Piloten nicht nur aus der Region, sondern auch aus Hessen und Bayern eingefunden, um mit uns zu fliegen. Schon am Freitag Nachmittag zum Trainingsfliegen hatte es Petrus gut mit uns gemeint. Bei böigem Südwestwind und hervorragender Thermik konnten wir stundenlang fliegen und erreichten Höhen von bis zu 1.600 m. Am Samstag hat dann der Wind auf Nordost gedreht, so daß die Wettbewerbsdurchgänge per Windenstart durchgeführt wurden. Zur Freude der zahlreichen Zuschauer konnten so viele Schleppstarts und vor allem viele Landungen beobachtet werden. Im ersten Wettbewerbsdurchgang mußten die Piloten einen Handschuh über dem Zielkreis abwerfen und anschließend möglichst genau auf dem Zielpunkt landen. Als zweiter Durchgang wurde vom Wettbewerbsleiter Werner Fleck ein Zeitflug angesetzt. Die thermischen Bedingungen waren in der Zwischenzeit so gut geworden, daß die meisten Wettbewerbspiloten sich einige Zeit in der Luft

halten konnten. Am Sonntag hatten wir immer noch Nordostwind, so daß für die beiden Wettbewerbsdurchgänge die gleichen Aufgaben gestellt wurden wie am Vortag. In der Addition der beiden Wettbewerbstage setzte sich zum sechsten Mal in Folge unser Lokalmatador Martin Brinek aus Pforzheim durch, der den Wanderpokal des Vereins nun schon zum zweiten Mal sein Eigen nennen darf. Zweiter wurde Joe Hoffmann aus Pohlheim vor Markus Bzduch aus Augsburg. Unser Vorstand Fritz Gröner hielt am Sonntag Abend die Siegerehrung ab, bei der er sich ausdrücklich bei allen Sponsoren bedankte, die es uns ermöglichten, bis zum Fünfteplatzierten Pokale zu vergeben. Weitere Informationen zum Bärenpokal findet Ihr unter www.althofdrachen.de in unserer homepage.

Die Althofdrachen
Klaus Butzke

5. Internationale Angerer Open

Alle, die im Januar schon wieder in den Startlöchern sitzen, aufgepaßt! Der DCB Ruhpolding lädt ein zum traditionellen Gleitwinkelfliegen für Flexible und Starrflügelklasse: Samstag, 22. Januar 2000. Ausweichtermine: 1. Sa, 29. Januar, 2. So, 30. Januar. Ort: Anger (A 8 zwischen Ausfahrt Neukirchen und Piding/Bad Reichenhall) Treffpunkt: 9:30 Uhr Landeplatz Prasting, gemeinsame Auffahrt zur Führmannalm, Start frei ab 11:00 Uhr bis 15:00 Uhr, anschließend Siegerehrung im Gasthaus Führmannalm; jeder Teilnehmer erhält einen Preis! Startgeld: 5 Mark! Info und Anmeldung: Hias Mayer (Tel: 08656/7216) oder Dieter Kamml (Tel: 08654/7267).

Gabi Demberger

IMPRESSUM

Herausgeber: Deutscher Hängegleiterverband e.V. (DHV) im DAeC.

Fachverband der Drachenflieger und Gleitsegler in der Bundesrepublik Deutschland, Postfach 88, 83701 Gmund am Tegernsee

DHV homepage:
<http://www.dhv.de>

E-Mail DHV:
dhv@dhv.de

E-Mail Technik:
dhvtechnik@compuserve.com

Faxabruf 08022/9674-0

Telefon-Nummern
Mitgliederservice/
Versicherung
08022/9675-0

Ausbildung
08022/9675-30

Sport
08022/9675-50

Betrieb/Gelände
08022/9675-10

Technik
08022/9675-40

Fax 08022/9675-99

Redaktion:
Klaus Tänzler (verantwortlich),
Sepp Gschwendtner

Gestaltung und Anzeigen
Renate Miller

Erscheinungsweise:
5 Ausgaben pro Jahr

Preis: Im Mitgliedsbeitrag des DHV enthalten.

Anzeigen: Bedingungen und Anzeigenpreise bei der DHV-Geschäftsstelle erhältlich.

Haftung: Die Redaktion behält sich die Kürzung von Leserbriefen und Beiträgen sowie die redaktionelle Überarbeitung vor. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bilder übernehmen Redaktion, DHV und Verlag keine Haftung.

Druck und Repro:
Mayr Miesbach
Am Windfeld 15
83714 Miesbach

Papier: Artipress matt
total chlorfrei gebleicht

Auflage: 32.500

Titel: Martin Scheel

wettbewerbsport

Termine 2000: Gleitschirm

Stand: 19.10.99

Deutsche Gleitschirmliga 2000

Termin	Ausweichtermin	Bewerb	Wettbewerbsort
19.4. - 24.04.00	kein Ausweichtermin	Liga 1 - Pre-PWC - Ostirol Open	Lienz
06. - 07.05.00	offen	Liga 2 - Staufeu Cup	Bezauf
31.05. - 04.06.00	kein Ausweichtermin	Liga 3 - Pre-PWC - Lechtal Open	Bach
06.06. - 12.06.00	kein Ausweichtermin	Liga 4 - German Open	Greifenburg

Landesmeisterschaften und German Open

Termin	Ausweichtermin	Bewerb	Wettbewerbsort
offen	offen	Rheinland Pfalz	offen
28.05. - 03.06.	kein Ausweichtermin	Hessen	Greifenburg
offen	offen	Bayern	offen
offen	offen	Baden Württemberg	offen
06.06. - 12.06.	kein Ausweichtermin	German Open '00	Greifenburg

German Cups und Junior & Ladies Challenge

Termin	Ausweichtermin	Bewerb	Wettbewerbsort
offen	offen	German Cup 1	offen
offen	offen	German Cup 2	offen
offen	offen	German Cup 3	offen
offen	offen	German Cup 4	offen
offen	offen	German Cup 5	offen
01.07. - 08.07.	offen	Junior & Ladies Challenge	Greifenburg

Wettbewerbe mit Teilnahme - offizielles DHV - Team

Termin	Ausweichtermin	Bewerb	Wettbewerbsort
13.03. - 18.03.		PWC - Brasilien	Valadares
18.06. - 24.06.		PWC - Spanien	Granada
16.07. - 22.07.		PWC - Portugal	Larouco
27.07. - 13.08.		EM - 2000	Garmisch
20.08. - 26.08.		PWC - Frankreich	Mieussy
03.09. - 09.09.		PWC - Frankreich - Finale	Chamonix

Organisatoren GS

EM	DHV 08022/9675-0 Organisation vor Ort 08821/18853
German Open	DHV - Sport 08022 / 9675 - 50
LM - Hessen	Kurt Luther tel. 06172 / 42508
LM - Rheinland Pfalz	
LM - Bayern	
LM - Baden Württemberg	

Termine 2000: Drachen

Stand: 15.10.99

Deutsche Drachenliga 2000

Termin	Ausweichtermin	Bewerb	Wettbewerbsort
offen	offen	A-Liga#1	offen
offen	offen	A-Liga#2	offen
offen	offen	A-Liga#3	offen
offen	offen	A-Liga#4	offen

Landesmeisterschaften

Termin	Ausweichtermin	Bewerb	Wettbewerbsort
offen	offen	Rheinland Pfalz	offen
28.5. - 3.6.	kein Ausweichtermin	Hessen	Greifenburg
offen	offen	Bayern	offen
offen	offen	Baden Württemberg	offen

B-Liga und Junior & Ladies Challenge

Termin	Ausweichtermin	Bewerb	Wettbewerbsort
offen	offen	B-Liga 1	offen
offen	offen	B-Liga 2	offen
offen	offen	B-Liga 3	offen
offen	offen	B-Liga 4	offen
offen	offen	B-Liga 5	offen
01.07. - 08.07.	offen	Junior & Ladies Challenge	Greifenburg

Wettbewerbe mit Teilnahme - offizielles DHV-Team

Termin	Ausweichtermin	Bewerb	Wettbewerbsort
14.06. - 01.07.		Vor-WM in Spanien	Algodonales
10.07. - 22.07.		EM in Österreich	Gnadewald
18.06. - 31.06.		Damen WM	Griechenland

Organisatoren HG

LM - Hessen	Kurt Luther tel. 06172 / 42508
LM - Rheinland Pfalz	
LM - Bayern	
LM - Baden Württemberg	

Offene Wettbewerbe

Bewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort	Veranstalter
South African Open National Hanggliding Championships	12.12.-18.12.99		Graaff-Reinet	E-mail: bennie.duplessis@postino.up.ac.za
13.Stubaier Cup 2000	07.01.-09.01.00			
5. Intern. Angerer Open	22.01.00	29.02., 30.01.	Anger	
Big Sky Manila Paragliding Open	04.03.-11.03.00		Manilla (AUT)	E-mail: SkyGodfrey@AOL.com
Staufen Cup	06.05. - 07.05.00	kein Ausweichtermin	Bezauf	

X-RAY

Standard
DHV 2

Zulassung in
5 Größen
angestrebt!



Foto: Urs Haari

NOVA: ++43-512-361340, nova@ping.at, <http://www.nova-wings.com>
Charly: ++49-8364-1286, charly-produkte@t-online.de
High Adventure: ++41-41-6620175, info@skybums.ch,
<http://www.high-adventure.ch>

NOVA

flair. speedweltrekord!

www.freex.com



Der FAI-Weltrekord über 100 km Ziel-Rückflug bestätigt: Der FLAIR ist auch in der Praxis schnell, andere nur auf dem Papier. Mit der sicheren DHV-Klasse 1-2 ist der FLAIR ideal für talentierte Einsteiger und Freizeitpiloten. Die Erfolgsformel: Hohe Leistungsfähigkeit plus größte Sicherheit. Direktes Handling, das auch Aufsteigern Freude macht. Der FLAIR kann mehr als nur schnell fliegen: FLAIR heißt Speed, Spaß und Sicherheit.

freeX air sports GmbH
Harmating 2, D-82544 Egling
T (+49) 081 76 / 93 02-0
F (+49) 081 76 / 93 02-44
E info@freex.com

