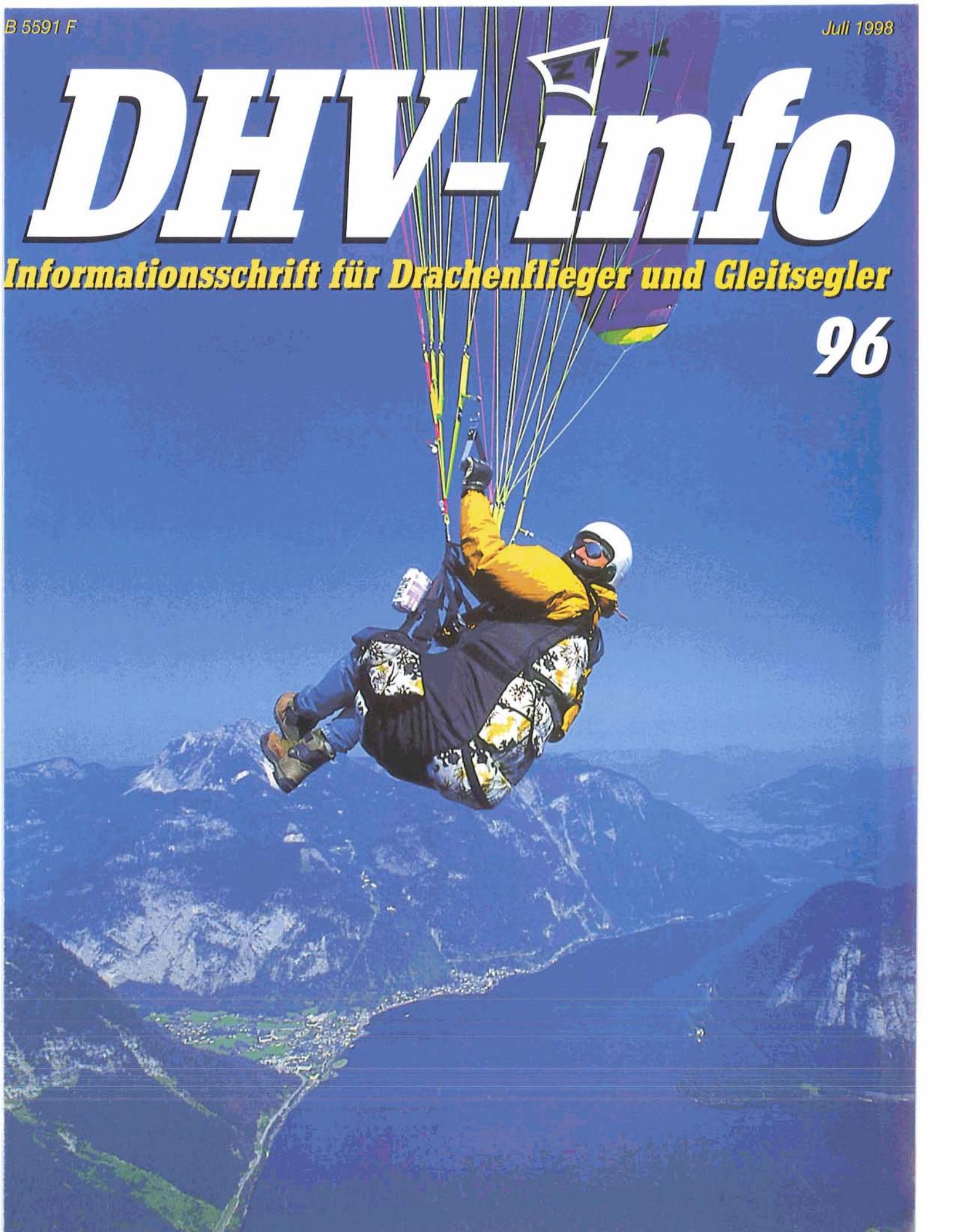


DHV-info

Informationsschrift für Drachenflieger und Gleitsegler

96



flair

Der Sicherheits-
Intermediate

DHV-Gütesiegel Kl. 1-2
ACPUL standard

spear

Der Hochleistungs-
Intermediate

DHV-Gütesiegel Kl. 2
ACPUL performance

spark

Die High-End
Streckenmaschine

DHV-Gütesiegel Kl. 2-3
ACPUL performance

frantic ^{FWW}

Der Doppelsitzer mit
Servolenkung

DHV-Gütesiegel Kl. 2
ACPUL Biplane

control

Das Gurtzeug mit
integriertem
Front-Container

DHV-Gütesiegel



here comes the

SUN

**»Die neue Einstiegsdroge!« Bernie Koller, Dt. Meister
Der Sicherheitsschirm für alle. DHV-Gütesiegel Kl. 1**

Entwicklung und Vertrieb
freeX air sports GmbH
Harmating 2
D-82544 Egling
Tel. (+49) 0 81 76 / 93 02-0
Fax (+49) 0 81 76 / 93 02-44
info@freex.com • www.freex.com



- 4 WICHTIG – NEU – KURZ** Neuigkeiten und Wissenswertes
- 12 START MIT DEM GLEITSCHIRM** Klaus Irschik gibt wertvolle Tips
- 20 PERFORMANCE** Interview mit Peter Cröniger
- 24 FREE FLIGHT '98** Erfolgreicher Start der neuen Ausstellung
- 30 GEWITTER** Woher und warum die Gewitter kommen
- 38 SICHER IN DIE ZUKUNFT** Ergebnisse der Nova-Umfrage
- 42 AUF STRECKE IM ENNSTAL** Einstieg für Streckenneulinge
- 49 TEST** Flugprotokolle der Drachen und Gleitschirme mit neuer Zulassung
- 58 NFGH** Offizielle Nachrichten für Drachen- und Gleitschirmflieger
SICHERHEITSMITTEILUNG
MUSTERZULASSUNGEN UND HERSTELLER
- 61 SICHERHEITSJOURNAL** Mitteilungen zum Thema Flugsicherheit
- 63 SZENE G** Vorder- und Hintergründiges aus der Szene
- 70 FLUGSPORT UND NATUR** Die neue Rubrik für die Umwelt
- 72 VEREINE UND BRIEFE** Vereinsnachrichten und Leserforum
- 86 PRE-WORLD '98** Vorweltmeisterschaft der Gleitschirmflieger im Pinzgau



Foto: Stefan Meier

Gewitter im Anmarsch bei der Vorweltmeisterschaft im Pinzgau

- 60** VERSICHERUNGSPROGRAMM
- 64** GEBRAUCHTMARKT
- 97** DHV BIETET AN
- 98** DHV VIDEO UND FILM
- 99** PRÜFKALENDER

- 88 STRECKENFLUGMEISTERSCHAFT**
Zwischenergebnisse mit weiten Flügen
- 96 TALWIND** Erkennen der Luftströmung am Boden
- 104 GERMAN CUP** Die ersten Durchgänge mit Ergebnissen
- 106 WETTBEWERBSSPORT**
Ergebnisse und Meldungen

Herausgeber: Deutscher Hängeleiterverband 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: CompuServe 106004.641@compuserve.com

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:
Alexander Escher (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
Druckerei und Verlag GmbH
Am Windfeld 15
83714 Miesbach

Papier: Biomatt chlorfrei

Auflage: 33.000

Titelbild: Ulrich Grill

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	Geländename	Geländehalter	Telefonnummer
32457 Porta Westfalica	Delta-Club Wiehengebirge	0571/710227	79102 Schauinsland	GSC Colibri	07602/1512
35088 Eisenberg	DFC Ederbergland	06452/8585	79183 Kandel	DFC Südschwarzwald	07681/22058
36136 Wasserkuppe	Rhöner Drachen- und Gleitschirmfliegerverein	06654/696	79215 Gschasi	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Elztal	0171/3570296
36840 Rammelsberg	Harzer Drachen- und Gleitschirm-Verein Goslar	0171/8236162	82467 Wank	Gleitschirmsegler Werdenfels	0171/3568374
52245 Sophienhöhe	Ostwindfreunde	0171/8714309	83122 Hochries	Gleitschirmclub Hochries-Samerberg	08032/8805
57562 Sassenroth	Drachen- und Gleitschirmfreunde Hellertal	02744/930349	83436 Predigtstuhl	GSC "Albatros" Bad Reichenhall	0171/3574322
58849 Nordhelle	GSC Nordhelle + Flugsport Lennetal	02352/21265	83700 Wallberg	DGC Tegernseer Tal	08022/95137
64665 Melibokus	Erster Odenwälder Drachen-Flug-Club	06251/983612	93339 Jachenhausen	1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub Riedenburg	09442/3295
66969 Lemberg	Pfälzer Gleitschirm-Club	0171/2375896	93453 Hoher Bogen	1. Gleitschirmverein Bayerwald	09947/2452
76332 Althof	Die Althofdrachen	07083/4567	93462 Osser	1. Gleitschirmverein Bayerwald	0171/3574282
76597 Teufelsmühle	Drachenflugclub Loffenau	07083/51385	94541 Büchelstein	DFC Bayerwald	09908/891191
76703 Krämer	Gleitschirmclub Kraichtal	07250/921228	74847 Finkenhof	Delta-Club Mosbach	06261/670638
78148 Hintereck	Gleitsiegelclub Lenticularis	07723/5801			

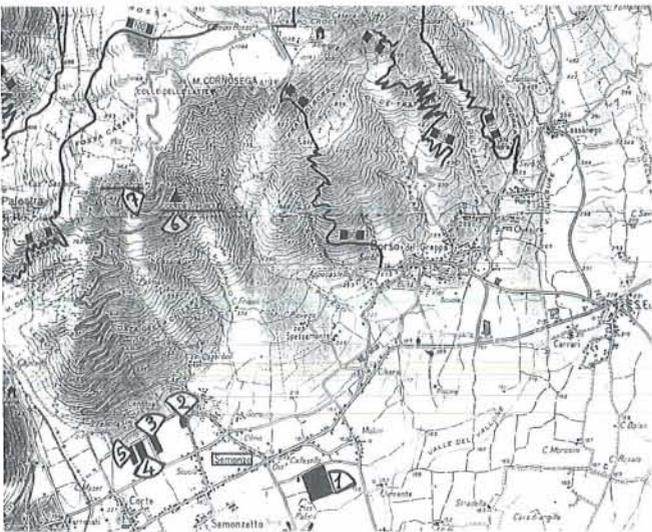
Neue Regeln in Bassano

Eines der vielbesuchtesten Fluggebiete, vor allem im Herbst, Winter und Frühjahr, ist das Gelände um den Monte Grappa bei Bassano. Durch den Massenansturm gab es natürlich Probleme. Ein neuer Club »Vivere il Grappa« versucht nun, Ordnung ins Flugeschehen zu bringen. Neue Start- und Landeplätze

sowie ein neuer Parkplatz wurden gepachtet. Sanitäre Anlagen sowie ein neuer Campingplatz ist geplant. Das Fliegen ist nur noch mit »Flugkar-

te« erlaubt. Diese soll erstens sicherstellen, daß nur noch lizenzierte und versicherte Piloten fliegen und zweitens sollen mit dem Erlös aus den »Flugkarten« die Pachten bezahlt und so das Gelände langfristig gesichert werden. Es werden Tageskarten zu 5.000 Lire, Wochenkarten zu 20.000 Lire und Jahreskarten zu 50.000 Lire abgegeben, die Strafe für Flüge ohne Flugkarte und Paß ist 50.000 Lire. Die Flugkarte erhält man gegen Vorlage des Reisepasses, Versicherungsnachweises und Flugscheines beim Consorzio Turistico »Vivere il Grappa«, Piazza al Paradiso 11, 31030 Semonzo di Borso del Grappa (TV), Italien, Telefax: 0039-423-910526. Es ist täglich von 10.00 Uhr - 12.00 Uhr geöffnet. Flugschulen müssen sich im Büro speziell anmelden. Tageskarten erhält man außerdem bei:

- Pizzeria Antica Abbazia - Semonzo*
- Albergo Locanda Monte Grappa - Borso*
- Bar Paninoteca Canal - Semonzo*
- Pizzeria alla Croce - Semonzo*
- Dimensionevolo - Borso*
- Alimentari Citton Diego - Semonzo*
- Trattoria al Deltaplano - Col del Puppolo*
- Market al Paradiso - Semonzo*





Erfolgreiches PR-Seminar

20 Pressewarte und Vorstände für Öffentlichkeitsarbeit von Vereinen aus ganz Deutschland trafen sich am Samstag, den 21. März in Lenggries zum ersten Seminar „Erfolgreiche



Presse- und Öffentlichkeitsarbeit“. Der DHV und die Referenten Hartmut Schlegel und Alexander Escher hatten zu dieser Veranstaltung eingeladen, die in einer Mischung aus theoretischen Grundlagen und praktischen Bei-

Ihrer Arbeit vor Ort unterstützen soll. Trotz ganz unterschiedlicher Ausgangsvoraussetzungen - die einen waren schon alte Hasen der Pressearbeit, die anderen fingen ganz neu mit dieser Materie an - waren sich am Ende des Tages mit viel Diskussion und riesigem Engagement der Teilnehmer alle einig: Ein lohnendes Seminar, in dem jeder etwas für seine Arbeit mitnehmen konnte. Und was gibt es für

eine schönere Bestätigung, als den stolzen Anruf wenig später: „Heute ist mein erster Artikel in unserer Zeitung erschienen.“ Daher steht schon jetzt fest, daß der DHV das Seminar im Herbst auf jeden Fall irgendwo in der Mitte oder im Norden Deutschlands wiederholen wird.

Zivile Mitbenutzung von Militärflugplätzen der Bundeswehr und der Entsendestreitkräfte

In den Nachrichten für Luftfahrer (NFL I, I-112/98) wird auf die Möglichkeit einer Mitbenutzung von Militärflugplätzen der Bundeswehr und der Entsendestreitkräfte durch zivile Mitbenutzer hingewiesen.

Vereine oder Flugschulen, die auf diesen Flugplätzen fliegen möchten, wenden sich bitte direkt an den zuständigen Flugplatzkommandanten. Dieser erteilt bei gelegentlichen Flügen auch die erforderliche Genehmigung nach § 25 LuftVG für seinen Dienstbereich. Bei ständiger ziviler Mitbenutzung ist zusätzlich eine Genehmigung der zuständigen Luftfahrtbehörde des Landes nach § 6 LuftVG erforderlich. Der Originaltext der NFL kann beim DHV-Informationsbüro für Schlepp angefordert werden.

Horst Barthelmes



Die neuen Performance Center

Die ersten Performance Center haben das Qualitätsmanagement-Audit des DHV erfolgreich durchlaufen. Ihre qualifizierten Trainer bieten ab sofort das Performance Training allen Gleitschirmfliegern an, die ihr fliegerisches Potential ausschöpfen, das aktive Fliegen verfeinern und ihre Souveränität steigern wollen. Eingangsvoraussetzung für das Training ist der Luftfahrerschein (siehe auch Interview mit Peter Cröniger auf Seite 20).

Flugsportschule Sky Club Austria

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

Harzer Gleitschirmschule Schule & Shop

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

Habis Flugsport Fabian Schreiner

Marienzplatz 20, 87509 Immenstadt, Tel. 08323/8590
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt.

Gleitschirmschule Aufwind

A-8972 Ramsau am Dachstein 52, Tel. 0043/3687/81880, Fax 81346
mobil: 0663/9193070, <http://www.aufwind.at>,
e-mail: office@aufwind.at

Flugschule Göppingen Klaus Irschik

Zeppelinstraße 3, 73105 Dürnu, Tel. 07164/12021, Fax 12029

1. DAeC Gleitschirmschule Heinz Fischer GmbH

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

Süddeutsche Gleitschirmschule

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

Flugzentrum Bayerwald

Gärtnerplatz 16, 93973 Neutraubling, Tel. 09401/8760 Fax 79216
<http://www.flugzentrum-bayerwald.de>
e-mail: schorsch.hoecherl@t-online.de

Euro-Flugschule Engelberg AG

Wasserfallstr. 135, CH-6390 Engelberg, Tel. 0041 41 637 07 07
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt.
Info: 0041 41 637 07 07,
<http://ourworld.compuserve.com/homepages/impuls.sport>

Flugzentrum Ruhpolding Holzner GmbH

Brander Str. 41, 83324 Ruhpolding, Tel. 08663-668, Fax -776

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

Geänderte Ausweichregeln der DHV-Flugbetriebsordnung

Die besondere Ausweichregel, daß einem kreisenden Fluggerät auszuweichen ist, gab es nur in Deutschland und in der Schweiz. In Deutschland galt sie außerdem nur für Hängegleiter und Gleitsegel, also beispielsweise nicht für Segelflugzeuge. Der zunehmende Mischbetrieb mit Segelflugzeugen und der rege Gastflugbetrieb deutscher Piloten im Ausland und ausländischer Piloten in Deutschland haben zu der akuten Gefahr geführt, daß wegen unterschiedlicher Ausweichregeln Kollisionen entstehen. Die Vereinheitlichung der Ausweichregeln war nur durch Streichung der besonderen Regel in der Flugbetriebsordnung des DHV möglich.

Seit 1.1.1998 gelten für Hängegleiter und Gleitsegel in Deutschland die allgemeinen Ausweichregeln auch beim Kreisen, und zwar abhängig von der Situation. Zur Erinnerung: Jeder Pilot hat nach § 13 Abs. 9 LuftVO die Pflicht, zur Vermeidung eines Zusammenstoßes selbst auszuweichen, auch wenn nach den obigen Regeln der andere ausweichpflichtig ist.

Defensiv Fliegen! Selbstverständlich sollte ein Pilot, der sich einem kreisenden Fluggerät nähert, auf dieses Rücksicht nehmen und eine Gefahrensituation gar nicht erst entstehen lassen. Neben der sportlichen Fairneß geht es um Sicherheit: Das sich nähernde Fluggerät ist nur für kurze Abschnitte im Blickfeld des kreisenden Piloten und wird von ihm möglicherweise nicht wahrgenommen. Deshalb empfiehlt der DHV, auf ein kreisendes Fluggerät besondere Rücksicht zu nehmen und dies frühzeitig und eindeutig zu tun.

In der Schweiz gibt es hierzu allerdings eine andere Rechtslage.

Verordnung über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge (VVR) Stand 8.4.97, Klassierung 748.121.11, Drittes Kapitel: Allgemeine Regeln, 2. Abschnitt: Verhütung von Zusammenstößen

Art. 16: Entgegenkommende Luftfahrzeuge

Abs. 2: Begegnen sich zwei Luftfahrzeuge am Hang in entgegengesetzter oder nahezu entgegengesetzter Flugrichtung und ungefähr auf gleicher Höhe, so weicht der Pilot des Luftfahrzeuges, das den Hang zu seiner Linken hat, nach rechts aus. Er darf das andere Luftfahrzeug nicht unter- oder überfliegen. (Anm.d.V.: Hangflugregeln)

Art. 18: Überholen

Abs. 3: Der Pilot eines am Hang fliegenden Segelflugzeuges darf ein in ungefähr gleicher Höhe fliegendes anderes Segelflugzeug nicht überholen. (Anm.d.V.: Hangflugregeln)

Art. 19: Kreisen mit Segelflugzeugen

Abs. 1: Ein Segelflugzeug hat einem im Aufwind kreisenden anderen Segelflugzeug nach rechts auszuweichen.



Foto: Michael Pfister

Abs. 3: Fliegt ein Segelflugzeug in einem Aufwindschlauch, in dem schon ein anderes kreist, hat es die Drehrichtung des ersten einzuhalten.

Abs. 3: Fliegen zwei oderer mehrere Segelflugzeuge am gleichen Hang, so ist Kreisen oder Kurven gegen den Hang untersagt. (Anm.d.V.: Thermikflugregeln)

In der Verordnung über Luftfahrzeuge besonderer Kategorien (VLK), die für Hängegleiter (im DHV-Sprachgebrauch Drachen und Gleitsegel) zuständig ist, heißt es in Art. 8 Abs. 4: Im übrigen sind die für Segelflugzeuge geltenden Bestimmungen der Verordnung über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge, mit Ausnahme der Vorschriften über die Mindestflughöhen, sinngemäß anwendbar.

RAE FlugSchule St. Gallen
Walter Röösl

SAT 1 Glücksspirale zu Gast am Bullachberg

SAT 1 Glücksspirale-Moderator Kai Pflaume war mit seinem Kamerateam Gast bei der Flugschule Aktiv, um eine Kandidatin mit einem Gleitschirm-Tandemflug zu überraschen.

Wegen der schlechten Windverhältnisse am Tegelberg wurde kurzerhand eine Winde organisiert und vom Bullachberg direkt Richtung Schloß Neuschwanstein gestartet. Der routinierte Testpilot und Fluglehrer der Flugschule Aktiv Sepp Dopfer flog die Kandidatin souverän und sicher wieder vor die wartenden Kameras rund um Kai Pflaume.





VW sponsort die Gleitschirmnationalmannschaft

Volkswagen/Nutzfahrzeuge ist neuer Sponsor der Gleitschirmnationalmannschaft. Pünktlich zur Europameisterschaft im spanischen Piedrahita stellen die Wolfsburger zwei ihrer unter Fliegern beliebten Multivans zur Verfügung, mit denen die Piloten auf die iberische Halbinsel reisen. Auch die Rückholer freuen sich schon auf die neuen Fahrzeuge, mit denen sie die Wettbewerbsteilnehmer bequem wieder zu ihrer Basis zurück bringen können.



schon auf die neuen Fahrzeuge, mit denen sie die Wettbewerbsteilnehmer bequem wieder zu ihrer Basis zurück bringen können.

Riesenflug zu Lilienthals Geburtstag

Ein ganz besonderes Geburtstagsgeschenk konnte die Schleppgemeinschaft Berlin-Segeletz ihrem großen Vorbild Otto Lilienthal zum 150sten Geburtstag machen, denn am 19. Mai 1998 schaffte Vereinspräsident Claus Gerhard einen siebenstündigen Drachenflug quer durch die brandenburgische Heimat des Flugpioniers.

Ausgangspunkt seiner 241 km langen Flachlandstrecke war der Flugplatz Segeletz, etwa 10 km von Lilienthals Übungshängen in Stölln/Rhinow entfernt. Nach dem Start im UL-Schlepp um 12.15 Uhr streifte der Kurs flughistorische Stätten wie die Höhen von Derwitz/Krielow, wo Lilienthal 1891 seine allerersten Luftsprünge absolvierte, den Löwendorfer Berg bei Trebbin, der in den dreißiger Jahren Übungsgelände vieler Berliner Segelflieger war und den Flughafen Sperenberg als ehemaligen Luftstützpunkt der Roten Armee in Ostdeutschland.

Seinen Landeplatz fand Claus Gerhard schließlich nur wenige Kilometer von der Quelle des Flusses Spree entfernt.

Ludwig Schneider

Gebrauchte Flugausrüstung für Bulgarien

Auch in Bulgarien will man Gleitschirmfliegen. Ausrüstung dazu, vom Fluggerät bis zur Literatur, ist Mangelware. Wer helfen will und kann, wendet sich bitte an Dimitar Valkov, Studentski Grad bl. 15, Room 514, Sofia 1100, Bulgaria; e-mail: INTERNET:peter@moiz.math.acad.bg

Schlepp-Auskünfte

Auskunft über Fragen und Probleme zum Schlepp erteilt unser 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.

Bei mir hat sich etwas geändert:

Damit wir Euch immer pünktlich das Info, den Mitgliedsausweis, Flugscheine und Sonstiges zusenden können, benötigen wir Eure aktuelle Adresse.

Falls sich etwas geändert hat, einfach Coupon ausschneiden und an den DHV faxen oder schicken.

Name

Mitgliedsnummer (Bitte immer angeben)

Straße

Ort

Tel/Fax/e-mail

Bank, Kontonummer

Bankleitzahl

Video für Öffentlichkeitsarbeit

Die besten Filmszenen, die in den letzten Jahren vom Gleitschirm- und Drachenfliegen gedreht worden sind, hat der Förderpool Gleitschirm- und Drachenflug e.V. zu »Faszination Fliegen« zusammen geschnitten. Flugsequenzen mal schnell, mal langsam geschnitten, unterlegt mit Musik, machen Lust, in die dritte Dimension zu entschweben. Produziert wurde das knapp 7 Minuten lange Video für die Öffentlichkeitsarbeit auf Messen, Clubveranstaltungen und allen Gelegenheiten, bei denen man den Zuschauern die Faszination unseres Sportes zeigen kann. Und natürlich auch für jeden Piloten, der ein bißchen träumen möchte. Das Video »Faszination Fliegen« kann wie schon die Info-Broschüren und das Poster von den Vereinen für die Öffentlichkeitsarbeit kostenlos (gegen Versandkosten) beim DHV angefordert werden. Für alle anderen gibt es den Film für DM 25,- (zzgl. Versandkosten) zu kaufen.

Mike Küng neuer Testpilot beim DHV

»Die Möglichkeit, die Zukunft unseres Sports mitzugestalten« ist die Motivation für Mike Küng, beim DHV als neuer Gleitschirm-Testpilot das Team um Hannes Weininger, Harry Buntz und Rainer Brunn zu verstärken. Als ehemaliger österreichischer Staatsmeister und als Akro-Pilot hat er sein Können unter Beweis gestellt. Für seine neue Aufgabe beim DHV bringt er aber vor allem seine große Erfahrung und sein fliegerisches Feingefühl mit ein, mit dem er 5 Jahre als Werkspilot bei einem großen Hersteller maßgeblich an der Entwicklung vieler erfolgreicher Schirme beteiligt war. Mit der Einstellung von Mike Küng als neuem Testpilot antwortet die DHV-Technik auf die zunehmende Zahl von Gütesiegeltests und Zulassungsverfahren.



Goldmedaille für Airbag

Helmut Hirtner, der Patentinhaber für den heutzutage vielfach verwendeten »Schaumstoff Airbag« in Gleitschirmsitzen, wurde ausgezeichnet. Auf der Erfindermesse in Genf erhielt er eine Goldmedaille. Sicherlich hat seine Erfindung schon manchen Knochenbruch verhindert oder Sturzfolgen stark abgemildert.



Sportler-Gottesdienst mit Live-Übertragung

Am Sonntag, den 26.07.1998, 9.30 Uhr findet auf der Pfeifferalm bei Garmisch-Partenkirchen ein Gottesdienst mit dem Thema: »An meine Grenzen gehen« statt, der live vom ZDF übertragen wird.

Verschiedene Sportler wirken während des Gottesdienstes und im Rahmeprogramm mit: Charly Wehrle, Kletterer und Hüttenwirt der Reintalangerhütte, Rudi Grau, Extremsportler (Klettern, Mountainbiken und Wildwasserfahren), Vereinigte Posaenchöre Garmisch-Partenkirchen und Dekanatsbezirk Weilheim, Grainauer Alphornbläser u. a.. Die Leitung hat Pfarrer Andreas Knüpfner, Partenkirchen. Nach dem Gottesdienst ist Aktions- und Infotag auf der Pfeifferalm mit Bergwacht, Mountainbikern, Feuerwehr und Gleitschirmfliegern aus Garmisch-Partenkirchen und dem DHV.

Riesendreiecke und Superflug in der Sportklasse

Am 12. Mai 1998 flog der amtierende Deutsche Gleitschirmmeister Bernie Koller mit dem neuen freeX-Wettkampfschirm ein FAI-Dreieck von 157 km. Nach Start vom Nebelhorn flog Bernie die Strecke über Seefelder Plateau, Gamsbergkogel und Hindelang in nur 6:30 Stunden. Auch Oliver Rössel/Swing Cirrus punktete extrem. Zwei 150-km-FAI-Dreiecke gelangen ihm in den ersten Maitagen. Daß mit der neuen Sportklasse (1-2) große Streckenflüge machbar sind, bewies am 2.6.98 Burkhard Martens (FreeX Flair) mit einem 100,5-km-Ziel-Rück von Gnadenwald/A aus. Nicht nur der weite Flug beeindruckte, auch die Durchschnittsgeschwindigkeit (ca. 19km/h), der Flug wurde sogar als Geschwindigkeitsweltrekord eingereicht - und das mit einem 1-2er!!!

Neues Video

Der Film zeigt die neuen Winterfluggebiete von Südgriechenland, umrahmt von 5.000 Jahre alter Kultur. Dem Beispiel der Zugvögel folgend wird im Sommer am Olymp und im Winter im Süden geflogen. Das Video kann bestellt werden unter:

Olympic Eagles Club, Griechenland, Tel./Fax: 0030/352/44464, Email: eagles-club@kat.forthnet.gr
Eine Schutzgebühr von DM 10,— wird bei einer Buchung gutgeschrieben!

Schutzbrillen für Extremsportler

DOC'S Brillen sind besonders für »schnelle« Sportarten wie Drachenfliegen, Paragleiten und Biken geeignet. Durch den bruchfesten Rahmen und bruch- und splitterfreie Gläser bieten diese Brillen großen Schutz. Darüberhinaus können sie mit einer Korrekturoptik versehen werden. Verschiedene Scheiben passen die Brille an unterschiedliche Lichtverhältnisse an.

Infos bei Marion Quilitz, Tel.: 05722/992-406



Erfolgreiche Testtage

Täglich über 200 Starts zeigten deutlich das Interesse an den Testflugtagen im Flugzentrum Ruhpolding. Testpiloten verschiedener Gleitschirmfirmen führten nicht nur Geräte vor, sondern gaben auch wertvolle

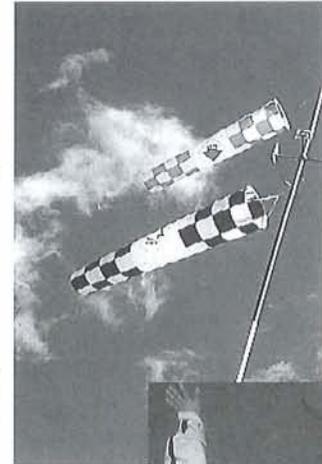
Tips. Alle waren sich einig, daß auch zum Beginn der nächstjährigen Flugsaison im Flugzentrum Ruhpolding wieder Testflugtage, hoffentlich auch wieder bei strahlendem Sonnenschein, stattfinden müssen.

Infos beim Flugzentrum Ruhpolding.

Skywear und schöner Windsack

Skywear, die Bekleidungsline von UP, wird immer umfangreicher. Mittlerweile umfaßt die neue UP Kollektion 26 verschiedene Teile. Shorts, Hosen, Hemden, Pullis, Jacken, Overalls oder Mützen. Völlig neu ist auch das Design des Windsacks »Follow Me« in zwei Größen.

Den neuen Skywear Katalog, der in Argentinien fotografiert wurde, und nähere Informationen gibt es bei: UP Europe, Tel.: +49/8851/9292-0 oder Fax: +49/8851/9292-60



TakeOff! - Apple Macintosh Software zur Barografenauswertung

TakeOff! ermöglicht die Übertragung von Barografen-Daten von Bräuniger Fluginstrumenten der AV und IQ Serie zu Apple Macintosh Rechnern. Die Barografen-Daten (Höhenprofil, Vario, Geschwindigkeit) können auf dem Rechner ausgewertet und weiterbearbeitet werden (z.B. Zoomen, Setzen von Markierungen, Vermessen der Kurven). Außerdem sind Funktionen zum Führen eines Flugbuches integriert.

Eine Version für das Fluginstrument Skybox maxx der Firma ATW ist ebenfalls erhältlich. Bei ausreichender Nachfrage wäre u. U. eine Anpassung an andere Fluginstrumente mit Barograf möglich (Flytec, Renschler, usw.).

Voraussetzung zum Einsatz von TakeOff! ist ein Apple Macintosh Computer mit 680Xo oder PowerPC CPU, Betriebssystem Version 7.1 oder höher.

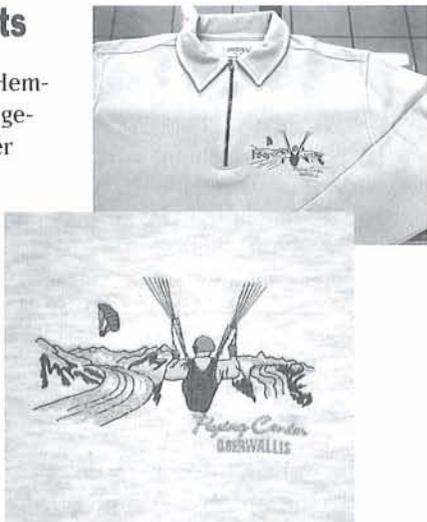
TakeOff! ist Shareware, die Shareware Gebühr beträgt DM 60,—. TakeOff! kann direkt beim Autor via Email (kostenlos) oder per Post (auf Diskette, bitte DM 5,— in bar oder deutsche Briefmarken beilegen) angefordert werden. Registrierte Benutzer erhalten eine Schlüsselnummer, die die Datenübertragung vom Fluginstrument zum Rechner freischaltet. Die Adresse des Autors lautet:

Andreas Kölz, Esperstraße 24, D-91080 Uttenreuth, Email: ea1502@fen.baynet.de

NEU AUF DEM MARKT

Gestickte Shirts

T-Shirts, Sweater, Hemden und Polos mit gesticktem »Fly Center Oberwallis« Motiv gibt es in verschiedenen Farben und in den gebräuchlichsten Größen in Fiesch beim Flying-Center, Hansi Zeitler, <http://www.flyingcenter.ch>



Flügel der Welt - das umfassende Nachschlagewerk

Seit 17. Juni gibt es die neue Auflage vom Katalog »Flügel der Welt 98/99« an den Kiosken. Mit über 200 Farbseiten ist dieser Katalog das einzige aktuelle Nachschlagewerk, das eine detaillierte Übersicht über alle Arten der leichten Fluggeräte weltweit bietet. Vom Gleitschirm bis zum ultraleichten Hubschrauber, vom Minimalstgerät bis zum Luxusdreiachser reichen die Vorstellungen, entdeckt in den unterschiedlichsten Kontinenten dieser Erde. Nach Herstellernamen sortiert werden die Produkte in ihrer jeweiligen Kategorie mit farbigen Fotos, technischen Daten, ihren Zulassungen, interessanten Details und Bezugsadressen präsentiert. Eine kleine Einführung zu Beginn eines jeden Kapitels gibt dem Leser einen Überblick über die nachfolgende Rubrik, zusätzlich versehen mit den nationalen und internationalen Regelungen.

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.

Der Preis ist, wie in den letzten Jahren, gleichgeblieben. Preis: DM 14,80, Info: P. Public/Flügel der Welt, Postfach 10069, D- 10561 Berlin, Tel. 030-3415296

Bedienungsanleitung als Video

Alle Bräuniger Fluginstrumente sind durch ihre logische und einfache Menüführung extrem einfach zu bedienen. Trotzdem sollte man ein gewisses Grundwissen mitbringen, um die vielfältigen Möglichkeiten der IQ Serie optimal nutzen zu können. Da es nicht jedermanns Sache ist, Bedienungsanleitungen zu lesen, geht Bräuniger einen neuen Weg. Ab sofort ist das Video »IQ Flying« erhältlich, mit dem bequem, einfach verständlich und sehr anschaulich alle wichtigen Informationen vermittelt werden:

Daß das ca. 30-minütige Video auch noch sehr unterhaltsam ist und tolle Flugaction bietet, ist nicht verwunderlich: Schließlich wurde IQ Flying vom bekannten Filmemacher Henry Hauck produziert. Das Video kann ab sofort für einen Kostenbeitrag von DM 20,- direkt bei Bräuniger bestellt werden.

Bräuniger Flugelectronic GmbH, Pütrichstraße 21, D-82362 Weilheim, Tel: 0881/64750, Fax: 0881/4561, www.braeuniger-flugelectronic.de, braeuniger-gmbh@oberland.net



Neue Nummer

Ullrich Maul - Paragliding auf La Palma - Telefon + Fax: 0034-922-486132

Neuer Gurthersteller

M 2 flying equipment heißt ein neuer Drachengurthersteller in Österreich. M 2 Gurte werden vom Großteil des österreichischen Drachennationalteams eingesetzt. Die Herstellerzulassung ist beim DHV beantragt.

Nähere Auskünfte bekommt man unter der Tel.-Nr. 0043/512/366030, e-mail: m2.flying@tird.co.at



Windwatch

Der neue Windmesser aus dem Hause Flytec ist ein präzises Wind- und Temperaturmessinstrument, welches für verschiedenste Outdoor-Aktivitäten eingesetzt werden kann. Der WINDWATCH zeigt die aktuelle, Durchschnitts- und Spitzengeschwindigkeit an. Zusätzlich gibt es Informationen zu Temperatur in Celsius und Fahrenheit sowie den Windchillwert, welcher für die Unterkühlung des menschlichen Körpers von großer Bedeutung ist. Nähere Informationen gibt es bei: Flytec, Tel: 0041-41-3403424



AiREA mit Verstärkung

Ernst Strobl hat sich für die neue Saison Verstärkung für das AiREA-Team geholt. Neuer Geschäftsführer seit dem 1. Februar ist Ernst Schneider. Die beiden werden gemeinsam bei AiREA das Steuer in die Hand nehmen. Ernst Strobl

konzentriert sich in Zukunft verstärkt auf Schirm-Design und Tests. Außerdem will er wieder im Wettkampfgeschehen aktiv werden. Ernst Schneider wird sich verstärkt um Vertrieb, Marketing und Organisation kümmern. Er hat

in diesen Bereichen schon viel Erfolg vorzuweisen, zuletzt war er als Teamchef für die Deutsche Drachennationalmannschaft tätig.

Zweiter Neuzugang im AiREA-Team ist Sascha Frinken. Er übernimmt die Aufgabe des Verkaufsleiters und kümmert sich um alle Belange der Importeure und Flugschulen.

Für weitere Informationen:

AiREA, Flintkaserne, D-83646 Bad Tölz, Tel: +49/8041/78100, Fax: +49/8041/781020, E-mail: info@airea-de, www.airea.de



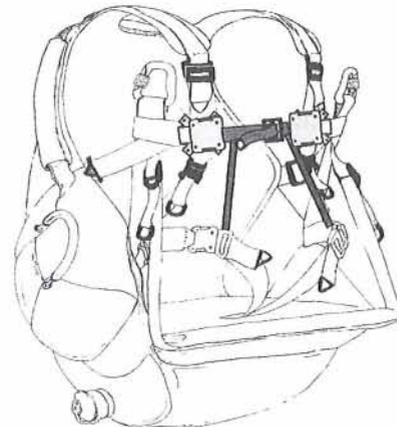
Regenhülle für Exxtacy und Pegasus

Auch für die neueste Generation der Starrflügler gibt es nun wasserdichte Regenhüllen. Diese Hüllen verhindern wirksam beim Transport Verschmutzung und Korrosion und helfen mit, den Wert der Fluggeräte über Jahre zu erhalten.

Informationen von Ottmar Sichert, Tel. u. Fax: 09147/218

Offene Beingurte bei Gleitschirmpiloten

Durch nicht geschlossene Sitzschlaufen bei Gleitschirmgurtzeugen gab es bereits mehrere tödliche Unfälle. In Italien wurde nun ein System entwickelt, das das Herausfallen des Piloten aus dem Sitz trotz offener Beingurte verhindert. Die genial einfache Lösung verbindet den Brustgurt mit den Beinschlaufen. Wer allerdings auch den Brustgurt nicht schließt, fällt auch bei dieser Gurtzeuglösung heraus. Ein Start mit völlig offenem Gurt dürfte aber kaum möglich sein. Das »Get up System« kann nach entsprechender Musterprüfung an bestehenden Gurtzeugen nachgerüstet werden, Neukonstruktionen werden sich vermutlich dieser guten Idee von Beginn an bedienen. Wer sich für das »Get up System« interessiert, bekommt Informationen von Paolo Gavelli, Via Renato Serra 3, 47100 Forli, Italien, e-mail: paologgi@mbx.queen.it, Internet: www.theo.it/getup. Am sichersten ist aber immer noch ein korrekter Vorflugcheck!



adidas-Adventure

Drachen- und Gleitschirmflieger sind oft sehr vielseitige Sportler. Die Berge bieten ja auch eine Menge Möglichkeiten neben unserem Flugsport: Bergsteigen und Bergwandern, laufen, biken und mehr. Speziell für diese Outdoor-Aktivitäten hat adidas eine Schuhlinie entwickelt, die auf dem Feet Your Wear-Konzept beruht.

Feet Your Wear funktioniert wie der menschliche Fuß und erlaubt somit besseren Bodenkontakt, bessere Stabilität bei lateralen und linearen Bewegungen sowie bessere Beweglichkeit, weil der Schuh überall dort Bewegungsfreiheit bietet, wo diese benötigt wird.



Der Start mit dem Gleitschirm ist kein Kinderspiel

und wir sind uns alle einig: Wer nicht übt, ist

schnell aus der Übung. Experten beklagen sich

Take off

immer wieder über das »optimierbare« Startver-

mögen des sogenannten Durchschnittspiloten.

mit dem Gleitschirm

Klaus Irschik hat aus diesem Grund den Start in

seinen kritischen Phasen untersucht und gibt ab

diesem Info in mehreren Folgen eine Anleitung

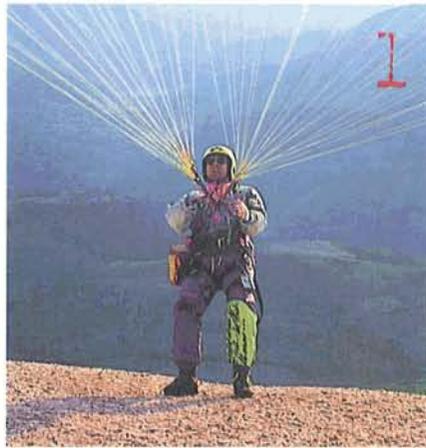
zur Verbesserung der Starttechnik.





Was heißt sicher starten?

Da jeder Start unter sehr unterschiedlichen Bedingungen stattfindet und es eine Vielzahl von Varianten gibt, sollte man sich für einen gelungenen Start nicht so starr an der Lehrmeinungsmethode orientieren, sondern es muß ganz einfach ein Höchstmaß an Sicherheit vorhanden sein. Was bedeutet nun Sicherheit in der Starttechnik?



Ein sicherer Start muß folgendes beinhalten:

- die Sicherstellung, daß der Flügel voll funktionsfähig über dem Piloten steht, d.h. keine Deformation in der Kappe durch Einklappungen oder Leinenverhänger im Fangleinensystem ist
- die gleichmäßige Beschleunigung des Fluggeräts auf die sichere Startgeschwindigkeit
- ein nahtloser Übergang von der Beschleunigungs- in die Abflugphase
- eine sichere Abflugmethode, welche in der Lage ist, Komplikationen durch Böeneinwirkungen bestmöglichst abzufangen.

Ein Fluggerät - zwei Start-Methoden - unterschiedliche Phasen

Der (Vorwärts-)Startvorgang kann in folgende Phasen unterteilt werden:

1. Aufzugsphase
2. Kontroll-, Stabilisierungs- und Entscheidungsphase
3. Beschleunigungsphase und
4. Abflugphase

Wie wir alle wissen, kann die Phase 1 auf zweierlei Weisen erfolgen: Vorwärts oder rückwärts, d.h. der Pilot ist entweder der Kappe zugewandt oder er steht mit dem Rücken zur Kappe.

Die Rückwärtsaufziehmethode weist

Foto: Helene Koch



3



die Besonderheit auf, daß die Kontrollphase bereits parallel zur Aufzugsphase verläuft.

Nach der Entscheidung zum Start erfolgt die Ausdrehphase, die Entscheidung zum Beschleunigen erfolgt jedoch erst, wenn das Ausdrehen störungsfrei abgeschlossen und der Luftraum frei ist.

Rückwärts im Trend

In letzter Zeit ist ein klarer Trend zum Rückwärtsstart zu erkennen. Bereits in der modernen Gleitschirmgrundschulung fließt der Rückwärtsstart an geeigneter Stelle mit ein. Rückwärts Aufziehen ist also längst nicht mehr nur Profis vorbehalten und auch nicht mehr bedingungslos für »hohe« Windgeschwindigkeiten reserviert.

Was spricht nun aber für den Rückwärtsstart und unter welchen Umständen sollte er dem Vorwärtsstart vorgezogen werden?

1. Das Gleitsegel kann genauer auf Leinenverhänger kontrolliert werden (Bild 1 und 2). Da man direkt auf den gesamten Schirm blickt, können die Leinen besser und über einen längeren Zeitraum hinweg überprüft werden. Dies gilt vor allem für die Verhängungen in der C/D-Ebene, die beim Kontrollblick der Vorwärtsmethode fast nicht auszumachen sind.
2. Auf Leinenverhänger und auf das schräge Hochkommen der Kappe kann früher reagiert werden (Bild 3).

Der Pilot kann den Startvorgang sofort unterbrechen und nochmals von vorne beginnen, d.h. er kann den Schirm einfach nochmals ablegen. Durch seitliches und schräges Unterlaufen besteht die sofortige Korrekturmöglichkeit, wenn es die Geländedeform erlaubt.

3. Der Gleitschirm kann gleichmäßiger und exakter aufgezogen werden. Flügel mit hoher Streckung und Gleitsegel mit einem in der Aufzugsphase »sackflugähnlichen Hängenbleibverhalten« können durch das Rückwärtsaufziehen gleichmäßiger gefüllt werden.

Wann sollte trotzdem der Vorwärtsstart vorgezogen werden?

Hier können folgende Empfehlungen aus der Praxis gegeben werden. Generell gilt, daß die Rückwärtsmethode nur dann wesentliche Vorteile bringt, wenn sie auch sicher beherrscht wird. Liegen die Windgeschwindigkeiten unter 5 km/h, weist das Startgelände ein extrem steiles Gefälle auf (zu steil) oder ist der Untergrund sehr unregelmäßig oder zusätzlich noch mit Steinen oder sonstigen Hindernissen versehen, so sollte auf den Rückwärtsstart verzichtet werden. Bei den genannten Bedingungen sollte allerdings die Startentscheidung grundsätzlich nochmals überdacht werden.

TONY W. BUCHER, 08951-43329

NEW GENERATION
DHV 1-2

SWING

Neueste
V-Rippen
Technologie
für DHV 1-2er

Swing

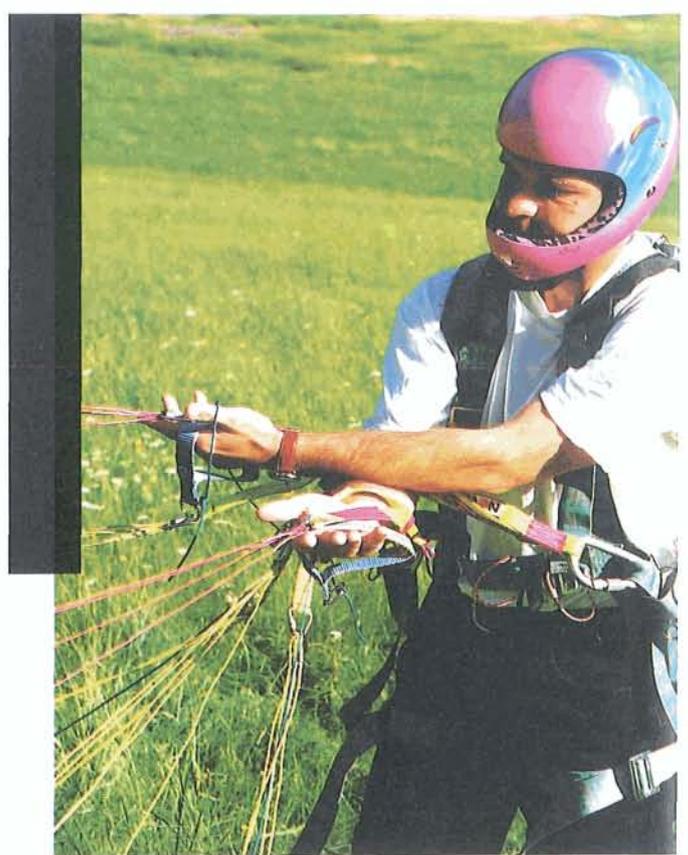
The Art of flying
Swing GmbH
Badfeldring 25
D - 82290 Landsberied

☎ +49 8141-21730 Fax +49 8141-16939

Email: swing@t-online.de
Web: <http://home.t-online.de/home/swing/>

Den Start beeinflussende Faktoren

Der Gleitschirm selbst, der Gutzeugtyp, die Gurtzeugeinstellung, die Körpergröße, die Hangneigung, die Windrichtung und -stärke sowie der Untergrund und nicht zuletzt der Luftdruck nehmen Einfluß auf unseren Start.



Beeinflussung des Starts durch den Gleitschirmtyp

Die verschiedenen Gleitschirmtypen weisen zum Teil extreme Unterschiede im Startverhalten auf. Generell kann man sagen, daß Flügel mit sehr hoher Streckung und mit langen Leinen in der Aufzugsphase am schwierigsten zu kontrollieren sind. Hohe Streckung, ein dünnes Profil und lange Leinen haben somit Nachteile vor allem bei Seiten- und Schwachwindsituationen. Die Gleitschirme unterscheiden sich auch von der Kappensteiggeschwindigkeit während der Aufzugsphase und der Überschießtendenz. Als Faustregel kann man sagen, daß Gleitsegel, die schnell hochkommen, gerne auch die Tendenz zum Über- bzw. Vor-

schießen besitzen. Es gibt allerdings einige Hochleister, die am Anfang sehr zögerlich vom Boden weg kommen, im letzten Drittel der Aufzugsphase dann eine abrupte Beschleunigung einsetzt und der Schirm aktiv teilweise sogar bis zu 100 % angebremst werden muß!

Als Faustregel für das Überschießen gilt: Steiles Gelände und mäßiger bis

starker Gegenwind → starke Überschießtendenz; flaches Gelände und schwache Windverhältnisse → geringe Überschießtendenz. Dem kann der Pilot durch die richtige Entfernung zur Kappe in der Grundhaltung bereits entgegenwirken:

Bei starkem Wind und steilem Gelände kann das Überschießen gemindert werden, indem der Pilot das komplette Leinensystem strafft. Bei flachem Gelände und/oder schwachen Windverhältnissen sollte daher der Pilot in der Grundstellung etwas näher an der Kappe stehen, um einen leichten Impuls in der Aufzugsphase zu erzeugen.

Es gibt nun auch Gleitschirme, die mit der normalen Variante, d.h. mit gestreckten

Armen während der Aufzugsphase nicht oder nur sehr schwer zum Steigen gebracht werden. Hier muß der Pilot bereits während der Aufzugsphase die vorderen Tragegurte verkürzen, um zum gewünschten Ergebnis zu kommen. Dies kann beispielsweise durch eine Anwinkelung der Arme in der Grundstellung geschehen. Die Ellenbogen be-

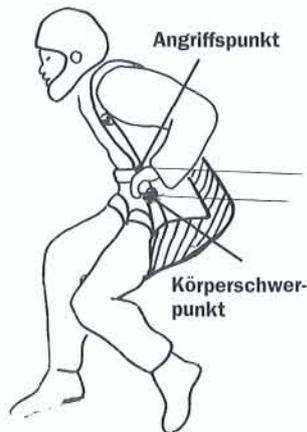
finden sich dabei an die Hüfte angelegt. Einen ähnlichen Effekt erzeugt man, wenn man die Arme noch mehr anwinkelt und die Fangleinenschlösser in Höhe der Schulter festhält. Wichtig ist jedoch bei beiden Methoden, daß die Tragegurte im letzten Drittel der Aufzugsphase aktiv nach oben/vorne gestreckt werden.

Ähnliche »Starthilfen« können bei Schwachwindsituationen oder bei einem tendenziell zu leichtem Körpergewicht sinnvoll angewandt werden.

Körpergewicht-Startgewicht:

Die Gleitschirme weisen einen Gewichts-Spielraum auf, innerhalb dem sie getestet werden. In jeder Betriebsanleitung, aber auch in den Testberichten des DHV sind diese Angaben in Kilogramm enthalten. Man rechnet bei modernen Ausrüstungen zum Nacktgewicht des Piloten etwa 20 kg dazu, um auf das ausschlaggebende Startgewicht zu kommen.

In Bezug auf das Startgewicht kann zum Start die Aussage getroffen werden, daß sich im allgemeinen das Startverhalten des Gleitschirms vereinfacht, wenn der Pilot im oberen Drittel des Startgewichts liegt. Liegt der Pilot im unteren Drittel, kommt der Gleitschirm in der Regel schlechter hoch.



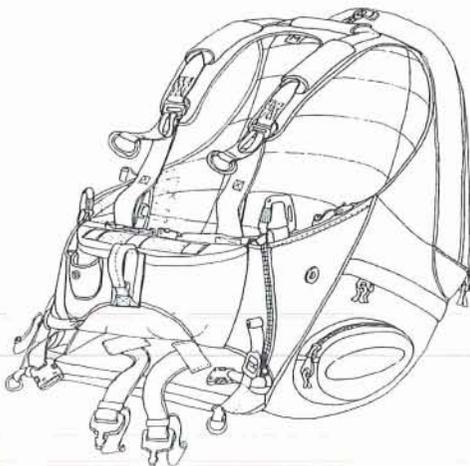
Vereinfacht läßt sich sagen, das Schirme der Kategorie 1 und 1-2 ein sehr leichtes Startverhalten mit kurzer Startstrecke und unkompliziertem Handling aufweisen. D.h. sie kommen auch bei nicht optimalen äußeren Bedingungen gut und schnell hoch und verzeihen zum Teil auch starke Fehlreaktionen des Piloten.

Beeinflussung des Gurtzeugtyps auf den Start

Gurtzeuge unterscheiden sich vor allem in der Aufhängehöhe, dem Sitzkomfort, den passiven Schutzeinrichtungen und der Anbringungsart des Rettungsgeräts. Leider sind bestimmte positive Eigenschaften des Gurtzeugs in Bezug auf den Start während des Fluges eher hinderlich und umgekehrt. So trägt ein Sitzbrett mit (dem Gesäß angepaßter) großer Sitzfläche während des Flugs zur deutlichen Verbesserung der Sitzbequemlichkeit bei. Beim Start erweist sich eine große Sitzfläche deutlich negativ.

Der Anbringungspunkt der Karabiner und damit auch der Angriffspunkt der aerodynamischen Kräfte sollte bei einem guten Gurtzeug relativ tief, d.h. in der Nähe des Körperschwerpunktes liegen. (siehe Skizze). Bei einer zu hohen Aufhängung treten vor allem bei einer Körpervorlage gefährliche Pendelbe-

Modernes Gurtzeug mit vielfältigen Verstellmöglichkeiten und Frontcontainer



wegungen auf, bei denen der Pilot immer wieder nach hinten gehobelt wird. D.h. Piloten mit hoher Aufhängung sollten während der Beschleunigungsphase

stets auf eine möglichst aufrechte Körperhaltung achten. Leider kann dadurch die maximale Geschwindigkeit nicht optimal erreicht werden, weil der Druck auf die Unterlage mangels Vorlage fehlt.

Protektoren erschweren in der Regel das Startverhalten, da diese Bauteile die meisten Gurtzeuge steifer und auch schwerer machen. Das gleiche gilt für den mitgenommenen Ballast. Zum mitgenommenen Ballast zählt letztendlich auch das zum Teil beträchtlich schwere Rettungsgerät. Es liegt somit auf der Hand, daß auch die Anbringungsart dieses Geräts sich zum Teil gravierend auf das Startverhalten auswirkt.

Die ausgeglichene Situation erreicht man, wenn daß R-Gerät im Frontcontainer steckt. Man erhält somit ein Gegengewicht zum meist hinten liegenden Protektor und den zusätzlich mitgenommenen Ausrüstungsteilen wie Packsack und sonstigen Dingen. Am negativsten wirkt sich somit die Anbringung auf dem Rücken aus, da das gesamte Gewicht nach hinten verlagert wird.

Ist das Rettungsgerät seitlich im Gurtzeug integriert, so stellt dies einen guten Kompromiß zum bisher noch schleppunfreundlichen Frontcontainer dar. Die meist durch Neoprenmaterial gelöste Integration verhindert das zum Teil lästige Verfangen der Fangleinen vor dem Start beim herkömmlichen seitlichen Außencontainer.

Beeinflussung der Gurteinstellung auf den Start

Auch das beste Gurtzeug kann sich negativ auf den Start auswirken, wenn es schlecht bzw. falsch eingestellt wurde. Leider ist in fast allen Fällen die optimale Starteinstellung nicht mit der bequemsten und geschicktesten Einstellung für einen langen Thermikflug identisch.

Das bedeutet, daß gute Gurte vom Piloten in der Einstellung zu verändern sein sollten, sich trotzdem aber nicht von selbst verstellen.



Tony W. Richter, 06981-40329; Foto: Michel Pfeiffer

Astral
INTERMEDIATE
DHV 2

**Flugspaß
pur!**

Swing

The Art of flying

Swing GmbH
Badfeldring 25
D - 82290 Landsberied

☎ +49 8141 / 217 30 Fax +49 8141 / 169 39

Email: info@swing.de
Web: <http://www.swing.de>

In der Abbildung ist ein modernes Gurtzeug gezeigt. Folgende Einstellungen wirken sich positiv auf das Startverhalten aus:

Beingurte: Relativ tief, so stark angezogen, daß eine Hand gerade noch zwischen Gurt und Bein hindurch gebracht wird.

Sitzbrettverlängerung: Ganz locker. Ideal, wenn die Sitzbrettverlängerung für den Startvorgang sogar nach hinten geklappt werden kann.

Brust/Bauch-Gurt: Zu mindestens $\frac{3}{4}$ geöffnet, so daß der Pilot mit seinem Oberkörper während der Aufzugs- und Beschleunigungsphase zwischen den Tragegurten hindurch kommt.

Kreuzgurt: In der breitesten Stellung. Wird der Kreuzgurt stark angezogen, wird ein ähnlich schlechter Effekt erzeugt, wie wenn der Brustgurt zu eng eingestellt wird! Nebenbei sei erwähnt, daß man immer mehr dazu übergeht, Kreuzgurte nach Möglichkeit ganz wegzulassen. Allerdings haben moderne Gurte bereits konstruktionsbedingt eine leichte Kreuzgurtfunktion.

Seitenverstellung: Dies hängt ein wenig vom Körperumfang des Piloten ab. Eine mittlere Stellung ist anzustreben. Piloten mit großem Bauchumfang können ihren Brust/Bauch-Gurt oft nur dann schließen, wenn die Seitenverstellung in der offensten Stellung steht.

Schultergurte: Die Schultergurtverstellung darf nicht zu stark angezogen sein, da sonst das Sitzbrett zu hoch hängt und im schlimmsten Fall der Pilot während des Fluges nicht mehr ins Sitzbrett hineinrutschen kann. Leider bringt ein relativ offener Schultergurt fehlende Unterstützung während des Fluges, d.h. er muß bei längeren Flügen in jedem Fall nachgezogen werden, da sonst der Pilot während des Fluges seine Bauchmuskeln zu sehr beansprucht und verkrampft.

Beeinflussung der Körpergröße auf den Start

Dieser Aspekt bräuchte nicht gesondert angesprochen werden, wenn es Gurtzeuge für alle Körpergrößen gäbe. Leider sind die Gurthersteller erst in neuester Zeit dazu übergegangen, auch Gurtzeuge proportional verkleinert bzw. vergrößert anzubieten. Schwierig wird es allerdings, wenn von den Größenverhältnissen ein Gurt mit tiefer Aufhängung benötigt wird, aufgrund der Gesäßbreite jedoch ein breites Brett zur Verfügung stehen sollte. Vereinfacht kann festgehalten werden, daß Piloten mit großer Körpergröße in der Regel weniger Probleme mit der Starttechnik haben, weil durch eine meist vollständig geöffnete Schultereinstellung automatisch eine tiefe Aufhängung entsteht. Umgekehrt kann auch ein optimaler Gurt, wenn er für die Person zu groß ist, zu einer zu hohen Aufhängung (Angriffspunkt) mit den damit verbundenen Problemen führen. D.h. es ist keine Vorlage bei der Aufzugs- und Beschleunigungsphase möglich.

Stark negativ kann sich bei kleinen Piloten eine zusätzliche Sitzbrettverlängerung auswirken. Bei ausgeklappter Sitzbrettverlängerung sollte das Sitzbrett noch mindestens 2-5 cm von der Kniekehle entfernt liegen!

Beeinflussung der Kleidung auf den Start

Die Kleidung sollte generell eine gute Beweglichkeit ermöglichen. Ein Hosenmaterial mit sehr glattem Stoff hat den Vorteil, daß der Pilot leichter ins Gurtzeug hineinrutscht. Bei einem unruhigen Flug wird der Pilot während des Fluges allerdings stärker hin und her rutschen. Hier ist es oft sinnvoll, die Beingurte während des Fluges etwas nachzuziehen, um damit einen wesentlich besseren Kontakt zum Sitzbrett zu erhalten.

Beeinflussung der Hangneigung und der Windsituation auf den Start

Die Hangneigung und die Windsituation beeinflussen den Start oft erheblich. Ein steiles Startgelände hat bei sehr schwachem Wind den Vorteil, daß der

Schirm bereits in einem höheren Niveau liegt und dieser somit besser über den Piloten kommt. Der Nachteil des steilen Geländes liegt darin, daß ein Kontrollblick nur sehr unbefriedigend ausfällt und vor allem ein Startabbruch deutlich erschwert wird, manchmal sogar nicht mehr möglich ist. Ideal ist somit bei mäßigem und schwachem Gegenwind, wenn das Gelände während der Aufzugs- und Kontrollphase bzw. beim rückwärtigen Aufziehen während der Aufzugs-, Kontroll- und Stabilisierungsphase sich in nur sehr schwacher Neigung befindet und sich während der Beschleunigungs- und Abhebephase relativ gleichmäßig im Gefälle verstärkt. Stärkerer Gegenwind verkürzt die Aufzugsphase. Es besteht dabei die Gefahr, daß der Gleitschirm zu schnell hochschießt. Schwacher Wind verlängert die Startstrecke.

Beeinflussung des Untergrundes auf den Start

Wurzeln und (scharfkantige) Steine bergen die Gefahr, daß sich Fangleinen während des Aufziehens verhängen, oft sogar dabei beschädigt werden. Eine Bessere Kontrolle bietet hier die Anwendung des Rückwärtsstarts, da eine Verhängung sofort bemerkt werden kann.

Beeinflussung der Luftdichte und Temperatur auf den Start

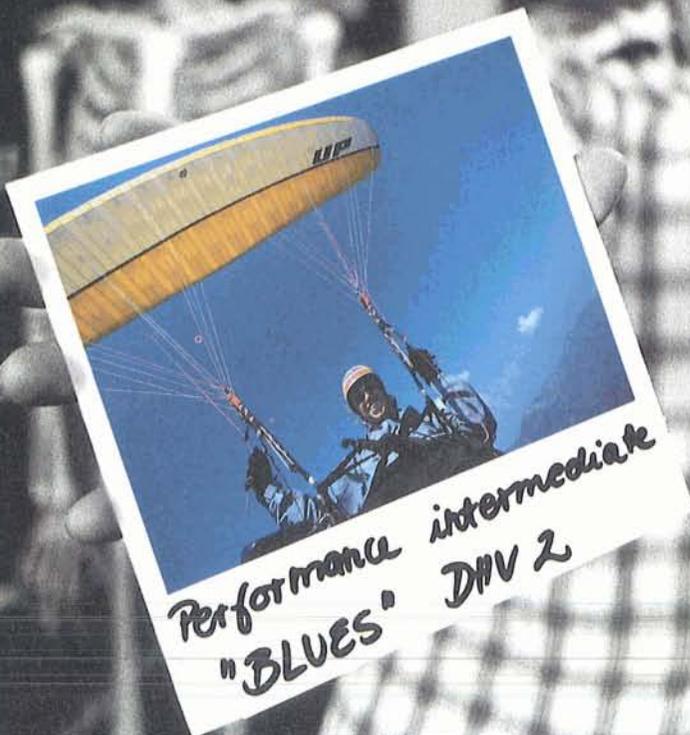
Der Vollständigkeit halber sei angemerkt, daß sehr hoch gelegene Startplätze wegen geringerer Luftdichte eine größere Startstrecke verlangen. Piloten im Hochgebirge sollten dies in ihre Startentscheidung und vor allem in die Auswahl des Geländes mit einbeziehen. Die Startstrecke kann oft auch bei stärkerem Wind relativ lang sein! Ein ähnlicher Effekt kann auch bei sehr hohen Temperaturen eintreten, d.h. kalte Luft trägt besser.

LIZZY OPITZ, 26, MEDIZINSTUDENTIN UND ALPINISTIN,
FLIEGT SEIT '92,
U.S. WOMEN'S NATIONAL CHAMPION '96.

UP pilots

no. 3

„...HOCHLEISTER BRAUCH
ICH JETZT KEINEN MEHR...“



ULTRALITE PRODUCTS
HANGGLIDING & PARAGLIDING

phone: +49-8851/9292-0

fax: +49-8851/9292-60

internet: <http://www.up-europe.com>

e-mail: up-europe@t-online.de

Mit professionell unterstützter Übung zu mehr Flugkönnen, durch mehr Flugkönnen zu größerem Flugspaß und mehr Sicherheit - das ist die Philosophie des Performance Trainings für Gleitschirmflieger. Der DHV-Ausbildungsvorstand Peter Cröniger erläutert im Interview das neue Konzept, das vor allem dem Gedanken des Trainings in unserem Sport einen ganz neuen Stellenwert gibt.

Peter Cröniger ist Lehrteammitglied, Gleitschirm- und Drachenfluglehrer, seit 6 Jahren ehrenamtlicher Ausbildungsvorstand des DHV, hat ein Sportstudium absolviert und ist von Beruf Lufthansa-Kapitän.



PERFORMAN

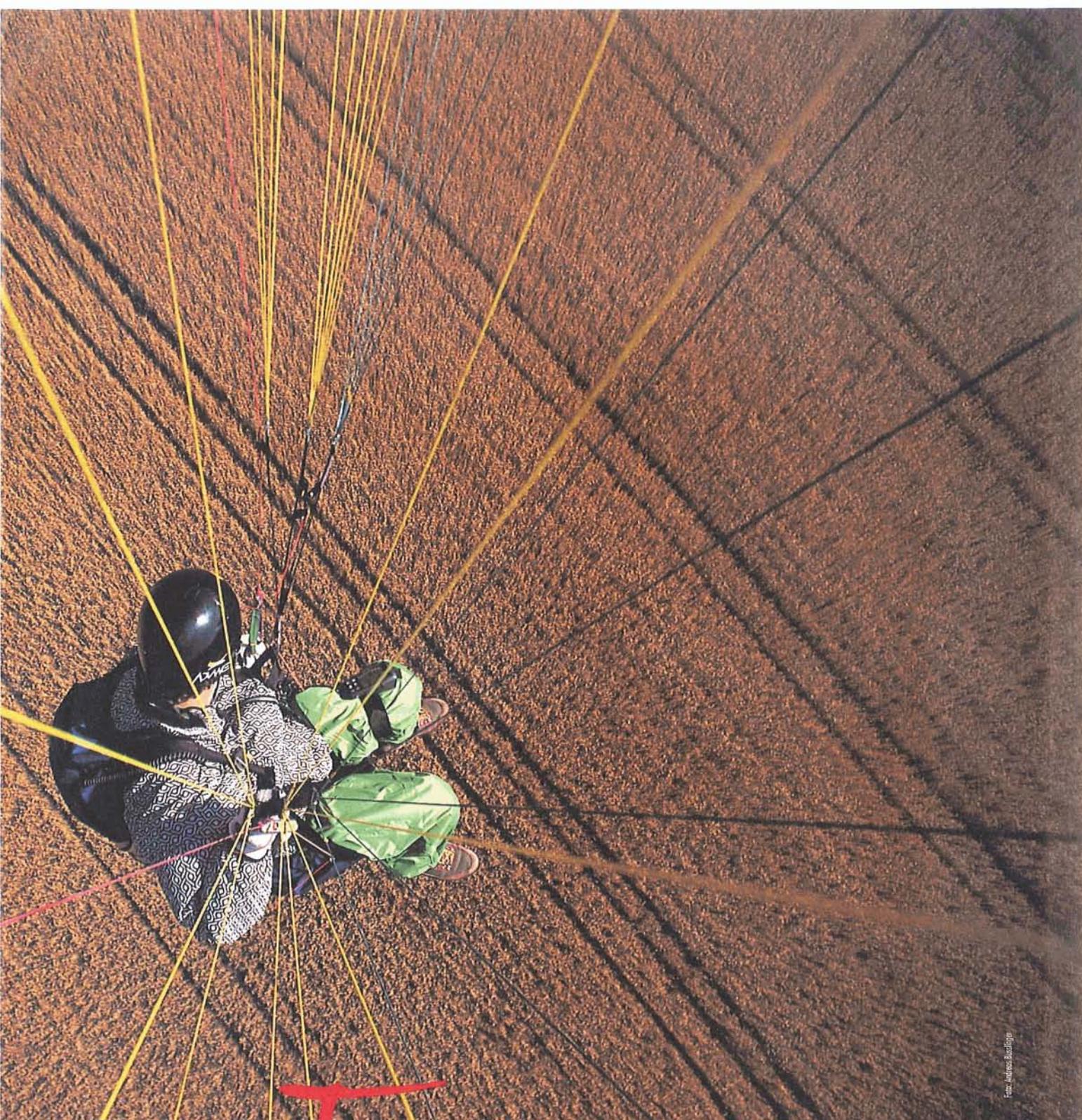


Foto: Andreas B. Schäfer

PERFORMANCE TRAINING

? Für wen ist das Performance Training gedacht?

Für alle, die mit mehr Genuß und mit mehr »Sicherheit durch Können« fliegen wollen. Das Training wendet sich

an den vollständig ausgebildeten Piloten, der auf freiwilliger Basis seine Gerätebeherrschung steigern und in thermischen Bedingungen das »aktive Fliegen« sicher anwenden können will. Und besonders wichtig: Das Performance Training dient allen Piloten, die das

Potential, das in einem modernen Gleitschirm steckt, nutzen wollen. Die Geräteentwicklung hat Gleitschirme gebracht, die anspruchsvoller als früher auf Pilotenfehler reagieren, die also Training erfordern.

Erst wenn der Pilot in turbulenten

Bedingungen fliegt, tritt die Komplexität des Gleitschirms in Erscheinung. Thermik zum Beispiel ist stets verbunden mit Turbulenz.

Der Gleitschirm ändert in Turbulenz seinen Charakter vom gutmütigsten aller Fluggeräte zu einem sehr anspruchsvoll zu bedienenden Fluggerät. Der Schluß, wenn ich in ruhiger Luft Gleitschirmfliegen kann, dann kann ich es auch in turbulenten Bedingungen, ist ein Trugschluß. Mit der anspruchsvollen Eigenschaft des Fluggeräts hat der Pilot erstmal keine Erfahrung, weil im Normalflug die Steuerausschläge gering sind, der Steuerdruck sich im bekannten Limit bewegt, der Schüler immer Lehreranweisungen wie »ruhig« und »dosiert« erhalten hat, er sitzt stabil in seinem Gurtzeug.

Führt jedoch eine Turbulenz zum Vorschießen mit einseitigem Einklappen, dann hilft der bisherige Erfahrungsschatz nicht weiter. Die Steuerausschläge, die erforderlich sind, um die Störung zu dämpfen und zu beheben, gehen über das, was er bisher erfahren hat, deutlich hinaus. Nun kippt der Pilot nach vorn und zur Seite, die normale Reaktion ist Erschrecken und Festhalten an den Steuerleinen. Die Anforderung: nicht erschrecken, den Körper stabilisieren, energisch und angemessen gegensteuern, setzt ein Können voraus, das trainiert werden muß. Das Performance Training ist also für alle Piloten, die gerne ihre Start- und Landetechnik perfektionieren, die aktives Fliegen und den Umgang mit ihrem Rettungsgerät effektiv und sicher trainieren wollen.

? *Nun gibt es doch schon das Sicherheitstraining?*

Sicherheitstraining ist gut, weil Trai-

ning unter fachlicher Anleitung immer gut ist. Man sollte jedoch nicht Schritt 3 vor Schritt 2 machen, sonst wird das ganze zur Mutprobe mit geringem Lerneffekt. Zwischen Beherrschen bzw. Anwenden können und »einmal-gemacht-haben« besteht ein großer Unterschied. Erforderlich ist ein in sinnvollen Einzelschritten aufgebautes Heranführen an das Sicherheitstraining. Diese Aufgabe erfüllt das Performance-Training Teil »Flugtechnik«. Es hat vor allem das aktive Fliegen zum Inhalt, es fördert harmonisch, mit Wohlbefinden zu fliegen, Pendeln als Harmonie des Fliegens und nicht als Bedrohung. Daß man aktiv fliegen kann, sollte Voraussetzung sein, bevor man in ein Sicherheitstraining geht. Aktives Fliegen vermeidet die Störungen im Ansatz, deren Behebung man im Sicherheitstraining lernt. Auch bei thermischen Bedingungen sollte eine Gerätebeherrschung gegeben sein, die solche Flugzustände frühzeitig erkennt und vermeidet, die im Sicherheitstraining geflogen werden. Man sollte keine starken Klapper im Sicherheitstraining herbeiführen, wenn die Gerätebeherrschung noch nicht einmal ausreicht, um zum Beispiel steile Kreise ohne Pendeln auszuleiten.

? *Beim Gleitschirmfliegen scheint jedoch der Trainingsgedanke noch nicht weit verbreitet.*

Das hat damit zu tun, daß es anfangs hieß: »Gleitschirmfliegen ist die leichteste Art zu fliegen«. Das suggeriert, alles was man können muß, ist, sich zu trauen, in die Luft zu gehen. Fliegt man dann, ist das Ziel erreicht. Man glaubt, man kann es jetzt.

Die erste Ausführung ist jedoch in aller Regel mehr schlecht als recht, erst nach langem Training sitzt die Bewe-

gung wirklich. Man muß Koordination und Timing trainieren. Auch bei anderen Sportarten ist es gang und gebe, daß ein Trainer dabei ist und die Bewegungen analysiert, die man versucht umzusetzen. Beim Tennis oder beim Golf ist es ganz normal, einen Trainer zu haben. Ich hoffe, daß es auch beim Gleitschirmfliegen bald selbstverständlich ist, zusammen mit einem qualifizierten Trainer zu trainieren, möglichst unterstützt mit Video-Rückmeldung.

? *Bringt das Performance Training mehr Sicherheit beim Thermikfliegen?*

Grundsätzlich sollte jeder nur dann fliegen, wenn er sich wohl fühlt in der Luft. Wir dürfen in Wetterbedingungen, in denen Klapper zu erwarten sind, nicht fliegen. Selbst kleine Klapper zeigen an, daß der Pilot die Grenzen seiner Gerätebeherrschung erreicht bzw. überschreitet. Grund für die Einklapper ist entweder, daß der Pilot zu passiv fliegt - hier hilft das Performance Training - oder die Bedingungen sind so, daß selbst bei aktiver Flugweise Klapper auftreten. Wir sollten die Piloten nicht bewundern, die trotz Einklappen, in kritischen Verhältnissen fliegen, sondern das Auftreten von Klappen negativ beurteilen. Starke Thermik ist Gift für einen untrainierten Gleitschirmflieger. Einfach in die Thermik zu fliegen, in der Hoffnung, man wird dann schon mit der auftretenden Anforderung zurecht kommen, ist nicht der richtige Weg. Und nur weil Einige, die wirklich trainiert sind, in starke Thermik einfliegen, bedeutet dies nicht, daß »es fliegbar ist« für den Untrainierten.« Beim Klettern würde es niemand einfallen, in eine Tour einzusteigen, die einen eventuell aufgrund



Foto: NOAA

niert. Wer sich sicher ist, daß er den Startablauf wirklich beherrscht, geht mit viel mehr Freude und Genuß zum Fliegen. Es zeigt sich, daß oft ein Unterschied zwischen Bewegungsempfindung und objektiver Bewegungsausführung besteht. Daher ist die Bewegungsanalyse am Video-Gerät für Start und Landung besonders hilfreich. Man hört oft, »ich habe gar nicht gewußt, daß ich dies so mache.«

Der Trainingsteil Rettungsgerät hat die fundierte mentale und praktische Vorbereitung auf den Ernstfall zum Inhalt.

Die Erwartung, daß der Notfall nie eintritt, führt gern dazu, daß die Piloten sich zu wenig mit dem Ablauf einer Schirmrettung beschäftigen. Ein Trainierter wird im Ernstfall die mentale Stärke haben, das Rettungsgerät rechtzeitig auszulösen und den Ablauf richtig durchzuführen.

? Wie wird man Performance Trainer?

Performance Trainer sind Fluglehrer, die speziell auf die Inhalte und Methoden des Performance Trainings geschult wurden. Sie haben nachgewiesen, daß sie sich aktuell auf einem sehr gutem fliegerischen Niveau befinden. Trainer, die eine überdurchschnittliche Gerätebeherrschung erzielen wollen, müssen

diese auch selbst demonstrieren können. Performance Trainer haben dies gegenüber dem DHV-Lehrteam nachgewiesen. Sie haben bestimmte Flugmanöver besonders exakt, sicher und souverän demonstriert. Sie haben sich in einem 5-tägigen Workshop mit hochkarätigen Fachleuten auf ein optimiertes Trainingsverfahren verständigt und die dafür erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten vertieft.

? Wer bietet das Performance Training an?

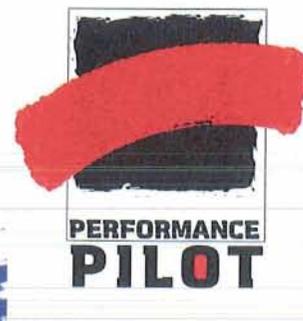
Seit längerem gibt es unterschiedliche Fortbildungs- und Trainingsangebote von vielen Flugschulen und von besonders engagierten Vereinen. Bei der Konzeption des Performance Trainings haben wir auf die Fortbildungserfahrung erfolgreicher Flugschulen aufgebaut. Die Flugschulen, die mittlerweile DHV- anerkannte Performance Center sind, haben sich einem speziellen DHV-Audit unterzogen und sich verpflichtet, bei der Durchführung des Performance Trainings bestimmte Qualitätsstandards einzuhalten. Damit will der DHV sicherstellen, daß das Training für die Teilnehmer wertvoll ist. Der Leistungsnachweis »Performance Pilot« soll ein respektiertes Abzeichen für souveränes Fliegen werden.

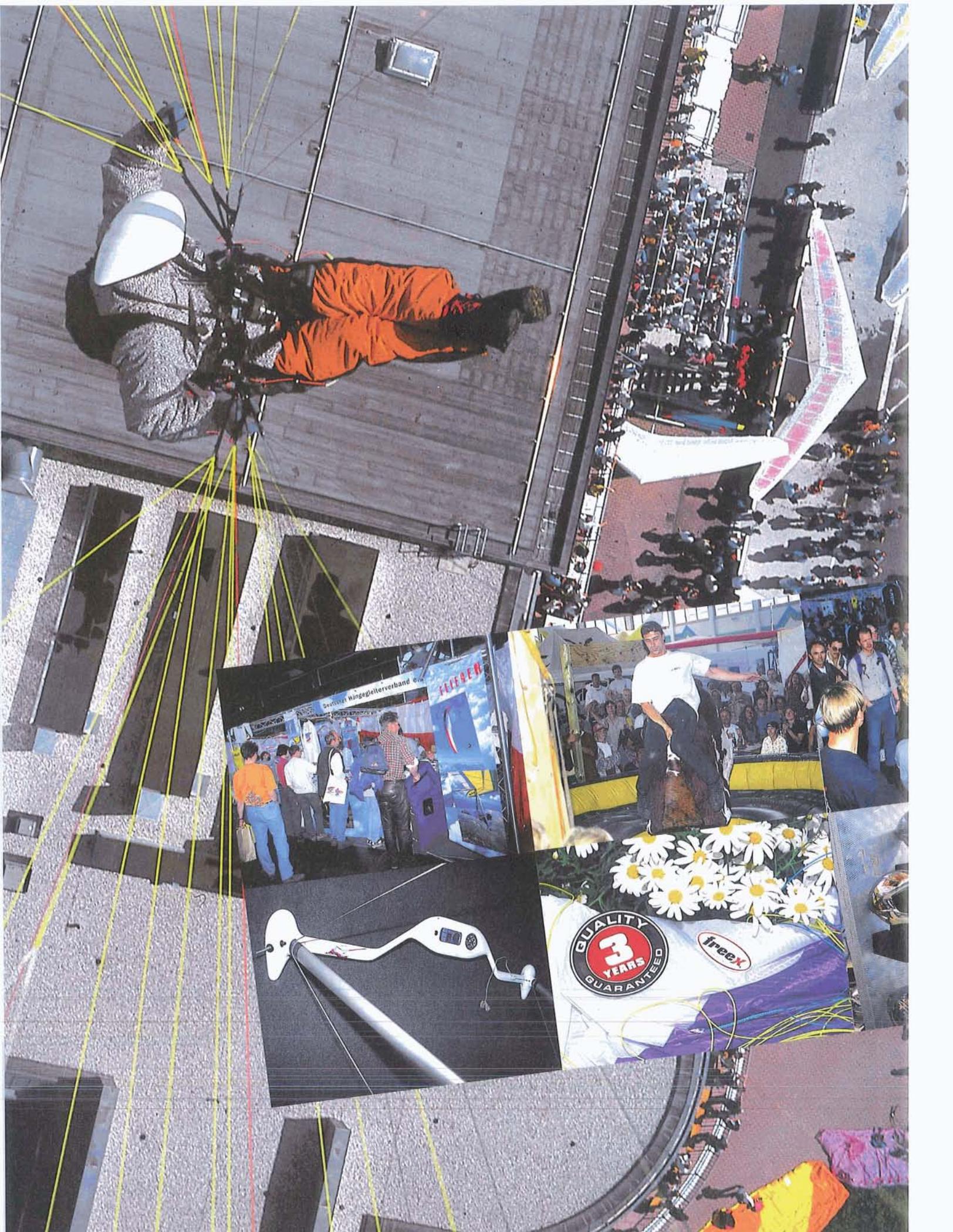
Liste der Performance Center siehe S. 5.

des Schwierigkeitsgrades überfordert. Man trainiert erst darauf hin, dann macht man es. Vorbereitung, Abwägung, ob die Umstände passen, dann geht's.

? Welche weiteren Trainingseinheiten umfaßt das Performance Training neben dem Flugtechnikteil »Aktives Fliegen«?

Der Trainingsteil 1 »Perfekt Starten und Landen« trägt dem Rechnung, daß auch bei normalen Bedingungen der Start mehr Koordination als der Flug erfordert. Mehr Anforderung bedeutet mehr Trainingserfordernis. Besondere Startbedingungen, steilere oder sehr flache Startgelände, verschiedene Starttechniken, wie z.B. Rückwärtsstart, werden mit Video-Unterstützung trainiert.





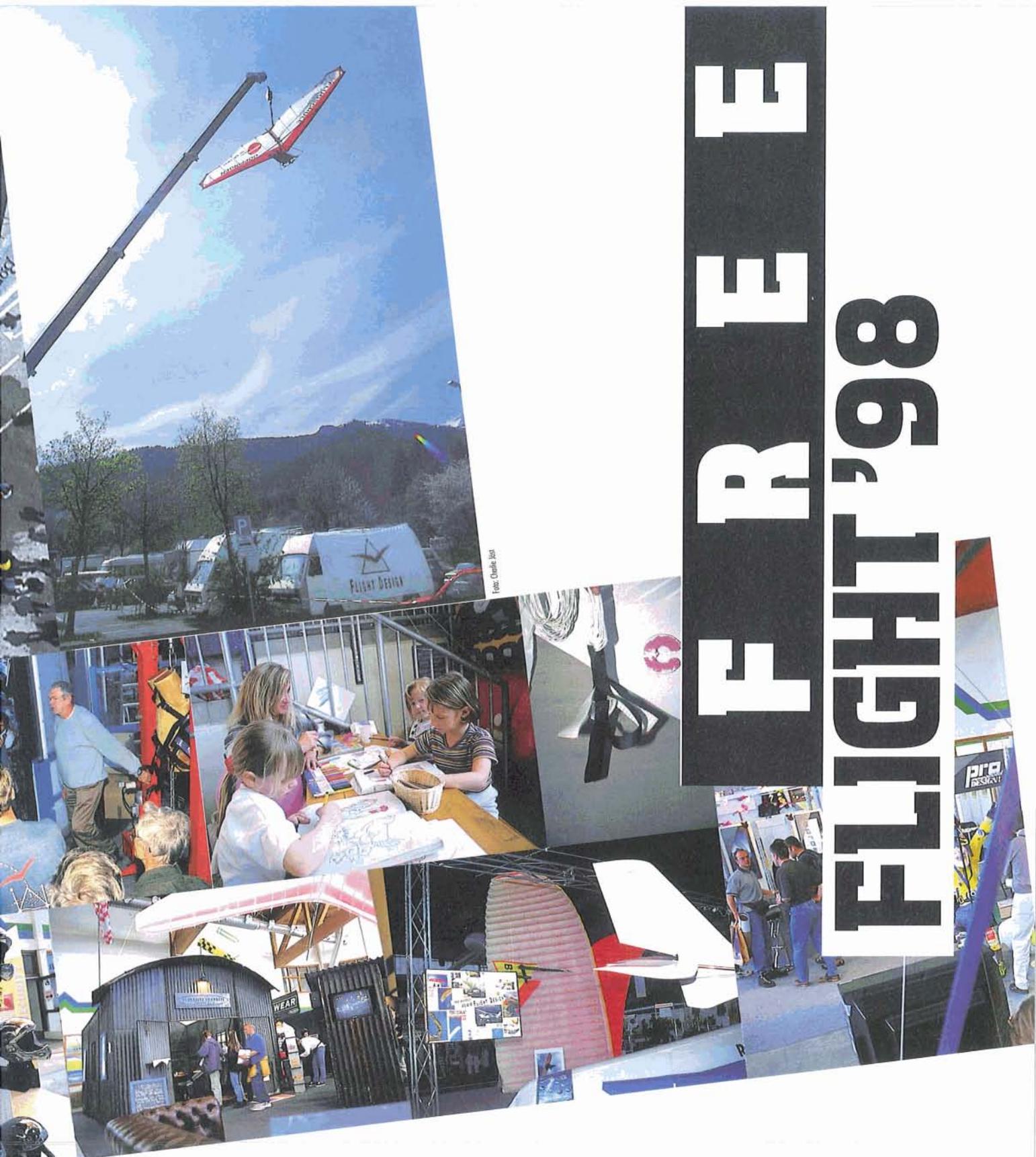


Foto: Daniele Mori

FLIGHT '98

Ob in der Luft oder in den Messetallen, die erste Free Flight bot fast perfekte Tage für Drachen- und Gleitschirmpiloten und für die die sich für diesen Sport interessieren.

Foto: Andrea Borsari



FREE FLIGHT '98

Jungferntflug der Free Flight '98 ein voller Erfolg



Mike Harker bekommt als gefeierter Star der Free Flight '98 von Charlie Jöst eine Skulptur für seine Pionierleistungen überreicht

Zufriedene Besucher und Aussteller, begeisterte Zuschauer und Piloten. Vom Start weg ist die Free Flight '98 vom 23. bis 26.4. ein Erfolg geworden und hat sich als das Branchenforum der Gleitschirm- und Drachenflierer etabliert.

*Umfassende Produktinformationen
perfekte Flugbedingungen*

Das Konzept mit einer Mischung von Ausstellung, Indoor- und Outdoor-Shows und Flugmöglichkeiten ist voll aufgegangen und wurde nicht zuletzt dank des fantastischen Wetters von vielen genutzt. Selbst aus dem fernen Norwegen waren ganze Busladungen mit Piloten gekommen. Während die Besucher-

ströme in den Hallen am Donnerstag und Freitag noch eher verhalten waren, waren die Stände der Aussteller spätestens am Samstag dicht umlagert. Und zusätzlich hatten an diesem Tag hunderte von Piloten den Wank und den Osterfelder in Beschlag genommen, genossen das einmalige Flugwetter und lernten das Fluggebiet Garmisch-Partenkirchen von seiner allerbesten Seite kennen. Mit dabei war auch Mike Harker, der vor 25 Jahren mit seinem berühmten Flug von der Zugspitze das freie Fliegen nach Deutschland gebracht hatte. Er ließ es sich nicht nehmen, selber zum ersten mal seit 22 Jahren wieder mit dem Drachen von einem Berg zu starten und flog begleitet von 4 Fernsehkameras vom Osterfelder.



Foto: Alexander Eicher

Charlie Jöst gratuliert der Drachen-Nationalmannschaft und allen voran Guido Gehrmann zu ihren tollen Leistungen

Der Allstar der Lüfte
Mike Harker

Überhaupt war der unglaublich sympathische Mike Harker gefeierter Star der Medien und seine Geschichte wie auch Berichte über die Ausstellung waren in zig Fernsehbeiträgen zu

sehen und in jeder Menge Zeitungsartikel nachzulesen. Aber auch die Flieger selber hatten Mike nicht vergessen und als Ehrgast auf die Free Flight eingeladen. Dort wurde er dann am Samstagabend vor 500 Zuschauern vom DHV, dem Förderverein des 1. Hängegleitermuseums, dem Bürger-

meister von Garmisch-Partenkirchen und sogar dem Botschafter von Grenada - dem Staat, in dem er 1977 schwer verunglückte - für seine großen Verdien-



Mike Harker, die örtliche Garmisch-Partenkirchener Prominenz und sogar der Botschafter von Grenada während der Ehrung

CHARLY INNOVATION

harte Thermik

- Steigwerte 7m/sec
- 140 km Strecke zurückgelegt
- Lee-Turbulenzen

Notfall!

er nimmt's leicht -
er hat das neue
Rettungssystem

CLOU 2 SAS



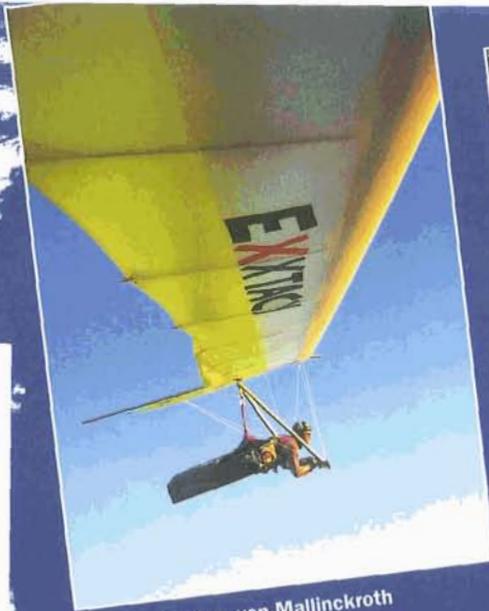
In Zusammenarbeit mit einem führenden Gurtbandhersteller entwickelte CHARLY PRODUKTE einen Haupttragegurt, der in der Lage ist, einen Großteil der Entfaltungstoß-Energie zu vernichten. Dieser patentierte SAS Energieabsorber ermöglicht es, unseren neuesten Rettungsschirm CLOU 2 SAS sicherer, leichter und kleiner zu bauen. Die 32qm Rundkappe besteht aus luftundurchlässigem Gewebe und erzielt dadurch geringste Sinkwerte. Neue Leinenanordnung und neu entwickelter Innencontainer verhelfen zu schneller und kontrollierter Öffnung.



CHARLY INTERNATIONAL
CHARLY PRODUKTE
AM OBERROSCHE 3 · D · 87637 SEEG
FON ++49 (0)8364 1286
FAX ++49 (0)8364 8426
CHARLY-PRODUKTE@T-ONLINE.DE

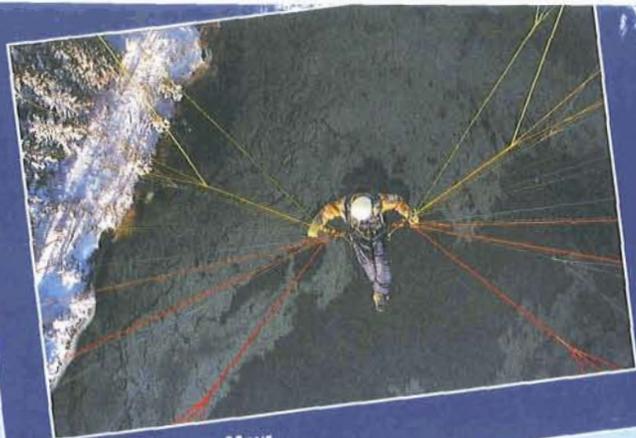


FREE FLIGHT '98

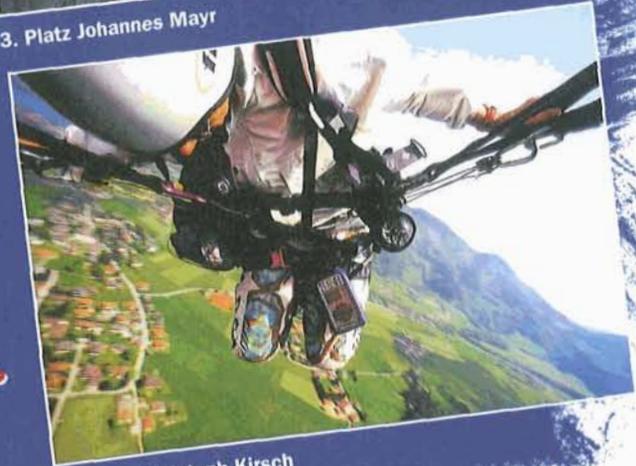


1. Platz: Markus von Mallinckroth

Die Sieger des Fotowettbewerbs



3. Platz Johannes Mayr

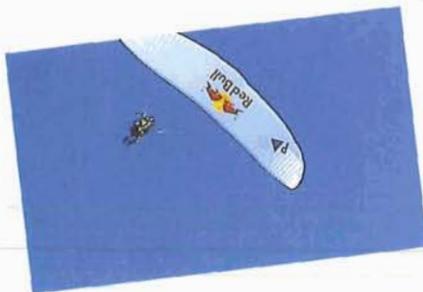


2. Platz: Christoph Kirsch

ste für unseren Sport geehrt. Den Platz auf der Bühne teilte er sich dann im Laufe des Abends noch mit dem aktuellen Drachenflugweltmeister Guido Gehrman und der Vizeweltmeister-Mannschaft, die ebenfalls für ihre tollen Leistungen gewürdigt wurden.

Faszinierende Flugvorführungen

Guido konnte aber nicht nur als Weltmeister auf der Bühne, sondern vor allem auch als ein Mitglied des Red Bull Akro Teams in der Luft überzeugen. Er zeigte mit seinem mit Rauchpatronen bestückten La Mouette Topless eine tolle Flugshow - Sekunden nach dem anderen Red Bull-Jungs, die nach einem Absprung aus einem Hubschrauber ganz außergewöhnliche Figuren mit ihren Schirmen in den Himmel zeichneten. Für



jeden der vielen hundert fliegenden und nicht fliegenden Zuschauer eine faszinierende Vorführung, die unbestrittenes high light der Flugshow bestehend aus verschiedenen Gleitschirm-Werkteams, UL-Vorführungen, Skydivern und Modellfliegern war.

Die Red Bull Radio Gong Party setzte das i-Tüpfelchen auf die sowieso schon blendend gute Stimmung am Samstag

abend. Der bekannte Münchner DJ Goofy Förster hat den Fliegern und sonstigen Free Flight Besuchern ordentlich eingeeizt, so daß sie um 2.30 Uhr morgens immer noch kaum zu überzeugen waren, daß Schluß ist und die volle Tanzfläche - auf der pünktlich um Mitternacht ein Skywear-Strip zu bewundern war - nur mit sanftem Nachdruck geräumt werden konnte.

Jede Menge Slow

Am Sonntag war dann zwar strahlender Sonnenschein, aber auch Föhn, so daß sich das Leben am letzten Messetag vor allem innerhalb der Hallen und auf der Film- und Showbühne abspielte. Nachdem dort schon in den Tagen zuvor Vorträge zur Flugtechnik, Diskussionsrunden mit der DHV-Technik, Klettvorführungen des Sponsor adidas und Filmvorführungen zu sehen waren, die die Besucher in ihren Bann gezogen haben, waren diese Veranstaltungen jetzt noch besser besucht.

Für besonders viel Furore innerhalb der Ausstel-



lung sorgte Airea mit seinem Bullriding-Contest, bei dem als Hauptpreis ein neuer Schirm zu gewinnen war. Überhaupt war der letzte Messetag der Tag der Gewinner. Auch UP verlor unter allen Besuchern der Free Flight einen funkelnagelneuen Gleitschirm UP-Blues. Die Fotografen Markus von Mallinckrodt, Christoph Kirsch und Johannes Mayr konnten sich über die Plätze 1 bis 3 des von einer der weltweit größten Bildagenturen Mauritius ausgeschriebenen Fotowettbewerbs freuen und ein Gurtzeug von Flight Design sowie Lenkgleitschirme von Swing und Airea mit nach Hause nehmen.

Free Flight '99

Bei soviel positiven Meldungen ist es klar, daß die Free Flight '99 jetzt schon wieder im Gespräch ist und sich Veranstalter und Organisatoren den Kopf darüber zerbrechen, was man im nächsten Jahr noch besser machen kann. Das eine oder andere Detail wie das Catering oder die Abstimmung der Innen- und Außenvorfürhungen wird dabei sicherlich zur Sprache kommen. Generell aber hat sich das Konzept der Free Flight hervorragend bewährt und wird sicherlich so weitergeführt werden.

Ein ganz besonderer Dank gilt an dieser Stelle auch noch einmal den Organisatoren und den vielen freiwilligen Helfern, ohne deren Unterstützung weder der reibungslose Flugbetrieb noch die schnelle und freundliche Unterstützung der Besucher und Aussteller in einem so perfekten Ausmaß geklappt hätte.



He got the Blues!

Am letzten Tag der Free Flight '98 wurde von Ultralite Products ein brandaktueller Performance

Intermediate Gleitschirm namens »BLUES« unter den Besuchern der Free Flight verlost. Die Glücksnummer, die auf der Showbühne von Drachenpionier Mike Harker aus der randvollen Lostrommel gezogen wurde, gehörte dem 29jährigen Kai Strecker aus Oberammergau. Er ist seit 1991 begeisterter Gleitschirmpilot. Kein Wunder wenn man direkt am Fuße des Laber zuhause ist. Am heimatlichen Landeplatz wurde dann auch der Schirm von Mike Harker und UP-Mann Uli Wiesmeier überreicht. Guten Flug, Kai.

neu IQ BASIS

SCHÖN EINFACH

EINFACH SCHÖN

Das neue IQ Basis glänzt gleich doppelt. Erstens: Es sieht ganz besonders gut aus und ist nach ergonomischen Gesichtspunkten design't worden.

Zweitens: Das neue IQ Basis läßt sich ganz besonders einfach bedienen. Anschalten genügt und los geht's!

Natürlich hat es alle wichtigen Funktionen:

- * 2 Höhenanzeigen und Luftdruckanzeige
- * Vario (analog, digital, Mittelwert)
- * Uhrzeit und Stoppuhr
- * Flugspeicher aller Maximalwerte
- * Speedanzeige (optional) mit Stall-Alarm
- * Temperatur
- * Permanente Anzeige der Batteriekapazität
- * Neues kontrastreiches LCD-Display
- * Besonders formschönes und ergonomisches Design



Ausserdem in der IQ Serie:
IQ Classic
IQ Competition
IQ Competition GPS

Wollen Sie mehr über das neue IQ Basis wissen? Coupon einsenden oder 0881-64750 wählen. Informationen kommen sofort!
Infos jetzt auch im Internet: www.braeuniger-flugelectronic.de

Riedmann/YC

Name: _____	
Adresse: _____	
Gleitschirm: _____	Drachen: _____

BRAUNIGER

FASZINATION DES FLIEGENS
www.braeuniger-flugelectronic.de

A: Flugeräte GmbH Tel. 04842-6271
I: AIRE Tel. 051-575305
CH: Sky Sports AG Tel. 041-6710271

Brauniger Flugelectronic

Pütrichstr. 21
D-82362 Weilheim
Tel. 0881/64750
Fax 0881/4561
braeuniger-gmbh@oberland.net



Von Dr. Herbert Pümpel



Gewitter

Konvektive Wetterlagen als Gratwanderung im Flugsport

Die thermische Jahreszeit ist leider auch die Jahreszeit der häufigen Gewitter. Um dieser großen Gefahr für den Flugsport aus dem Weg gehen zu können, hat Dr. Herbert Pümpel, Leiter der Flugwetterwarte Innsbruck, für die Info-Leser seine Wissensschatzkiste geöffnet.

Die Meteorologie und die Medizin haben etwas gemeinsam: Nur die Dosis unterscheidet die Arznei vom Gift! Seit den Anfängen des Thermik-Flugsports bei den Holzfliegern auf der Wasserkuppe war bekannt, daß die besten Thermikwerte - und nur die hielten diese archaischen Geräte länger als ein paar Minuten in der Luft - unter den teils gewittrigen Schauern entlang von Kaltfronten zu finden sind. Leider sind aber nicht nur die frühen Berichte über diese Gewitterflüge, sondern auch die Unfallstatistiken voll von jenen Fällen, wo die Einschätzung des Risikos eben knapp daneben ging. Untersuchungen über die Flugunfälle von Hängegleitern und Paragleitern in Österreich im Jahr 1997 (O. Staud, österr. Aeroklub) zeigen klar, daß die überwiegende Mehrzahl

der Unfälle mit Verletzten und Toten auf die sogenannten präfrontalen Wetterlagen zurückzuführen sind. Grund genug also, uns mit diesen Lagen einmal gründlich auseinanderzusetzen.

Physikalische Grundlagen:

Zuerst einmal zu den Grundlagen der Konvektion aus physikalischer Sicht: Wie wir schon von den ersten Schulungen wissen, heizt die Sonne die Atmosphäre nicht direkt auf, sondern über den Umweg der Bodenerwärmung. Bis hierher war es einfach, doch der weitere Weg dieser Sonnenenergie ist recht kompliziert. Der von der Strahlung erwärmte Erdboden beginnt nun seinerseits, Wärmestrahlung in die Atmosphäre abzugeben. Diese Energie geht aber wieder durch Ausstrahlung in den Weltraum verloren, damit ist also nicht wirklich Staat zu machen. Bleibt zur Erwärmung der Luft also die thermische Konvektion, die etwa ein Viertel des Wärmestroms liefert. Wie wir alle wissen, bleibt die trockene (= Blau-) Thermik auf die unteren Atmosphären-

schichten beschränkt, nur in Ausnahmefällen sind Höhen von über 3.500m so erreichbar. Der Löwenanteil der Heizung für die Atmosphäre kommt aber von der in hochreichenden Schauer- und Gewitterwolken freiwerdenden Kondensationswärme - wer einmal im Jet über die innertropische Konvergenzzone geflogen ist und die CB-Türme neben dem Cockpit-Fenster bis auf 16 km Höhe aufsteigen sah, weiß, was sich hier abspielt. Ohne diese hochreichende Konvektion wäre es auch in mittleren Breiten ziemlich ungemütlich, da der Großteil des Wärmestroms von den Tropen in unsere Breiten von der Energie dieser »Bomben« lebt.

Thermodynamische Bedingungen:

Die Voraussetzungen für die Entstehung dieser im Jargon als »Charlie Bravo« und von eher wissenschaftlich angehauchten Vertretern der Fliegerzunft als Kumulonimben bezeichneten Wolken sind rasch aufgezählt: Sonneneinstrahlung und/oder durch Konvergenzen erzwungene Hebungsvorgänge he-

ben ein Luftvolumen bis zum Kondensationsniveau, und wenn die Temperaturschichtung der Umgebungsluft ausreichend feucht und labil ist, geht es von hier aus durch die ständig zugeführte Kondensationswärme nach dem archimedischen Prinzip («Auftrieb» der wärmeren und damit leichteren Luft) solange nach oben, bis eine massive Inversion dieses grausame Spiel beendet. Solche Inversionen sind in der mittleren Troposphäre selten, aber meist ist an der Tropopause endgültig Schluß. Endgültig? Nun, wenn die Luft mit bis zu 50m/s aufwärts schießt, hat sie an der Tropopause angekommen meist noch genügend »Dampf« drauf, um diese sonst so verlässliche Inversion ganz ordentlich nach oben auszubeuken. Diesen Effekt sieht man in Satellitenbildern daran, daß die Kerne der CB's eine deutliche kältere Oberflächentemperatur aufweisen als die Zonen rundherum. Auch in 3-dimensionalen Wetterradar-Darstellungen sind diese oft mehr als 500 m betragenden »Overshoots« festzustellen.

Geländebezogene Faktoren:

Der Einfluß des Geländes auf die Entwicklung von Gewittern ist zwar immer schon vermutet worden, genauere Zusammenhänge werden aber durch die laufenden Forschungen erst deutlich. Da für die Entstehung von hochreichenden konvektiven Wolken die Temperaturverteilung mit der Höhe besonders wichtig ist, fällt es nicht schwer, die besondere Häufung von Gewittern im Bergland zu verstehen: Die an den sonnenbeschieneenen Hängen besonders ausgeprägte Thermik führt zu einer verstärkten Konvektion über den Kämmen besonders der Voralpen, wo der Kontrast zum umliegenden Flachland besonders spürbar ist



und feuchte Schichten in Bodennähe (man denke an die vielen Voralpen-Seen!) reichlich vorhanden sind. Die besondere Flächen-Höhenverteilung in den Alpen führt bei ungehinderter Sonnenstrahlung zu einer deutlichen Überwärmung der Talatmosphären im Vergleich zum Alpen-Umland und begünstigt so weiter die Labilisierung. Nur die inneralpinen Trockentäler, die vom Feuchtenachschub durch die umgebenden Hochgebirge abgeschnitten sind, weisen eine deutlich geringere Gewitterhäufigkeit auf - hier denken wir etwa an den oberen Vinschgau, das Pustertal, Tiroler Oberland, Oberengadin und Wallis.

Die Häufigkeitsverteilungen zeigen sich besonders in den Jahressummen der Blitzortungen im österreichischen Blitzortungssystem »ALDIS«, das neben den bekannten Maxima im Bereich Lechtaler Alpen - Karwendel - Salzkammergut, die südlichen Tauern, sowie ganz besonders die südlichen Ketten etwa von Mallnitz bis zum Semmering-Wechselgebiet und das Mühl- und Waldviertel als Brutstätten für Gewitter aufweist.

Eine Besonderheit der alpinen Tallagen ist auch der deutlich verschobene

Tagesgang der Gewitterbildung: Während im Flachland die ersten Entladungen schon am frühen bis mittleren Nachmittag auftreten, sind die inneralpinen Täler durch besonders späte Gewitter charakterisiert. In Innsbruck findet man die größte Häufigkeit im Hochsommer erst um 20-21 Uhr Lokalzeit!

Nicht zu unterschätzen ist in diesem Zusammenhang auch die Rolle der Schneedecke in den Alpen: Während an der Alpensüdseite mit den ersten warmen Tagen im April/Mai die Gewittersaison mit einem Knalleffekt (und häufig mit einer Fehlprognose!) beginnt, sind die schneebe-

deckten Hochalpen eher durch den stabilisierenden Effekt der über den Schneefeldern abfließenden Luft gekennzeichnet.

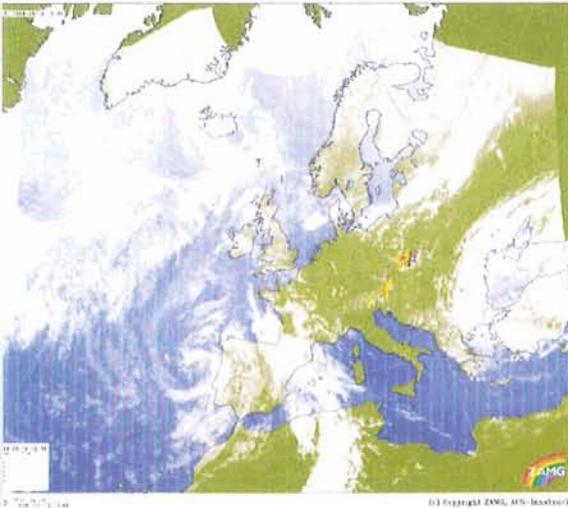
Welche Wetterlagen begünstigen Gewitterentwicklungen?



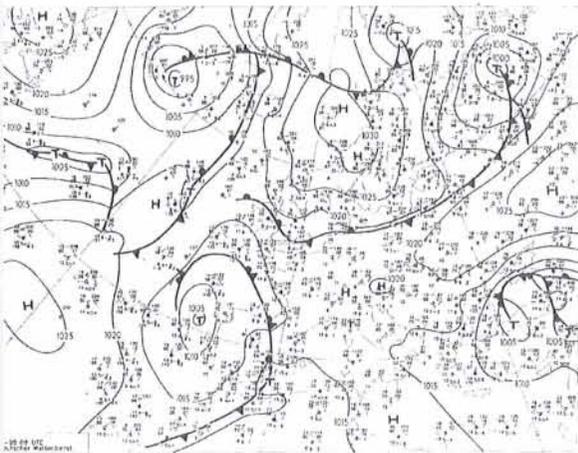
In mittleren Breiten, besonders rund um die Alpen, sind wenige Wetterlagen für den Großteil aller markanten Gewittersituation verantwortlich. Vielleicht ist es einem geplagten Forecaster erlaubt, diesen Lagen nach ihrer Schwierigkeit zu ordnen:

Kaltfronten: Während der kühlen Jahreszeit (Oktober bis März) sind Kaltfronten nahezu die einzigen Lagen, die in den Alpen mit hoher Wahrscheinlichkeit Gewitter auslösen. Die durch großräumige Konvergenz, erzwungene Hebung an der Front und hohe Labilität ausgezeichneten Bedingungen an Kaltfronten erlauben eine hohe Trefferrate bei Gewittervorhersagen entlang der Alpennordseite (besonders auffällig hier der Raum Salzburg-Linz). Da diese Jahreszeit nicht eben berühmt für lange Thermikstreckenflüge ist und noch dazu die Vorhersage von winterlichen Kaltfronten an rasch ziehende Tiefdrucksysteme eindeutig gekoppelt ist, sind diese Fälle in der Unfallstatistik nicht gerade prominent. Ausnahmen bestätigen aber auch hier die Regel und die Dummen sterben eben nicht aus.

Luftmassen-Gewitter: Diese zeichnen sich ebenfalls durch recht gute Vorhersagbarkeit aus. Wenn die Atmosphäre - und diese ist von Ende April bis Anfang Juli recht typisch - allgemein sehr labil geschichtet ist, deuten alle Vorhersageunterlagen (Sondenaufstiege, Modelle, Gewitterindizes, Labilitätsmasse) ein-



Das Satellitenbild mit überlagerten Blitzorten



Bodenwetterkarte des Deutschen Wetterdienstes, zeitgleich mit oben.

heitlich und geschlossen auf hohe Gewitterbereitschaft hin. 7-8 Stunden Sonneneinstrahlung sind an diesen Tagen genug, um diesen Cocktail zum Überschäumen zu bringen. Auch hier gilt wieder, daß die Kombination aus guter Vorhersagbarkeit in der meist noch recht gutsichtigen Luft auch noch deutliche Sichtbarkeit der beginnenden Überentwicklungen und das vorherige Aufbauen von vielen, gut erkennbaren starken Cumulus-Türmen einigermassen erfahrenen und vernünftigen Piloten, die sich mit einer kompetenten Wetterberatung eingedeckt haben, gute Warnsignale bietet. Die Gefährlichkeit dieser Lagen liegt aber manchmal darin, daß viele Gewitter sich nahezu gleichzeitig über große Gebiete hin entwickeln, und eine »Flucht« vor einer heranziehenden Zelle geradewegs in die Arme der »Nachbarin« und somit in eine peinli-

che Zwickmühle führen kann. **Nicht-frontale Gewitterzonen:** Besonders in den Übergangsjahreszeiten, aber manchmal auch im Hochsommer, sind Phänomene wie die sogenannten »Kaltlufttropfen« oder (für Laien noch perverter klingende) »Höhentiefs« bevorzugte Gewitterherde. Abgeschlossene Kaltluftkörper, die sich nur in den Wetterkarten für die mittlere Troposphäre (5 km Höhe) deutlich abzeichnen, sowie scharfe Tröge in diesen Höhen führen zu verstärkter Konvektion. Besonders berüchtigt ist hier die allen Fliegern bekannte »Vb-Lage«, wo solche Höhentiefs aus dem Golf von Genua unter Hinterlassung ungeahnter Wassermengen über Friaul und Kärnten Richtung Wien-Bratislava ziehen. Aber auch die in Satellitenbildern oft schön ausgeprägten »Komas« (Wolkenformationen in der Art von Beistrichen, die mit einer Ausdehnung von wenigen 100 km in der Länge und maximal 30-50km Breite in Infrarot-Bildern deutlich zu erkennen sind) sind Garant für heftige, besonders

in den Nachmittagsstunden aktive Gewitter. Diese Erscheinungen sind nach wie vor an der Auflösungsgrenze für die meisten computergerechneten Vorhersagemodelle und kaum für mehr als 36 Stunden vorhersagbar - ich lade jeden Meteorologen, der mit solche Dingen noch nie Schiffbruch erlitten haben will, zum Wahrheitsbeweis ein!

Der Hinweis auf das Vorhandensein solcher Erscheinungen im Flugwetterbericht legt jedenfalls die Suche nach nicht-fliegerischen Aktivitäten für diesen Tag nahe - wie wäre es mit ein

paar Gutpunkten bei Familie oder Freund/Freundin?

Präfrontale Gewitter/Squall-lines: Hier sind wir nun endgültig bei den »Killerhaien« der alpinen Wetterlagen angelangt. Diese Biester sind nicht nur extrem schwierig vorherzusagen, sondern verfügen auch über das nötige Zerstörungspotential, um »ausgewachsenen« Fliegern in richtigen Profigeräten (von Boeing oder Airbus Industries) zu feuchten Händen zu verhelfen. Was kennzeichnet diese, für die heißesten Sommertage und den frühen Herbst so typischen Situationen aus meteorologischer Sicht:

- Sie treten überwiegend weit vor etwaigen Kaltfronten auf und sind durch spätes Auftreten, extreme Höhe der Cbs, vorlaufende Böenkrägen und nicht selten Hagel oder Windhosen (Tornados) gekennzeichnet.
- Sie sind in den üblichen Bodenwetterkarten am Morgen weder durch besondere Druck- oder Temperaturstürze, Wolken oder Wettererscheinungen zu erkennen.
- Eine häufig auftretende »Bremsinversion« zwischen 1.500 und 2.500m trennt eine feuchte Grundschicht von einer ziemlichen trockenen, aber labilen Schicht darüber.
- Genauere Analysen des Temperaturfeldes zeigen ein Maximum der über die Troposphäre gemittelten Temperatur und Feuchte an einer der nächsten Kaltfront um bis zu 300 km vorauslaufenden Linie.
- Am Boden läßt sich bei genauerer Betrachtung, etwas Glück und ein bißchen Phantasie eine sogenannte »Konvergenzlinie« entdecken, entlang

der die feuchtwarme Südostströmung auf eine der Kaltfront vorauslaufende, kühlere und trockenere WNW-Strömung trifft und von dieser zum Aufsteigen gezwungen wird.

➤ Die von den Meteorologen gerne verwendeten Maßzahlen für die Gewitterwahrscheinlichkeit (die auf

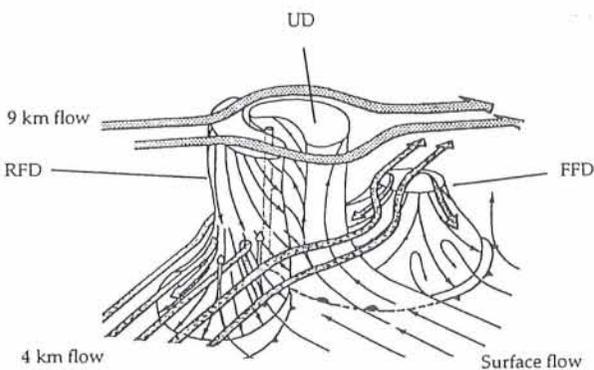




der vertikalen Temperatur- und Feuchteschichtung aufbauen) zeigen häufig - wegen der schon erwähnten »Bremsinversion« eine geringe Gewitterwahrscheinlichkeit an und nur die (seltener berechnete) vertikal integrierte Labilitätsenergie (d. h. die Menge »Sprengstoff«, die bei einer Gewitterzelle zur

den kräftigen NW-Strömung in etwa 8.000 - 10.000m Höhe zu den thermischen Idealbedingungen dazukommt, sind jene gefürchteten Supergewitter wahrscheinlich, die eine eigene Querkirkulation ähnlich einem »Minitief« entwickeln, über viele Stunden mit einer NE-Trift übers Land ziehen und eine Spur der Verwüstung hinterlassen.

Alpenrand noch verstärkt wird, zu einer ungeheuren Labilisierung bei gleichzeitig nahezu unerschöpflichem Feuchtenachschub. Nur so sind die höchsten Tagesniederschlagssummen von ca. 400l/m² in manchen Gegenden zu verstehen.



Zur Erinnerung: Die Gefahren im Umfeld von Gewittern und Schauern

➤ Seit den frühen Tagen der Segelfliegerei gibt es kaum noch Wahnsinnige, die bewußt die Nähe der Gewitter aufsuchen, um dort den »Kick« eines Zombartes auszukosten. Die meisten Unfälle geschehen heute also durch eine Fehleinschätzung des Gefahrenpotentials im Umfeld von entstehenden oder sich annähernden Gewittern. Dabei sind - besonders für die relativ langsamen Gleitschirmpiloten - zwei Gefahrenmomente besonders kritisch:

➤ »Einsaugen« in den Aufwindschlauch einer jungen Zelle. Die horizontalen Geschwindigkeiten sind in unmittelbarer Nähe der Basis so hoch, daß in normalem Vorwärtsflug ein Davonfliegen oft nicht mehr möglich ist. Bist Du erst einmal in der Wolke, ist die Orientierung beim Teufel und Du hast keine Ahnung, ob die Felsen unter Dir 50,

Schematischer Aufbau eines Gewitters

Verfügung stehen wird) enthält hier einen warnenden Hinweis.

Tatsächlich ist in diesen Situationen die Aktivität häufig auf einige wenige Zellen begrenzt, die aber ungeheure Energien freisetzen. Nur wenn auch das vertikale Windprofil mit einer Drehung von bodennahen Südostwinden über eine mäßige SW-Strömung in 3.000 bis 4.000m Höhe und einer darüberliegen-

der Vorderseite von scharfen und weit übers Mittelmeer an die nordafrikanische Küste reichenden Höhentroggen meist im Herbst auf. Hier führt das Zusammenspiel von erzwungener Kanalisierung der Strömung im Einzugsbereich der südalpiner Flußmündungen in die Po- bzw. Rhone-Ebene mit der Hebung an der Trogvorderseite, die durch das notwendige Aufsteigen am

Sind wir
nicht alle
ein bißchen
Fly Mike?

500 oder 1.500m weit weg sind! Daher kann die Antwort nur lauten: Wenn's schwarz und graulich wird, haben wir in der Luft nichts verloren. Kompromißloser Abstieg bzw. Verzicht auf Start oder bequeme Landeplätze sind besser als ein letzter Höhenflug im CB!

➤ Blitzschläge sind im Hochgebirge immer eine große Gefahr. Wenn's am Metallzeug zu knistern anfängt, ab durch die Mitte und einen geschützten Platz möglichst weit weg von der eigenen »Schlosserei« suchen.

➤ Downdrafts: Die ersten Regenschauer - hier gibt es noch gar keine elektrische Entladungen - sind schon von markanten Abwindschläuchen begleitet, die durch die Verdunstung des Regens in der darunterliegenden, trockeneren Luft verursacht wird. Nicht vergessen: Um ein Gramm Wasser zu verdunsten, brauche ich etwa 2.300 J oder 580 cal. Diese Energie kann nur der Luft entnommen werden, die sich dabei rabiät abkühlt und wie ein Stein absackt. Dieser Effekt ist immer gegeben, kann aber bei eher trockenen Kaltluftschauern im Frühjahr besonders ausgeprägt sein und eher rasch auftreten. Auch der beste Gleitwinkel (»bis zur Stoanalm kimm i allaweil no!«) hilft da

rein gar nichts, bei Absaufen um 6-10m/s fühlst Du Dich wie ein Geier mit Blei am Flügel!

➤ Böenwalzen: Die oben erwähnte Kaltluft hat nach dem Auftreffen am Boden natürlich nichts besseres zu tun, als sich ringförmig (im Flachland) bzw. wie ein Wasserschwall (in engen Tälern) mit hoher Ge-

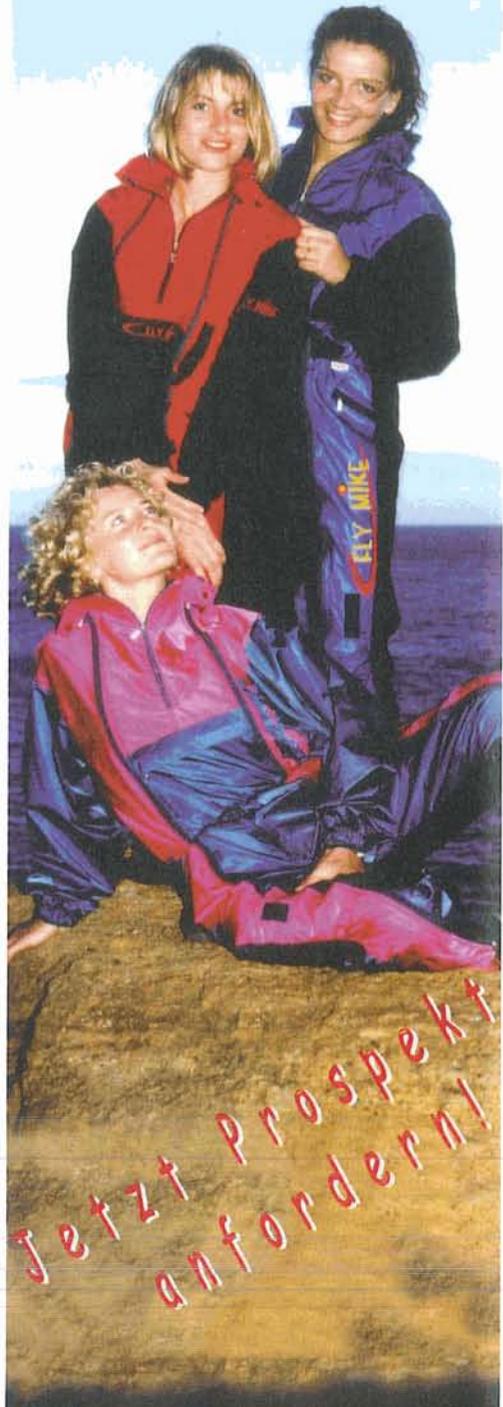
schwindigkeit auszubreiten. Gerade diejenigen, die sich schon in Sicherheit wiegen, weil sie schon einen Kilometer vor dem ersten Schauer zu Landung ansetzen, kann es hier ganz böse erwischen, weil die Windscherung in Bodennähe

auch für Profis kaum beherrschbar ist und meist mit einem unrühmlichen Einklapper und ungebremstem Abschmieren schmerzhaft endet. Solche Böenkrägen können einige Kilometer vom Zentrum der Gewitterzelle auftreten. Bei den schon erwähnten »Meso-Lows« oder Miniaturtiefs, die sich an linienförmig organisierten Gewitterketten bilden, sind auch in Entfernung von bis zum 20 km noch massive Windscherungen beobachtet worden.

Früherkennung und Vorsichtsmaßnahmen

Da alle Gewitterarten an bestimmte Voraussetzungen gebunden sind, geht bei Thermikflügen nichts über eine eingehende Wettervorbereitung. Die speziellen Vorhersagen für den Thermikflug (z.B. vom Flugwetterdienst der Austro Control bzw. dem Deutschen Wetterdienst in München) gehen auf alle die vorerwähnten Gefahren ein und schätzen das Risiko eines bestimmten Tages ein. Well, nobody is perfect, but we try hard! Wo liegen aber die Grenzen der Vorhersagbarkeit.

➤ Bei den Kaltfrontgewittern besteht die Kunst erstmal darin, den Zeitpunkt und die Intensität des Frontdurchgangs vorherzusagen. In der norddeutschen Tiefebene, Irland oder Holland erlauben die modernen Modelle und Überwachungssysteme (Radar, Satelliten) eine nahezu stundengenaue Prognose. In den Alpen wird dieses Problem schon etwas würziger, da die Kaltluft hier oft verschlungene Wege geht, sich über Pässe und Einschnitte in die inneralpinen Täler schleicht und somit oft aus unverhoffter Richtung über uns hereinbricht. Dennoch ist es an solche Tagen recht einfach, den Schirm im Ruck-



Jetzt Prospekt anfordern!

sack zu lassen und das Fliegen den Air-
linern zu überlassen.

➤ Bei den Luftmassengewittern und
Höhentiefs bzw. Kommadurchgängen
ist das größte Problem, einen genauen
Zeitpunkt und räumliche Erstreckung
anzugeben, um die Gefahrenzonen ein-
zugrenzen. Eine generelle Häufung am
Nachmittag läßt hier in vielen Fällen
noch einen kleinen Gleitflug am Vor-

den Bewölkung, die sich »von hinten«
über die Berge schiebt und einer im
Aufbau befindlichen Gewitterzelle di-
rect overhead auch für einigermaßen
erfahrene Leute ziemlich schwierig - im
Zweifelsfall immer das Schlimmere an-
nehmen!

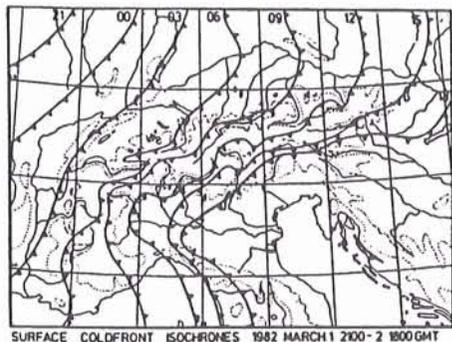
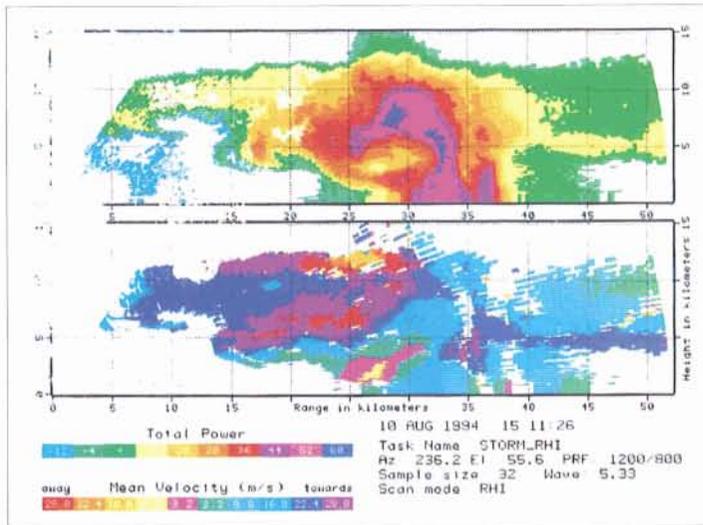
➤ Bei den präfrontalen Gewittern ist
jedenfalls höchste Vorsicht angebracht.
Ihre typischerweise späte Entwicklung

kann leicht dazu ver-
führen, die Warnun-
gen der Wetterfrö-
sche als die übliche
Schwarzmalerei ab-
zutun und nach der
Devise: »Was bis
drei Uhr Nachmittag
nichts wird, tut mir
später auch nicht
mehr weh!« trotzdem
fliegen zu gehen.
Hier wäre es viel ver-
nünftiger, den fast
immer noch stö-
rungsfreien Vormit-
tag zu nutzen, und
dann eine hagelsi-
chere Unterkunft an-
zulaufen. Wegen der
großen Unsicherheit
in der Prognose die-
ser Ereignisse (sie
treten ja häufig sehr
lokalisiert auf und
viele Gebiete bleiben
deshalb verschont),
sollte man auch da-
nach nicht über ei-
nen verpatzten Flug-

tag in einen ausgewachsenen CB ver-
wandeln, ohne daß die charakteri-
stischen Formen (Blumenkohlwolken,
Amboss, schwarze, mit Mammaten ver-
zierte Untergrenzen) vorher ersichtlich
werden. Hier hilft oft nur der sechste
Sinn (besonders bei Tieren ausgeprägt,
also auf außergewöhnliches Verhalten
von Nutz- und Wildtieren achten!), die
berüchtigte »Ruhe vor dem Sturm« und
erste elektrische Erscheinungen richtig
deuten. Einfache technische Hilfsmittel
(Langwellen-Radio, Funkgeräte) spre-
chen oft schon auf weiter entfernte
Blitzentladungen an (Krachen im Sen-
der), wenn sich einmal die Nackenhaar-
e aufstellen und einem die Elmsfeuer
von den Karabinern zuengeln, hat man
ganz sicher etwas übersehen!

Letzte Nothelfer:

Im Alpenraum ist ein hervorragendes
Netz von Wetterradarstationen durch
den österreichischen, deutschen und
schweizerischen Flugwetterdienst in
Betrieb, der zusammen mit Blitzzor-
tungssystemen den Forecastern recht
präzise Aussagen über aktuelle und ent-
stehende Gewitter erlaubt. Sollte also
alle Eigenbeobachtung versagen und
die aktuelle Entwicklung mit den Er-
wartungen nicht mehr zusammenpas-
sen, ist ein Anruf bei der nächstliegen-
den Wetterdienststelle mit dem Handy
sicher keine schlechte Investition. Auch
das Verhalten reiferer Einheimischer
kann oft ein Leitfaden für die eigenen
Pläne sein, aber auch hier ist mitunter
Vorsicht geboten: Auch in den Alpen
wachsen die wilden Hunde recht ver-
breitet, und ein kurzes Gespräch hilft
oft bei der Einschätzung der jeweiligen
Risikobereitschaft. Keinesfalls gegen
die eigene Überzeugung losfliegen, nur
weil's ein »alter Hase vom Tal« so mutig
vormacht.



Echobild der
Niederschlagsintensität

Zeitlicher Verlauf des
Eindringen einer Kaltfront

mittag zu, bevor das Feld den Dohlen
und Mauerseglern überlassen werden
muß. Die Aussagen der Wetterberichte
sind hier genau und ohne Wunschden-
ken zu interpretieren! Es nützt gar
nichts, beim Wetterberater anzurufen
und dann um halbe Stunden zu feil-
schen (»bis umma drei weards woll no
gian?«), denn der bleibt in der trocken-
en Dienststelle sitzen und Dir fliegen
die Hagelkörner um die Ohren! Jeden-
falls sind diese Tage ganz besonders
dazu verpflichtet, den Himmel und
seine Entwicklung sorgfältig zu beob-
achten und erste »Aufbauten« zu ver-
merken. Vorsicht bei Startplätzen am
Hang unter Gipfelhöhe: Hier ist die Un-
terscheidung zwischen einer quellen-

tag jammern, wenn die Mure im Nebent-
al niedergegangen ist und man selbst
noch um acht Uhr abends vor der Hüt-
te beim Fliegerbier sitzt. Die eigene
Wetterbeobachtung ist an diesen Tagen
wieder sehr wichtig, aber leider nicht
immer erfolversprechend: Die beson-
ders warme und feuchte Luft dieser La-
gen ist meis-
tens durch
schlechte
Sichten und
starke Trü-
bung gekenn-
zeichnet, ein
bleierner
Himmel kann
sich schlagar-





**THIS
IS
HOW
YOU
FEEL**

**Kennen Sie das erfrischende Gefühl
nach einem tollen Flug? Yeah!!!**

Der neue SHAPE von AiREA ist genau Ihr Schirm: Ein top-moderner Performance-Intermediate ohne die Nachteile einer „heissen Kiste“. Mit revolutionärem IST-System™, einer aufregenden Outline mit hoher Streckung, einem spritzigen und direkten Handling und mit Gleitleistung und Speedpotential im obersten Bereich. Ohne Kompromisse in der Sicherheit: Fliegen ohne Stress aber mit viel Power! Do you want to get in shape? Dann sofort testen in den Grössen S, M und L und mit DHV Musterzulassung 2!

Infos über SHAPE und den aktuellen Stand der Musterzulassungen:

AiREA Headquarter
Flintkaserne, D-83646 Bad Tölz
Tel +49-8041-78100
Fax +49-8041-781020
E-mail info@airea.de



www.airea.de

Sicher in die Zukunft ...

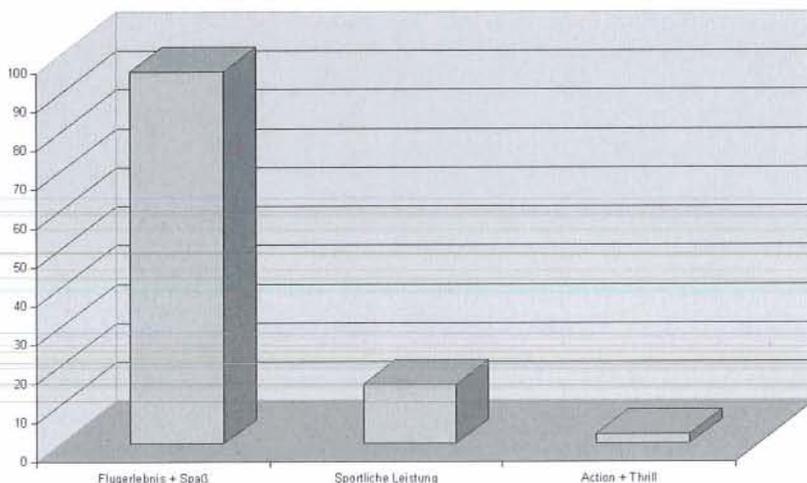
... war der Titel der im März-Info veröffentlichten Pilotenumfrage des Gleitschirmherstellers Nova. Die Resonanz war ausgesprochen gut und bis zum 1. Mai '98 hatten mehr als 1.200 Flieger den ausgefüllten Fragebogen zurückgeschickt. Der Dank gilt allen Teilnehmern, die mit dieser Rekordbeteiligung eine hervorragende Basis geschaffen haben, die nächste Generation der Gleitschirme besser den unterschiedlichen Bedürfnissen der Piloten anpassen zu können und damit mehr Sicherheit und Flugspaß zu erzielen.

Mit den Daten der Nova-Umfrage lassen sich erstmals ab-

solut repräsentative Aussagen über Fluggewohnheiten, -geräte und Fortbildungswünsche der Piloten treffen. Bei der Entwicklung neuer Geräte können die Bedürfnisse der Piloten besser und wesentlich differenzierter als bisher berücksichtigt werden. Auch für den Aus- und Fortbildungsbereich sind die Ergebnisse von großer Bedeutung, zeigen sie doch, wo Piloten selber Defizite und Trainingsbedarf sehen.

In der September-Ausgabe des Info wird Nova in Zusammenarbeit mit dem DHV eine detaillierte Auswertung präsentieren. Als Vorabinformation zeigen wir einige Diagramme als Auszug aus der Umfrage:

Das Wichtigste beim Fliegen ist für mich



Der weitaus größte Teil der Piloten betreibt die Fliegerei als faszinierendes Freizeitvergnügen. Lediglich 15 % bewerten diesen Sport als leistungsorientierte Herausforderung. Action und Thrill sind nur für eine ganz kleine Minderheit von Bedeutung.

Die zweite Grafik bestätigt, daß Thermikfliegen, Hangsoaren und »ruhige Gleitflüge« am Hausberg als genußvolles Flugerlebnis Priorität haben. Während sich Streckenfliegen bei den sportlich ambitionierten Piloten mit 32 % großer Beliebtheit erfreut, spielen Wettkampf und Kunstflug eine untergeordnete Rolle.

Männer deklarieren mit 75 % Thermikfliegen als Lieblingsdisziplin. Bei den Frauen sind »ruhige Gleitflüge« mit



Das Schönste beim Fliegen ist für mich

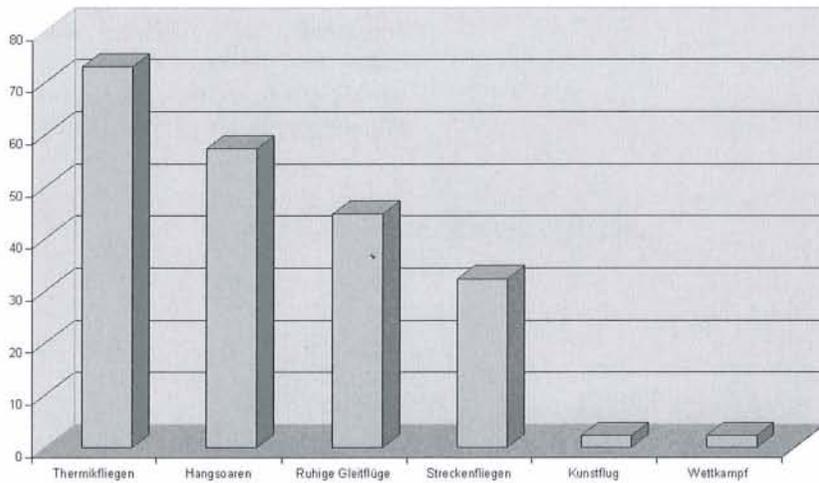


Foto: Andreas Baudinger

Das Flughelmsystem



CASCO
DISK-FIT
System



PRO
TECTOR
DM 358,-*
~ 710 gr.

Gewicht

Ultraleichtbau ab 670 gr.
durch High-Tech-
Verbundstoffe.

Kopfgrößen

CASCO Disk-Fit-System.
Drehverschluß für alle Kopfgrößen.
Universell von 53 – 60.

Innenausstattung

Hygieneset. Herausnehmbares Innenleben
zum Waschen und Wechseln.

Klima

Streamline Aircondition.
Offene Trageeinrichtung mit wirksamer
Be- und Entlüftung.

Design

Funktionell, technisch, clean und beauty. Keilförmiges
Gesichtsfeld, volle Rundumsicht, freier Kontrollblick.

Mehr Info
gibts in Ihrer Flugschule
oder von:

CASCO
DIE HELMFABRIK

* empf. VK-Preis

..... Made in Germany

CASCO Schutzhelme GmbH • Gewerbering Süd 11 • D - 01900 Breinig / DD

Telefon 035955/839-0

Telefax 035955/83999

64 % die Favoriten. Nur 13 % der Pilotinnen gehen auf Strecke, am Wettkampf ist laut Statistik keine der Befragten interessiert.

Im Bereich Fortbildung und Training sind die Pilotinnen und Piloten ganz

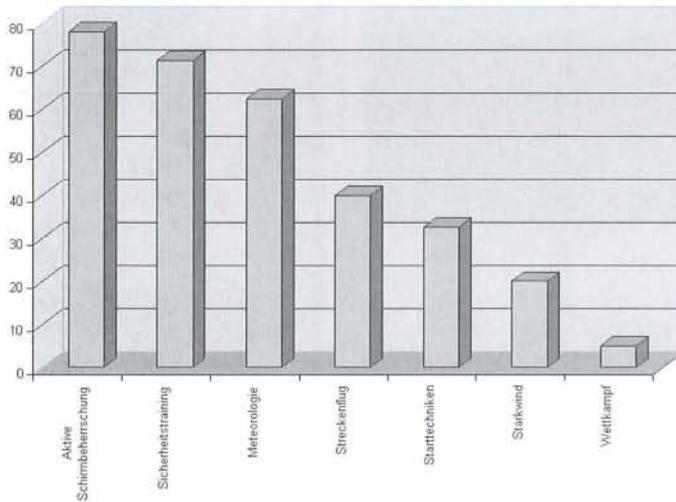
an Platz 3 der Themen, zu denen man mehr Informationen wünscht.

Der Trend zu mehr Sicherheit und Flugspaß zeigt sich auch ganz deutlich bei der Gerätebeurteilung: Der Trend geht weg vom Hochleister hin zum Basis-Schirm.

Der Bedarf an Leistungsintermediates (2er) wird voraussichtlich um ca. 20 % abnehmen. Verglichen mit der ersten Grafik zu den Flugbedürfnissen scheint diese Entwicklung folgerichtig. Ein weniger anspruchsvoller Gleitschirm, der geringere Aufmerksamkeit und Können des Piloten voraussetzt, gilt als Gerät der Zukunft. Nahezu 60 % der Piloten erreichen eine jährliche Flugzeit von weniger als 30 Stunden, was für eine derart anspruchsvolle und komplexe Sportart nicht sehr viel ist. Wahrscheinlich sind einige dieser Piloten den Anforderungen ihrer aktuellen Schirme nicht ganz gewachsen. Andere werden vermutlich erkannt haben, daß maximale Leistung keine Garantie für maximalen Flugspaß darstellt. Und vor allem ist das Leistungsniveau heutiger 1er- und 1-2er-Schirme so hoch, daß sie für die meisten Flüge mehr als genug Performance bieten.

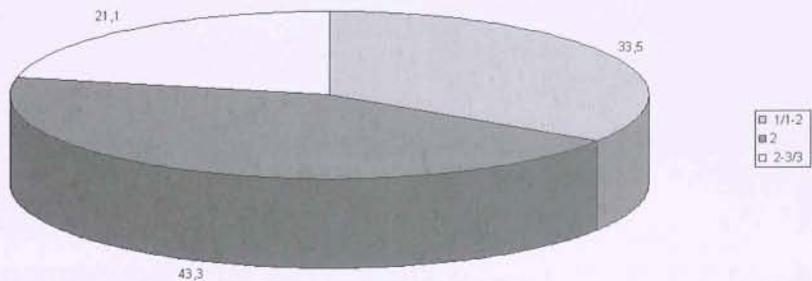
Innerhalb einer Gütesiegel-Klasse entscheiden sich zukünftig etwa die Hälfte aller Piloten für einen Schirm, der als »passiv sicher« gilt. Erfahrenere Piloten tendieren in allen Kategorien

Folgende Themen interessieren mich bei Fortbildungen besonders

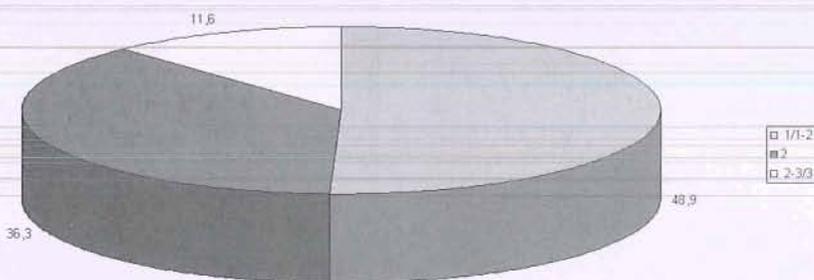


klar an Sicherheit und Flugspaß maximierenden Themen interessiert. Das bereits von einigen Schulen und Veranstaltern angebotene Sicherheitstraining steht fast an oberster Stelle. Favorit ist ganz klar die »Aktive Schirmbeherrschung«: hier hat der DHV mit dem neu ins Leben gerufenen Performance-Training offensichtlich genau die Anforderungen der Piloten getroffen und es ist eine rege Beteiligung zu erwarten. Wissen über die Meteorologie als Basis für sicheres und erfolgreiches (Strecken- und Thermik-)Fliegen liegt

Aktuell geflogener Schirmtyp



In Zukunft gewünschter Schirmtyp

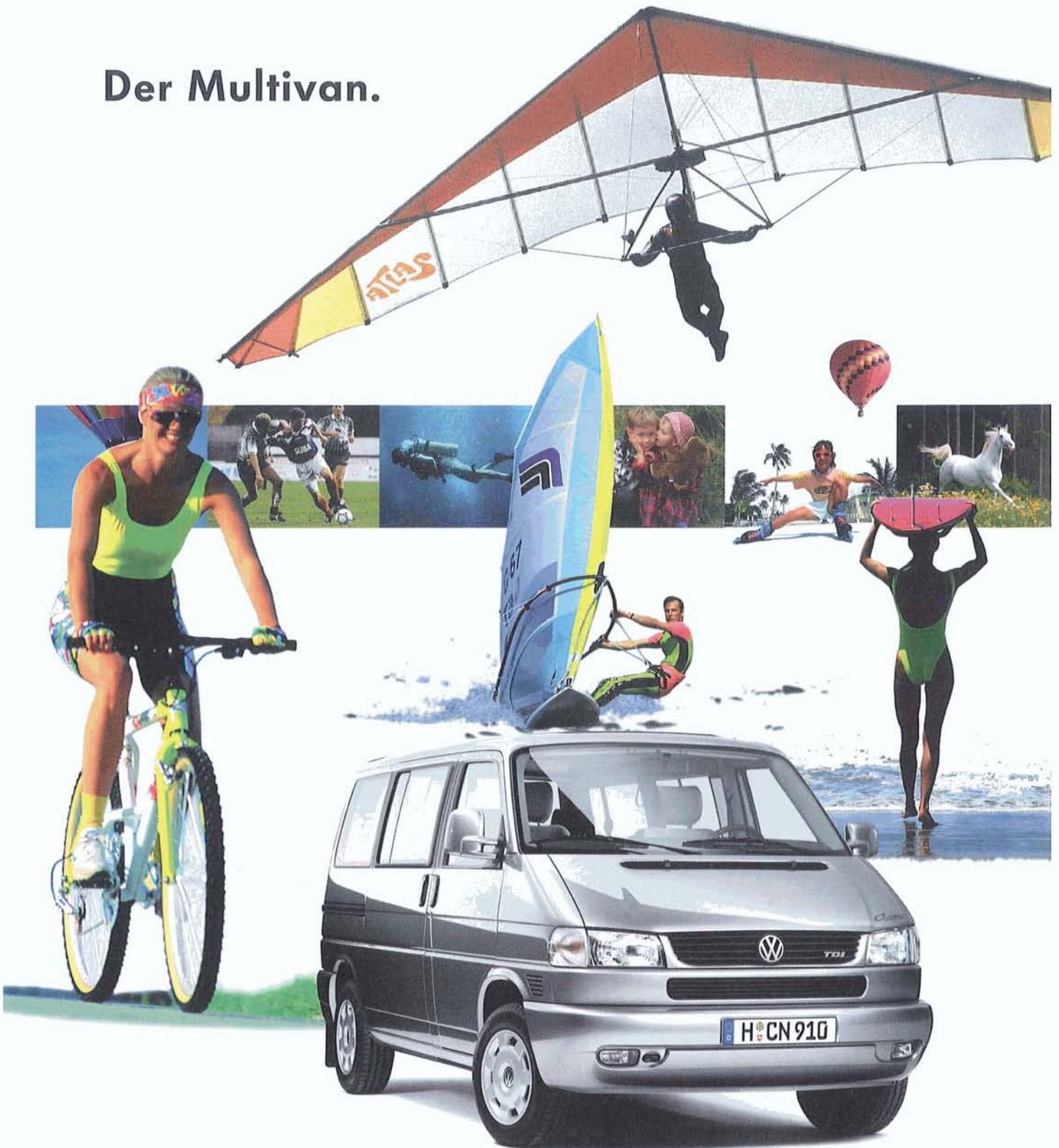


zu dynamischeren Schirmen.

Diese Entwicklungen und weitere aufschlußreiche Ergebnisse zu Euren Anforderungen und Wünschen an die Gleitschirme und das Gleitschirmfliegen werden wir im September ausführlich darstellen und erläutern.

Nova
Silke Berger/Toni Bender

Der Multivan.



Mehr Spielraum für Ihre Freizeit.

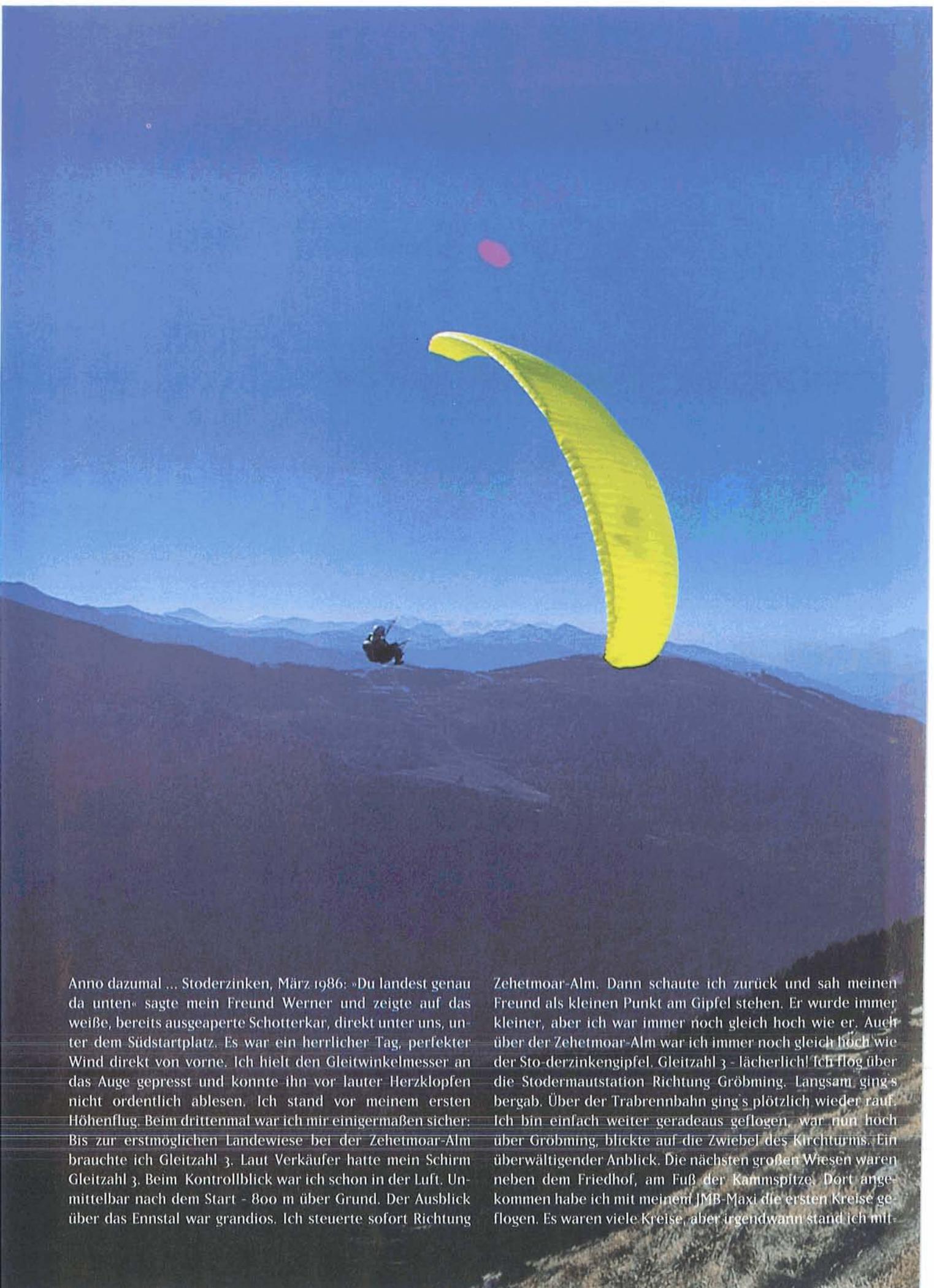
Erfahren Sie selbst das tägliche Vergnügen, mit dem Multivan unterwegs zu sein.
Mehr Platz für Familie, Sportgerät und viel Spaß.

Gönnen Sie sich das Vergnügen, die aktuellen Modelle Probe zu fahren und zu entdecken,
warum der Multivan so beliebt und so praktisch ist.

Erleben Sie schon einmal vorab eine „Probefahrt im Wohnzimmer“. Fordern Sie dazu das Info-Video
„Multivan. Das Multitalent.“ gegen eine Schutzgebühr von DM 5,- unter Telefon 0 18 02 / 21 22 46 (zum Ortstarif) an
oder holen Sie es sich bei Ihrem Volkswagen Partner. <http://www.vwn.de> • T-Online: *VWN#

Der Multivan. Das Original.





Anno dazumal ... Stoderzinken, März 1986: »Du landest genau da unten« sagte mein Freund Werner und zeigte auf das weiße, bereits ausgeaperte Schotterkar, direkt unter uns, unter dem Südstartplatz. Es war ein herrlicher Tag, perfekter Wind direkt von vorne. Ich hielt den Gleitwinkelmesser an das Auge gepresst und konnte ihn vor lauter Herzklopfen nicht ordentlich ablesen. Ich stand vor meinem ersten Höhenflug. Beim drittenmal war ich mir einigermaßen sicher: Bis zur erstmöglichen Landewiese bei der Zehetmoar-Alm brauchte ich Gleitzahl 3. Laut Verkäufer hatte mein Schirm Gleitzahl 3. Beim Kontrollblick war ich schon in der Luft. Unmittelbar nach dem Start - 800 m über Grund. Der Ausblick über das Ennstal war grandios. Ich steuerte sofort Richtung

Zehetmoar-Alm. Dann schaute ich zurück und sah meinen Freund als kleinen Punkt am Gipfel stehen. Er wurde immer kleiner, aber ich war immer noch gleich hoch wie er. Auch über der Zehetmoar-Alm war ich immer noch gleich hoch wie der Stoderzinkengipfel. Gleitzahl 3 - lächerlich! Ich flog über die Stodermautstation Richtung Gröbming. Langsam ging's bergab. Über der Trabrennbahn ging's plötzlich wieder rauf. Ich bin einfach weiter geradeaus geflogen, war nun hoch über Gröbming, blickte auf die Zwiebel des Kirchturms. Ein überwältigender Anblick. Die nächsten großen Wiesen waren neben dem Friedhof, am Fuß der Kammspitze. Dort angekommen habe ich mit meinem JMB-Maxi die ersten Kreise geflogen. Es waren viele Kreise, aber irgendwann stand ich mit-

Einfach auf Strecke gehen, im oberen Ennstal

von Walter Schrempf

ten in der Wiese. Da ich mir bis zum Aufsetzen nicht sicher war, ob ich die Wiese auch treffe, zitterten mir nach der Landung eine Zeitlang die Knie. Aber bis Werner mit dem Auto kam, stand ich längst schon lässig an der Friedhofsmauer, mein Wunderding sauber gefaltet im Rucksack. Auf der Terrasse vom Gasthaus Stodermaut haben wir den Flug dann mit der Karte ausgewertet. Hilde servierte Bier aus der Flasche und Bernhard saß an der Schranke im Mauthäusl. 6 km Strecke bei 1.270 m Höhendifferenz. Bei der Höhe, die ich über dem Friedhof noch hatte, entsprach das mindestens Gleitzahl 6. Der erste Höhenflug - ein Überlandflug!

Terrasse Stodermaut - 12 Jahre später:

Hilde servierte Bier aus der Flasche und Bernhard saß an der Schranke im Mauthäusl. - Gestern bin ich ein 126 km Dreieck geflogen, ... ich ein 126 km FAI Dreieck, ... 126 km Ziel - Rück, ... ich ein 89 km flaches Dreieck - Prost, glugg, glugg! Wie hoch war bei Dir die Basis? Über dem Stoder 4.200m, über dem Dachstein war ich auf 4.500 m, ging noch höher, aber ich hab's nicht mehr ausgekurbelt. Prost, ich bin dann über den Gletscher nach Obertraun geflogen - im Gleitflug (schlurf). Die Wolken waren unter mir ... total lässig.

Die Mautstation am Beginn der Alpenstraße Stoderzinken

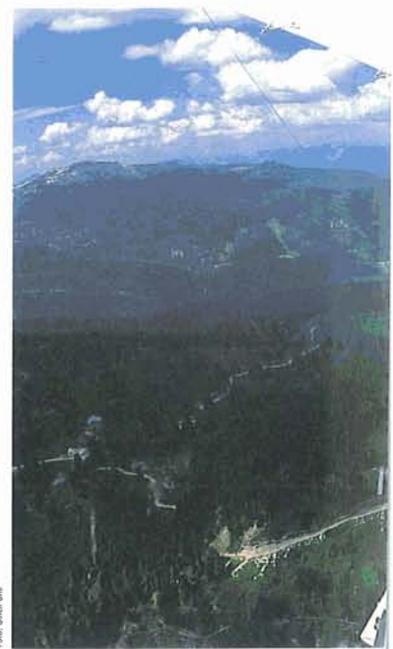
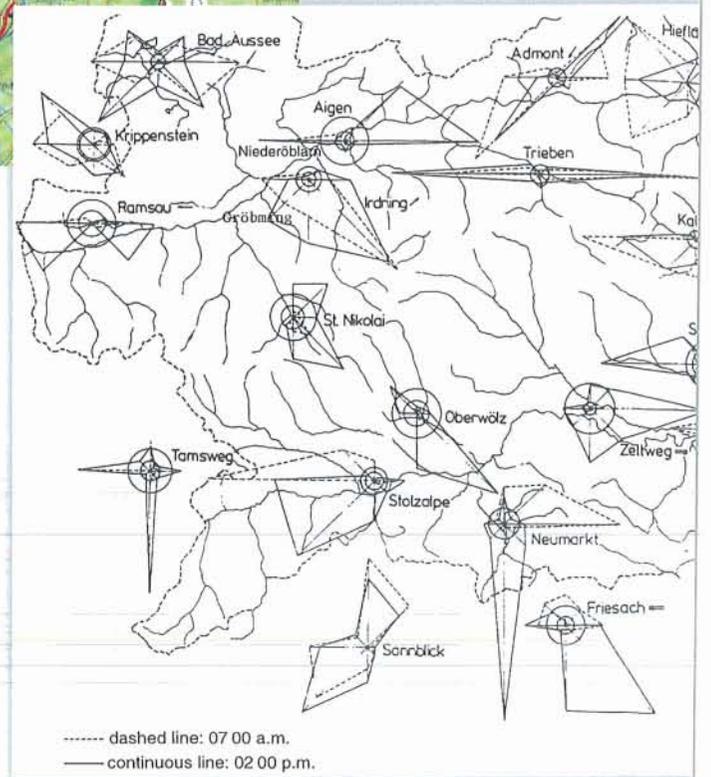


Foto: Ulrich Goll



hat sich längst zum Sammelpunkt für Streckenjäger entwickelt. Früher oder später trudeln sie hier alle ein. Diejenigen, die abgesoffen sind, sitzen schon um 14.00 Uhr auf der Terrasse, die anderen eben später. Oft sieht man noch spät abends hoch über dem Kamm einen späten Heimkehrer einsam dahingleiten. Der war weit weg, der will noch sein Dreieck zumachen. Hier hat Gerhard Gassner seine Weltrekordflüge gefeiert, hier hat Johannes Schlömmer sein Bier auf den längst fälligen Staatsmeistertitel getrunken und hier haben schon viele unserer Flugschüler ihren ersten 3m-Bart auf 9m aufgestockt. Obwohl es vom Stoderzinken sicher genauso schwierig ist wie sonst wo in den Alpen, die »großen« Strecken zu fliegen, finden sich hier seit Jahren die Cracks ein, um zu punkten. Vielleicht ist der Grund die Leichtigkeit, mit der man hier Anschluß findet, beim Fliegen gleichermaßen wie bei den Einheimischen, daß es Gleitschirm- und Drachenfieger immer wieder hierherzieht. Vielleicht sind es



aber auch die einzigartigen Gegensätze der Landschaft des oberen Ennstales, das hier auf der Südseite des 3.000 m hohen, vergletscherten Dachsteingebirges liegt, geschützt eingebettet zwischen weißen steilen Felswänden und den sanften blumenreichen niederen Tauern mit den unzähligen Bergseen und Wasserfällen.

Der Stoderzinken

Eindrücke von Ullrich Grill

Der Stoderzinken ist einer von mehreren Gipfeln, die sich nördlich des Ennstales entlangziehen. Ein idealer Ausgangspunkt für Streckenflüge, um die phantastische Bergwelt der Steiermark zu erkunden. Walter Schrempf, der hier am Fuße des »Stoder«, wie ihn die Einheimischen nennen, seine Flugschule Sky Club Austria führt, erzählt uns von den vielseitigen Möglichkeiten dieses Berges:

»Hier läßt es sich praktisch in jede Richtung starten. Normalerweise in Richtung Süden, doch auch nach Norden kann man bei leichtem Wind problemlos hinausgehen. Die Thermik geht gleich vom Start weg und so kannst Du sofort Höhe machen, um den nächsten Berg anzufliegen. In Richtung Osten geht es zuerst zur Kammspitze, dann weiter zum Grimming, der seinen Namen mit dem typischen Aussehen alle Ehre erweist. In Richtung Westen geht es zum Dreigestirn des Dachsteins. Immer entlang an der Südseite der gewaltigen Hochfläche »am Stein«. In diesen 200 km² großen, unberührten Wildnis wurde Jack Londons Wolfsblut gedreht. Am Stein gibt es den ältesten Zirbenbestand Europas. Die Strecke zum Dachstein ist geübten Gleitschirm- und Drachenpiloten vorbehalten. Überwältigend ist auch dann der Flug entlang der Dachsteinsüdwand. Über 1.000 m Höhe pfeifen hier die Wände hinab, während dahinter ein Gletscher die Nordseite ziert. Dort oben kann man auch das ganze Jahr skifahren. Aber im Sommer sollte man doch lieber fliegen, denn für mich ist es



Ganzjährig Kurse

OSTTHÜRINGER GLEITSCHIRMSCHULE
LEUTENBERG

- laufend Anfängerkurse
- Windenschleppausbildung
- Luftfahrerscheine
- Flugtechnikseminare
- Tandemausbildung
- Thermik- und Streckenflugkurse
- Sicherheitstraining
- Flugsafaris in die schönsten Fluggebiete
- Fliegershop

Rosenthaler Str. 25 · 07338 Leutenberg
Tel.: 03 67 34/3 03 57 · Handy: 01 71/5 14 27 82

Aktuelle Termine: Slowenien 25.-30.07.98 / 18.-22.09.98

TOP GLIDERS DRESDEN

01159 Dresden, Kesselsdorfer Str.42, Tel. 0351/4 22 62 74



93059 Regensburg, Schwandorfer Str. 24, Tel. 0941/ 89 30 22

FLY NOW - WORK LATER!

OUTDOOR ENGINEERING



Oliver Guenay
Bitzweg 3
87459 Pfronten
Germany



Reisen - Fortbildung -
persönliches Training
Alles, was ihr sonst
nicht bekommt !

Tel + Fax (++49) 83 63 - 9 44 43

Marokko - Wüste, Berge, Meer und Sterne - ein besonderer Urlaub für Nicht-nur-Flieger ! Unvergessliche Eindrücke ! Flug, Hotels & Camps, Landrover und Führung

Termine: September/Oktober 1- und 2 Wochen, ab DM 1690,-

Trauminsel RÉUNION - TopTen-Fluggebiete, Tropische Berge und Strände !
2 Termine: vom 17.10. - 28.10. - 8.11., ab DM 2990,-

Thermik- und Streckenfliegen - persönlich betreute Kurswochen in kleiner Gruppe, damit ihr wirklich was davon habt !
Termine: 4.7. - 11.7. und 1.8. - 8.8., ab DM 690,-

Einzeltrainings für Piloten - zum besser Fliegen, sicherer Fliegen !
Terminabsprache von Mai bis September !

Email : outdoor.engineering@gmx.de

WWW: <http://touristik.freepage.de/outdoor-engineering>

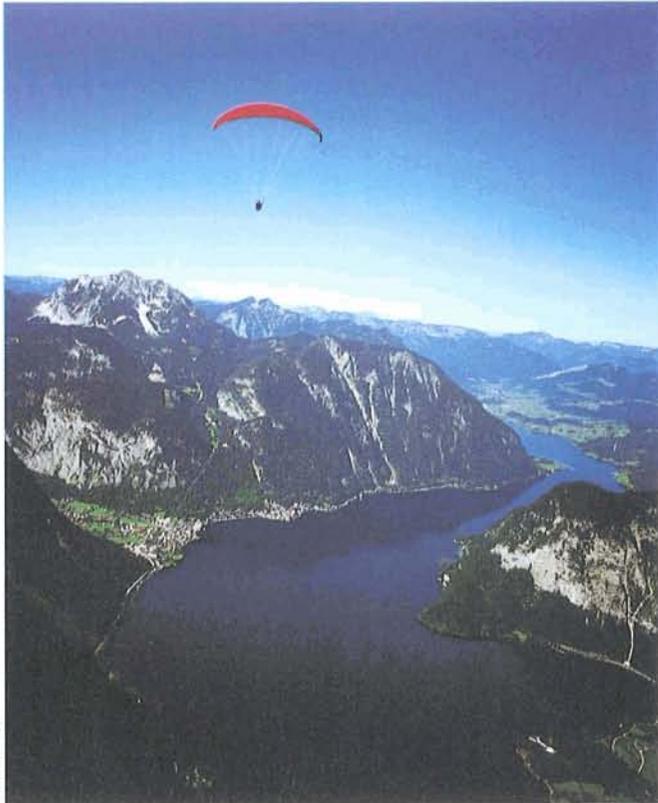


Foto: Walter Schrempf

auch jetzt noch jedesmal ein grandioses Naturschauspiel, über diesen erhabenen Gebirgsstock zu segeln.«

Von solchem Enthusiasmus getrieben, wundert es mich nicht, daß Walter so oft wie möglich selbst unter seinem Schirm hängt, um seine Berge zum x-ten Male zu befliegen. Auch ich mache mich auf und starte am Stoderzinken. Die Startplätze für Paragleiter sind direkt am Gipfel. Leider muß man den Gleitschirm etwa 30 Minuten tragen, den Drachen etwa 10 Minuten, dafür wird man aber mit einer tollen Rampe bzw. mit gleichmäßig steiler werdenden Almwiesen belohnt. Und außerdem schadet es nicht, sich ein wenig anzustrengen. Der nachfolgende Genuß ist dann nur um so größer.

Von hier oben liegt dem Piloten das ganze Ennstal in seiner vollen Pracht zu Füßen. Gegenüber erstrahlen die Niederen Tauern, die mit vielen guten Fluggebieten aufwarten. Im Hintergrund erkennt man die gletscherbedeckten Gipfel der Hohen Tauern. Die Aussicht geht vom Gesäuse bis zum Sonnblick und vom Watzmann bis zum Großglockner. Bei solch einem Anblick wird wohl einem jeden Naturfreund warm ums Herz und läßt den Geist über all die fernen und doch

so nahen Gipfel schweben. Ist man einmal in der Luft, steigert sich dieses Schauspiel um ein vielfaches. Erst wenn man völlig verbunden ist mit ihr, wird einem die Erhabenheit dieser Landschaft bewußt und erfüllt einen jeden mit Freude und Zufriedenheit.

Aber nicht nur die Schönheit der Landschaft läßt die Flieger hier zusammenkommen, es sind auch die unvorstellbaren Streckenflugmöglichkeiten, die sich zwischen Stoderzinken und Loser ergeben. So konnte hier unter anderem Christian Heinrich sein Weltrekorddreieck von 90 km im Jahr '93 erfliegen.

Kleine Aufgaben - grosse Wirkung

Der Stoderzinken ist nicht nur ein Insidertip für Könner. Gerade der Neuling, der seinen Startberg zum ersten Mal verlassen will, findet hier ideale Gegebenheiten. Meine beste Empfehlung für Einsteiger: die Strecke Stoderzinken-Kammspitze. Diese Strecke ist ideal bei Südost- bis Südwestlagen und zum Erlernen der Königsdisziplin unseres Flugsportes wirklich bestens geeignet. Besonderes hervorzuheben ist, daß es auch an guten Thermiktagen keinen starken Talwind gibt. Wer hoch genug über den »Kamm« aufdreht, kann aus der Ziel-Rück Aufgabe sogar ein kleines FAI Dreieck machen.

Man fliegt dazu vom Kamm zum Kulm, an diesem entlang zum Freienstein (1.280 m), einem kleinen Vorberg, der den Gröbminger Winkel nach Süden vom Ennstal trennt. Wer den Sonnwendkogelbart schafft - er steht zwischen Freienstein und Sonnwendkogel, ist oft schneller als im lieb ist wieder auf Stoderzinkengipfelhöhe und ebenso schnell 1.000 m drü-

I n f o s

Fluggebiet Ennstal

Stoderzinken

Startort: Ennstal/Stoderzinken
2048 m MSL;
Eintragung: Hängegleiter- und Paragleitergebiet
AIP-Austria RAC 5-3-8-1
3 NM Radius um den Koordinatenpunkt:
47 28 30 N 13 53 20 E / 10 000 FT MSL daily BCMT-ECET
Flugstrecke A:
Ziel-Rückflug
Startort:
Ennstal/Stoderzinken 2048 m MSL;
Koordinatenpunkt Startort:
47 28 30 N 13 53 20 E
Flugstrecke:
Stoderzinken/Friedenskircherl (1901 m MSL) -
Kammspitze (2139 m MSL) -

Stoderzinken/Friedenskircherl;

Landeplatz:

Stodermautstation 840 m MSL

Gesamtstrecke: 10 km

Flugstrecke B:

FAI - Dreieck

Startort:

Ennstal/Stoderzinken 2048 m MSL;

Koordinatenpunkt Startort: 47 28 30 N 13 53 20 E

Flugstrecke:

Stoderzinken/Friedenskircherl

(1901 m MSL) -

Kammspitze (2139 m MSL) -

Kulm (1090 m MSL) -

Stoderzinken/ Friedenskircherl

(1901 m MSL);

Landeplatz:

Stodermautstation 840 m

MSL

Gesamtstrecke: 13, 5 km

Fluggebiet Ennstal/Hauser Kaibling

Eintragung: Hängegleiter- und Paragleitergebiet

AIP-Austria RAC 5-3-8-1

3 NM Radius um den

Koordinatenpunkt:

47 22 10 N 13 46 12 E 10

000 FT MSL daily

BCMT-ECET

Flugstrecke C Zielflug

Startort: Ennstal Hauser

Kaibling 2015 m MSL;

Koordinatenpunkt Startort :

47 22 10 N 13 46 12 E

Flugstrecke: Hauser Kaibling -

Landeplatz Moosheim;

Landeplatz: Schulgelände

Moosheim 680 m MSL;

Gesamtstrecke: ca. 11 km

Kontakt: Sky Club Austria, Walter Schrempf, Moosheim 113, A-8962 Gröbming
Tel. 0043/3685 22 333, Fax 0043/3685 23 610
E-mail: office@skyclub-austria.at, www.skyclub-austria.at
Kartenmaterial: Kompass Wanderkarte M 1:50 000
Ennstal/Dachstein-Tauern-Region

ber. Der Sonnwendkogelbart hat mich schon einmal auf 4.500 m hinaufgetragen. Aber dieser Bart ist nicht immer so leicht zu erreichen, wie man es gerne hätte. Der point of no return ist die Assacher-Scharte. Bis hierher kann man auch beim Versuch des Dreiecks den Landeplatz bei der Stodermaut aus jeder Position im Gleitwinkel erreichen. Wer sich über die Assacher-Scharte mit weniger als 200 m über Grund hinausgewagt hat und den Bart nicht sofort findet, muß, wie schon so mancher Gleitschirmflieger vor ihm, nach Assach abdrehen und am Drachenfliegerlandeplatz landen.

Die meist ursprünglich geplante Strecke Stoderzinken - Kammspitze ist einfacher. Es sind nur 5 km von Gipfelkreuz zu Gipfelkreuz. Und trotzdem bekommt man auch hier schnell das Gefühl, weit weg vom Startort zu sein. Denn unterwegs muß man erst die tiefe Schlucht der »Öfen« queren und sich dann kilometerlang am messerscharfen Felsgrat der Kammspitze entlangarbeiten. Neulinge lassen sich gerne von der kurzen Kartendistanz zwischen Stoder und Kamm täuschen. Sie verkennen die Tücken einer Schluchtenquerung und fliegen vom Stoderzinken viel zu tief ab. Wer diesen Fehler gemacht hat, schafft das Gipfelkreuz vom Kamm nicht. Außer, er fliegt nach dem Motto: »Drunten bist Du erst, wenn Du mit beiden Beinen am Boden stehst,« - oder er befindet sich gerade in der Überlandflugausbildung und der Fluglehrer am Funk heißt Helmut Achatz.

Stoderzinken-Kammspitze-Grimming ... und zurück

von Helmut Achatz

Klaus war mein »Sorgenkind«. Bis heute, dem 4. Tag im Streckenflugkurs, ist es ihm immer gelungen, jeglichem Aufwind konsequent und intuitiv zu entgehen. Einige Male hat er bereits perfekt zentriert, nur leider immer im größten Saufen. Gestört hat ihn das scheinbar nicht so sehr. Aber heute scheint der Knoten geplatzt zu sein. Vorm Südstartplatz am Stoderzinken beißt er sich mit Funkunterstützung im Hausbart fest. Der Hausbart steht links vom Start und kommt aus der fast 800 m hohen (tiefen) Südostrinne. Einmal erwischt und sauber zentriert, trägt ihn die Thermik auf 400 m über den Gipfel. Diese Höhe reicht locker, um den Berg zu verlassen und ostwärts zum Massiv der Kammspitze zu queren. Der Rest des Kurses ist schon voraus unterwegs und so markiert eine Reihe von bunten Klecksen den weiteren Weg.

Nach Überquerung der »Öfen«, einer beeindruckenden Schlucht gut 1.500 m unter den Füßen erreicht man den »Kamm« meist unter Gratniveau. Direkten Anschluß nach oben findet man hier selten, das ist aber auch nicht notwendig. Ab hier trägt die gesamte Südflanke des Berges oft schon ab 11 Uhr gut genug, um zumindest ohne Höhenverlust geradeaus weiterzufliegen. Aus der großen Schotterrinne in der Mitte des Berges kommt der erste richtige Bart raus, der bis an die Wolkenbasis durchzieht. Wem es hier zu nahe am Relief nach oben geht, der hat eine zweite Möglichkeit. Im Geradeausflug soviel Steigen wie nötig mitnehmen und leicht südostwärts weg vom Berg zu fliegen. Über dem talwärts gelegenen Gipfel, dem Winterstein, steht der verlässlichste Bart

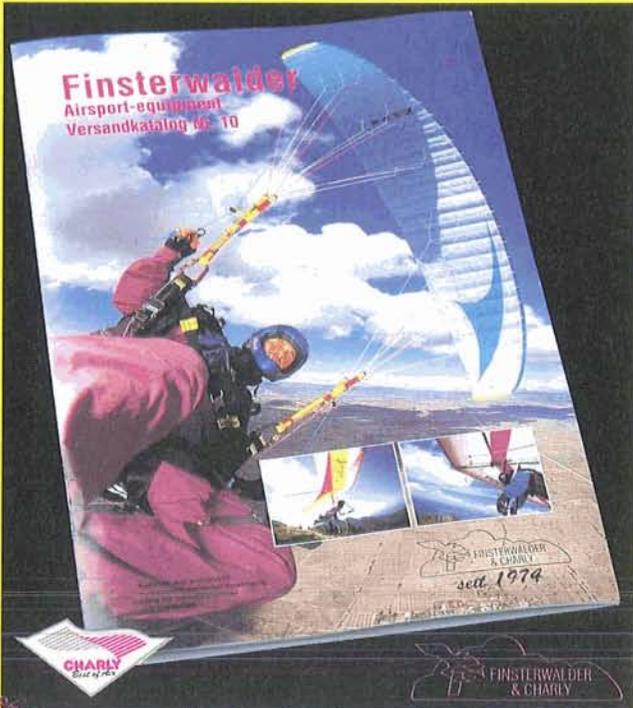
des ganzen Massivs. Hier aufdrehen, oben angekommen ein paar Meter in Richtung Osten rausfliegen und das Gipfelkreuz der Kammspitze fotografieren bedeutet, daß die Hälfte der Strecke geschafft ist. Denn das Gipfelkreuz der Kammspitze ist laut GPS genau 5 km vom Startplatz entfernt.

Danach zurück in den Wintersteinbart und wieder Höhe tanken. Bei wenig Höhenwind reicht es meistens, nach dem Abflug einfach hoch über dem Grat der Kammspitze entlang zurück zu fliegen. Dadurch erreicht man den Stoderzinken oft im Geradeausflug, wenn auch unter Gipfelhöhe. Da ab Mittag jedoch die ganze, gut 800 m hohe Südwand trägt, geht's hier problemlos wieder hoch. Eine beruhigende Tatsache ist, daß bei jedwedem Absauser auf der gesamten Strecke der offizielle Landeplatz immer im Gleitwinkelbereich liegt.

Keine Stunde nach dem Start ist auch Klaus wieder zurück und somit hat heute der ganze Kurs seinen 10 km Streckenflug dokumentiert. Da es erst gegen 13 Uhr ist und es so gut geht, beschließen wir über Funk gleich noch eine - in der Theorie bereits durchgesprochene - Strecke anzugehen. Die Hausrennstrecke der einheimischen Piloten, den südlichen Schenkel eines ehemaligen Weltrekorddreieckes. Der Umkehrpunkt unseres 40 km Ziel-Rück ist diesmal der Grimming.

Um den zu erreichen, geht's gemeinsam wieder nach Osten zur Kammspitze. Wir verlassen den Wintersteinbart so hoch als möglich, um in Richtung Paß Stein weiterzufliegen. Die niedrigen, bewaldeten Hügel bis dorthin geben meist recht

Anzeige



Coupon: für kostenlosen Katalog 1998

Name.....
 Straße.....
 PLZ/Ort.....
 An **Finsterwalder & Charly** · Pagodenburgstraße 8 · D-81247 München
 Tel.: 089-811 65 28 · Fax: 089-814 41 07 · e-mail: Finsterwalder@t-online.de

wenig her und sind die eigentliche Schlüsselstelle der gesamten Strecke. Der Paß selbst besteht aus einem stark gewundenen, in Nord/Süd-Richtung ausgerichteten Stausee, der wie ein norwegischer Fjord eingekerbt daliegt. Wer mit weniger als 300 m darüber fliegt, den frißt meist der Nordwind, der hier thermisch bedingt reinströmt. Direkt am östlichen Ufer steigt der Grimming steil nach oben. An dessen erstem Vorgipfel, dem Mittereck, steht verlässlich ab 13 Uhr ein kräftiger Bart samt dazugehöriger Wolke. Genau 10 km sind es bis hierher. Und hier beginnt wieder das gleiche Spiel wie vorher am „Kamm“: Entlang der Südflanke geradeaus fliegen bis zum Gipfelkreuz. Wer in dem großen Kar östlich vom Kreuz noch mal aufdreht, hat anschließend zwei Möglichkeiten:

1. nach Osten weiter zu fliegen und versuchen, als erster Wien zu erreichen oder
 2. rausfliegen, den Straßentunnel der Strecke Trautenfels - Bad Aussee (und damit genau 20 km) zu fotografieren und dann umzudrehen und in Richtung Westen auf gleichem Weg heim zu fliegen.
- 3 Piloten von 7 aus dem Kurs haben es geschafft und sind somit einen 10 km Ziel-Rück und einen 40 km Ziel-Rück hintereinander geflogen. Die Piloten, welche die große Strecke nicht vollenden konnten, sind alle im Ennstal auf den großen Wiesen entlang der Bundesstraße gelandet. Diese liegt auf der gesamten Strecke immer südlich im Gleitwinkelbereich, sofern man nicht bis unter der Waldgrenze »rumgrundelt«.

Klaus hat's übrigens nicht ganz geschafft, aber das tat auch seiner Stimmung keinen Abbruch. Nach der Landung werden im Sofortlabor die Filme entwickelt und am Abend konnte ich 7 frischgebackenen »Überlandpiloten« zur bestandenen Prüfung gratulieren.

Einfliegen von Walter Schrempf

Zum Einfliegen bestens geeignet ist der Hauser Kaibling (2.140 m), ein unscheinbarer Ausflugsberg mit herrlichem Ausblick auf den Dachstein. Am Fuß vom Kaibling sind unsere Grundschulgelände, gestuft von 20 bis 200 m Höhendifferenz. Die 140 m und 200 m Startplätze in den Schulgeländen sind mit dem Auto erreichbar. Bei Schulbetrieb steht am Landeplatz der Grundschulbulli, ein Fiat Dukato, der allen Piloten zur Verfügung steht, sofern sie neben den Grundschulern noch Platz finden. Zu den Höhenflugstartplätzen am Hauser Kaibling kommt man mit der Schladminger Tauernseilbahn im Ort. Die Startplätze am Gipfel des Berges sind einfach. Die besten Bärte stehen unmittelbar westlich der Krummholzhütte. Aber aufgepaßt, direkt daneben steht ein 100 m hoher ORF Sender (manchmal mitten im Bart). Gestartet werden kann nach Westen, Osten und Norden. Es gibt zwei Landeplätze, einen am Grundschulgelände am Ostrand des Ortes Haus und einen beim Gasthof Kitzer in der Nähe der Tauern-Seilbahn. Für Drachenfliieger ist der Kaibling nicht ideal, weil der Drachentransport mit der kleinen Seilbahn sehr schwierig ist. Als Ausgangspunkt für Streckenflüge hat sich der Kaibling zu unrecht nie richtig durchgesetzt. Bei Streckenflugwetter zieht's die Piloten halt zu den Südhängen am Stoderzinken. Der Kaibling

hat aber andere Qualitäten. Bei Westwind kann man an der kilometerlangen Westseite stundenlang soaren.

Gefahren

Wenn man die Unfälle der letzten 10 Jahre zusammenzählt, die sich im Ennstal beim Gleitschirmfliegen zugetragen haben, dann möchte man glauben, es wird entweder nicht geflogen, oder es gibt keine Gefahren für Gleitschirmflieger, weil es so wenig sind. Beides trifft nicht zu. Es wird sehr viel geflogen und das Wetter ist bei uns so wie anderswo. Auch im Ennstal gibt es Föhn, im Sommer Wärmegewitter, Leethermik, starke Auf- und Abwinde, Turbulenzen, Hindernisse und Stromleitungen. Trotzdem sind wir hier bei tausenden von Starts von schweren Flugunfällen, bislang verschont geblieben. Vermutlich liegt es daran, daß nahezu alle Gebietsneulinge ihre ersten Thermik- und Streckenflugerfahrungen mit ortskundigen oder sogar gebietserfahrenen Fluglehrern machen.

Anfahrt

Das Ennstal liegt ca. 80 km südöstlich von Salzburg. Erreicht wird es von Westen über die Autobahn Salzburg - Richtung Villach. Man muß bei Radstatt Richtung Altenmarkt abbiegen. Weiter geht's dann auf der Bundesstraße über Schladming nach Gröbming. Von München nach Gröbming sind es 230 km.

Fliegertreffpunkte

Fliegertreffpunkte sind das Gasthaus Stodermaut in Gröbming, das Gasthaus Kolb Marktüberl in Haus und das Gasthaus Kitzer bei der Schladminger Tauernseilbahn in Haus/Ennstal. Geselligkeit mit Flair finden Gleitschirm- und Drachenfliieger in der Sky Club Austria Clubzentrale Hotel Schloß Moosheim in Moosheim. In Moosheim ist auch das Büro der Flugschule und die Service- u. Reparaturwerkstatt. Am 1. August feiert der Sky Club Austria sein 10. Jahresjubiläum. Es wird ein Riesenfest werden. Ob mit dem Gleitschirm- oder Drachen, jeder Flieger ist herzlich willkommen.



Foto: Ulrich Goll

Testflüge im Info

Das Testberichtschemata für Gleitschirme und Hängegleiter

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

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

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

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

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 genußvolles 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-01-566-98



NOVA X-ACT-ZL/NOVA		
Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 - 2 / GH, GX	
Sitzzahl	1	
Trimmsystem	Fußbeschleuniger	
Windenschlepp	Ja	
Verhalten bei	min. Startgewicht (65 kg)	max. Startgewicht (85 kg)
START		
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG		
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		43 km/h
Rolldämpfung	hoch	hoch
KURVENHÄNDLUNG		
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN		
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		
Vorbeschleunigung	gering	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Vorbeschleunigung	-	gering
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
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	-	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	gering
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN		
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		
STELLSPIRALE		
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
6 LEHRENSTALL		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG		
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		



NOVA X-ACT-23/NOVA

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 - 2 / GH, GX
Sitzzahl	1
Trimmssystem	Fußbeschleuniger
Windenschlepp	Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (75 kg)	max. Startgewicht (95 kg)
START		
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	gering	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG		
Trimmgeschwindigkeit	33 km/h	33 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		43 km/h
Rolldämpfung	hoch	hoch
KURVENHANDLUNG		
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	hoch	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN		
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		
Vorbeschleunigung	gering	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Vorbeschleunigung	gering	-
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	-
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Wegdrehen	90 - 180 Grad	-
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	-
Höhenverlust	gering	-
Stabilisierung	selbständig	-
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	-
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN		
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
TRÜDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		
TRÜDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		
STELSPIRALE		
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINENSTALL		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG		
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		



NOVA X-ACT-25/NOVA

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 - 2 / GH, GX
Sitzzahl	1
Trimmssystem	Fußbeschleuniger
Windenschlepp	Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (85 kg)	max. Startgewicht (110 kg)
START		
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	gering	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG		
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		43 km/h
Rolldämpfung	hoch	hoch
KURVENHANDLUNG		
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	hoch	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN		
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		
Vorbeschleunigung	gering	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Vorbeschleunigung	-	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Wegdrehen	-	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig impulsiv
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN		
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
TRÜDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		
TRÜDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		
STELSPIRALE		
Einleitung	einfach	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINENSTALL		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG		
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		
Stellschnecke: Sinkwerte >12m/s erhöhtes Nachdrehverhalten		



NOVA X-ACT-27/NOVA

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 - 2 / GH, GX
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	1-2
Trimmgeschwindigkeit	33 km/h	33 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		44 km/h
Rolldämpfung	hoch	hoch
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	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	1-2	1-2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		1-2
Vorbeschleunigung	-	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	1	1-2
Wegdrehen	< 90 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 mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1-2	1-2
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerverg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1	1-2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1	1-2
TRÜDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1	1
TRÜDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1	1
STELSPIRALE	1	1-2
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
BLEIBEN STALL	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT	Steilspirale: Sinkwerte > 12m/s, erhöhtes Nachdrehverhalten	



MONSTER TANDEM/FIREBIRD SKY SPORT AG

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

Verhalten	bei min. Startgewicht (150 kg)	max. Startgewicht (210 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
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	42 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	2	1-2
Trudeltendenz	durchschnittlich	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	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	1	1
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
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	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
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
Steuerverg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1-2	1-2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1-2	1-2
TRÜDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1-2	1-2
TRÜDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1-2	1-2
STELSPIRALE	2	1-2
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	durchschnittlich	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	selbständig
BLEIBEN STALL	1-2	1-2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1-2	1-2
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		



SHAPE M/AIREA

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (85 kg)	max. Startgewicht (110 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	2
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		43 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	2	2
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1-2	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	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		2
Vorbeschleunigung	-	gering
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	2	2
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		2
Wegdrehen	-	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	2	2
Stabilisieren	anspruchsvolles Gegenbremsen	anspruchsvolles Gegenbremsen
Steuerweg	gering	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
TRÜDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1-2	1-2
TRÜDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	2	2
STELSPIRALE	2	2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
BLEIBEN-STALL	1-2	1-2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1-2	1-2
Landeverhalten	einfach	einfach

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT



SHAPE L/AIREA

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (100 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	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	1-2	2
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		44 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	2	2
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
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	hoch	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	1-2	1-2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
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	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		2
Wegdrehen	-	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich
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)	1-2	1-2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1-2	1-2
TRÜDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1-2	1-2
TRÜDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1-2	2
STELSPIRALE	2	2
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
BLEIBEN-STALL	1	1-2
Einleitung	einfach	durchschnittlich
Ausleitung	selbständig	nimmt zögernd Fahrt auf <4Sek
LANDUNG	1-2	1-2
Landeverhalten	durchschnittlich	einfach

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT



SESSION L/AIREA

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 - 2 / GH, GX
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windschlepp	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
Abhebebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach

GERADE AUSFLUG	1-2	1-2
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		43 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	hoch

FRONTALES EINKLAPPEN	1-2	1-2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	1-2	1-2
Vorbeschleunigung	-	gering
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN	1-2	1-2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	1-2	1-2
Wegdrehen	-	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell

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 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
-------------------------------------------	------------	------------

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

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig

PIELEN 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

--	--	--



SESSION M/AIREA

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 - 2 / GH, GX
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windschlepp	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
Abhebebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach

GERADE AUSFLUG	1-2	1-2
Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		43 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich

KURVENHANDLING	1-2	1-2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerverg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	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	hoch

FRONTALES EINKLAPPEN	1-2	1-2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	1-2	1-2
Vorbeschleunigung	-	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN	1-2	1-2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	1-2	1-2
Wegdrehen	-	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell

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 schnell	selbständig schnell

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

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

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

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

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

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig

PIELEN STALL	1	1
---------------------	----------	----------

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

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

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

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

--	--	--



PARATECH P7-26/AEROSPORT

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (85 kg)	max. Startgewicht (105 kg)
START	2	2-3
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	überschiesst, muss angebremst werden	überschiesst, muss angebremst werden
Abhebegeschwindigkeit	gering	gering
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
GERADEAUFFLUG	2-3	2
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		47 km/h
Rolldämpfung	gering	gering
KURVENHANDLUNG	2	2
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	2-3	3
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	früh < 60 cm
Fullstallgrenze	früh < 65 cm	früh < 65 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	1-2	3
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig impulsiv
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	3
Vorbeschleunigung	-	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	-	nicht selbständig beidseitiges Anbremsen
EINSEITIGES EINKLAPPEN	2-3	2
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	nicht selbständig durch Pumpen mit Bremse	selbständig verzögert durch Gegenbremsen
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	3
Wegdrehen	-	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	hoch mit Beschleunigung
Höhenverlust	-	hoch
Stabilisierung	-	anspruchsvolles Gegenbremsen
Öffnungsverhalten	-	nicht selbständig durch Gegenbremsen
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	2-3	2-3
Stabilisieren	anspruchsvolles Gegenbremsen	anspruchsvolles Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	anspruchsvoll, Tendenz zum Strömungsabriss	anspruchsvoll, Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	nicht selbständig durch Pumpen mit Bremse	nicht selbständig durch Pumpen mit Bremse
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	2-3	2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	3	2-3
TRÜDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	2-3	2-3
TRÜDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	2	2-3
STELLSPIRALE	3	3
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	durchschnittlich
Ausleitung	nicht selbständig	nicht selbständig
B-LEHNEN-STALL	1	2
Einleitung	einfach	durchschnittlich
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1-2	2
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		



NOVA X-ACT-19/NOVA

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (65 kg)	max. Startgewicht (75 kg)
START	1-2	1
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	hoch	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	einfach
GERADEAUFFLUG	1-2	1-2
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		44 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	hoch
KURVENHANDLUNG	1-2	1-2
Trudeltendenz	nicht vorhanden	gering
Steuerweg	hoch	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	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	1	1-2
Vorbeschleunigung	gering	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
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	gering	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	1-2
Wegdrehen	-	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1-2	1-2
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	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)	1-2	1-2
TRÜDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1-2	1-2
TRÜDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1-2	1-2
STELLSPIRALE	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEHNEN-STALL	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1-2	1
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		



SINUS S/SWING

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (65 kg)	max. Startgewicht (85 kg)
START		
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG		
Trimmgeschwindigkeit	37 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		47 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING		
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN		
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		
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Vorbeschleunigung	-	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Wegdrehen	-	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN		
Stabilisieren	selbständig	selbständig
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)		
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		
STELSPIRALE		
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINEN-STALL		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf <4Sek	nimmt zögernd Fahrt auf <4Sek
LANDUNG		
Landeverhalten	einfach	einfach



BLUES L/OP EUROPA

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

Verhalten bei min.	Startgewicht (95 kg)	max. Startgewicht (120 kg)
START		
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt verzögert über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG		
Trimmgeschwindigkeit	33 km/h	35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		44 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING		
Trudeltendenz	durchschnittlich	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN		
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60cm - 75cm	durchschnittlich 60cm - 75cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65cm - 80cm	durchschnittlich 65cm - 80cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN		
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Vorbeschleunigung	-	gering
Öffnungsverhalten	-	nicht selbständig beidseitiges Anbremsen
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Wegdrehen	-	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN		
Stabilisieren	anspruchsvolles Gegenbremsen	anspruchsvolles 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)		
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		
STELSPIRALE		
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
B-LEINEN-STALL		
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Ausleitung	selbständig	nimmt zögernd Fahrt auf <4Sek
LANDUNG		
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT
 Außenflügel neigt zum Einklappen, Einseitiges Einklappen: Tendenz zu Gegenklapper ohne Flugbahnveränderung

AIRWAVE HARMONY 33 BI/AEROSPORT

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 - 2 / Biplace
Sitzzahl	2
Trimmssystem	-
Windenschlepp	Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (105 kg)	max. Startgewicht (150 kg)
START		
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	gering	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG		
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		
Rolldämpfung	durchschnittlich	hoch
KURVENHANDLUNG		
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	hoch	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN		
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN		
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Vorbeschleunigung	-	-
Öffnungsverhalten	-	-
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
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)		
Wegdrehen	-	-
Drehgeschwindigkeit	-	-
Höhenverlust	-	-
Stabilisierung	-	-
Öffnungsverhalten	-	-
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN		
Stabilisieren	selbständig	einfaches Gegenbremsen
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)		
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		
STELLSPIRALE		
Einleitung	durchschnittlich	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
BEI EINEM STALL		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG		
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

BLUES M/UP SPORTARTIKEL EUROPA

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



Verhalten bei	min. Startgewicht (80 kg)	max. Startgewicht (105 kg)
START		
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG		
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		45 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLUNG		
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN		
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		
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Vorbeschleunigung	-	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Wegdrehen	-	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN		
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	anspruchsvolles 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)		
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		
STELLSPIRALE		
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
BEI EINEM STALL		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG		
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		
Fullstall: sehr unruhiges Stallverhalten		
Einseitiges Einklappen: Tendenz zu Gegenklapper ohne Flugbahnveränderung		

AIRWAVE HARMONY 33/AEROSPORT

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

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

START	1	2
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	gering	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach

GERADEAUSFLUG	1-2	1
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		43 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich-hoch	

KURVENHANDLING	1	1-2
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerverg	hoch	hoch
Wendigkeit	hoch	hoch

BEIDSEITIGES ÜBERDREHEN	1	1
Sackfluggrenze	spät > 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	1
Vorbeschleunigung	-	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN	1	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	1-2
Wegdrehen	-	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	gering mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	gering
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell

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

FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG) 1-2 1-2

FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG) 1-2 1-2

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 1-2 1-2

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1-2 1-2

STELLSPIRALE 1-2 1-2

Einleitung	durchschnittlich	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig

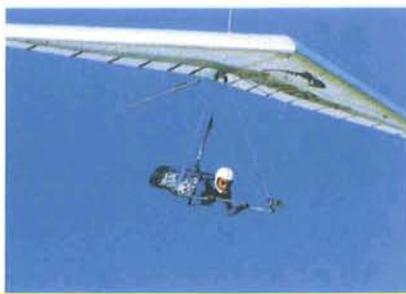
BELEGEN STALL 1 1

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

LANDUNG 1 1

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

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT



MZL 01-332-98

SHARK 156/SKYLINE FLIGHT GEAR

Klassifizierung	3
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	115 kg - 160 kg / 1
UL-Schlepp	Ja
Windenschlepp	Ja
Gerätengewicht (ohne Packsack)	35 kg
Fläche	14,6 m ²
Spannweite	10,36 m
Doppelsegel	ca. 82 %
Lattenzahl	23/8
Trimmvorrichtung	VG
Art des Steuerbügels	profiliert
Steuerbügelbasis	Speedbar
Besonderheiten	-

BODENHANDLING UND START VG 0% 2

Statische Lastigkeit	leicht hecklastig
Aerodynamische Lastigkeit	neutral
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich

GERADEAUSFLUG VG 0% VG 100% 2

V min (km/h)	31	30
V max (km/h)	80	80
Bügeldruck bei 60 km/h	gering	gering
Bügeldruck bei 80 km/h	durchschnittlich-hoch	durchschnittlich
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren	kein Gieren

KURVENHANDLING 2-3

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

VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS 3

Geradeausflug - Bügel langsam vor	weiches Abnicken, wenig Bügeldruckwarnung	weiches Abnicken, wenig Bügeldruckwarnung
Geradeausflug - Bügel schnell vor	weiches Abnicken, wenig Bügeldruckwarnung	weiches Abnicken, wenig Bügeldruckwarnung
Kurvenflug - Bügel langsam vor	Abtauchen in Kurvenrichtung	Abtauchen in Kurvenrichtung
Kurvenflug - Bügel schnell vor	Abtauchen in Kurvenrichtung	Abtauchen in Kurvenrichtung
Provoziertes Trudeln	nicht möglich	max. 2 Umdrehungen möglich

LANDUNG VG 0% 2

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

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

Hängegleitertgurtzeug Contest ZV

Beim turnusmäßigen Packen des Rettungsgerätes in einem Contest ZV Hängegleitertgurtzeug wurde festgestellt, daß die Verbindung zwischen dem Kunststoffschlauch, der den Außencontainer ähnlich einem Splint verschließt, und dem Griff des Rettungsgerätes ungenügend ist. Bei einer Auslösung kann der Kunststoffschlauch in einem der beiden Verschlußgummis hängen bleiben und aus dem Griff gezogen werden.

In Übereinstimmung mit dem Hersteller Skyline hat der DHV vorsorglich folgende **Sicherheitsmaßnahme** getroffen:

Die Verbindung zwischen Kunststoffschlauch und Griff ist bei allen Gurtzeugen des Musters Contest ZV durch kräftiges Ziehen zwischen Kunststoffschlauch und Griff zu überprüfen. Griffe, bei denen sich der Kunststoffschlauch aus dem Griff herausziehen läßt, sind auszutauschen.

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.

Die Überprüfung kann vom Halter des Gurtzeuges durchgeführt werden. Bei Rückfragen oder bei einem erforderlichen Austausch des Griffes ist die Firma Skyline Flight Gear, Wolfgang Genghammer, Baumgarten 23, 83236 Übersee, Tel. 08642-267, Fax 08642-765, einzuschalten.

Gmund, den 26. Mai 1998
 Bernd Schmidtler
 DHV/ÖAeC-Technikreferat

Gleitsegelrettungsgerät Paratech PS1

Beim turnusmäßigen Packen eines Paratech PS1 Gleitsegelrettungsgerätes wurde festgestellt, daß die Durchmesser des schwarzen Rundgummi, mit dem die 5 Blätter des Innencontainers verschlossen werden, schwanken. Der Nominaldurchmesser beträgt 3 mm. Bei einem Durchmesser von mehr als 3,3 mm können erhöhte Auslösekräfte bei der Freisetzung des Rettungsgerätes auftreten.

Rettungsgeräte mit Produktionsdatum nach dem 1.8.97 sind mit einem Flachgummi ausgerüstet und nicht betroffen.

In Übereinstimmung mit dem Hersteller Aerosport International GmbH hat der DHV vorsorglich folgende **Sicherheitsmaßnahme** getroffen:

Die Durchmesser der Verschlußgummi aller Rettungsgeräte des Musters Paratech PS1 sind zu überprüfen. Innencontainer, bei deren Verschluß Rundgummimaterial verwendet wurde und der Durchmesser des Rundgummimaterials größer als 3,3 mm ist, sind auszutauschen. 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.

Die Überprüfung kann vom Halter des Rettungsgerätes durchgeführt werden. Bei Rückfragen oder bei einem erforderlichen Austausch des Innencontainers ist die Firma Aerosport International GmbH, Grafenstr. 26, 83094 Brannenburg, Tel. 08034-1034, Fax 08034-3384, einzuschalten.

Gmund, den 26. Mai 1998
 Bernd Schmidtler
 DHV/ÖAeC-Technikreferat

Anzeige

right4you

versicherungskonzept für
 gleitschirm- und drachenflieger

ausstattung

Diebstahl- oder Transportschaden

z.B. Neuwert DM 8.000.- jährlich ab DM 132.00

flugunfall

Drachenflieger und Gleitschirmflieger

z.B. Maximalinvalidität: DM 350.000.-
 A-, B-Scheinpilot jährlich DM 309.10
 Flugschüler jährlich DM 154.60

berufsunfähigkeit

z.B. männlich 30 Jahre, versichert 20 Jahre.

Leistungsende mit Endalter 60
 Monatsrente: DM 1.000.-
 Drachenflieger monatlich DM 28.90
 Gleitschirmflieger monatlich DM 28.90

haftpflicht

DM 320.000.- bei Passagierschaden
 DM 2.500.000.- Halterhaftpflicht jährlich DM 690.00

lebensversicherung

Ohne Risikozuschlag für den Flugsport



Info-Broschüre und individuelle Beratung unter:

PARAWING Luftsportversicherungen - Nufinger Str. 3 - 70563 Stuttgart - Tel: (0711) 73 27 79 - Fax: 73 54 379 - eMail: parawing@aol.com - http://www.parawing.de

178/98

Neue Musterzulassungen

Gleitsegel

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber Deutschland		Klasse
		zulässiges Gurtzeug	zulässiges Startgewicht min.-max.	
MZL GS-01-566-98	Nova X-ACT-21	NOVA Vertriebsgesellschaft		1-2
	alle Gleitsegelgurtzeuge		65 kg - 85 kg	
MZL GS-01-567-98	Nova X-ACT-23	NOVA Vertriebsgesellschaft		1-2
	alle Gleitsegelgurtzeuge		75 kg - 95 kg	
MZL GS-01-568-98	Nova X-ACT-25	NOVA Vertriebsgesellschaft		1-2
	alle Gleitsegelgurtzeuge		85 kg - 110 kg	
MZL GS-01-569-98	Nova X-ACT-27	NOVA Vertriebsgesellschaft		1-2
	alle Gleitsegelgurtzeuge		100 kg - 130 kg	
MZL GS-01-570-98	Monster Tandem	Firebird Sky Sport AG		2 Bipl
	alle Gleitsegelgurtzeuge		150 kg - 220 kg	
MZL GS-01-571-98	Paratech P24 24	Aerosport International GmbH		1-2
	alle Gleitsegelgurtzeuge		65kg - 85 kg	
MZL GS-01-572-98	Paratech P24 30	Aerosport International GmbH		1-2
	alle Gleitsegelgurtzeuge		90 kg - 125 kg	
MZL GS-01-573-98	Paratech P24 27	Aerosport International GmbH		1-2
	alle Gleitsegelgurtzeuge		80kg - 105 kg	
MZL GS-01-574-98	Shape M	aira		2 GH
	Gurtzeuggruppe GH		85 kg - 110 kg	
MZL GS-01-575-98	Shape L	aira		2 GH
	Gurtzeuggruppe GH		100 kg - 130 kg	
MZL GS-01-576-98	Session L	aira		1-2
	alle Gleitsegelgurtzeuge		105 kg - 130 kg	
MZL GS-01-577-98	Session M	aira		1-2
	alle Gleitsegelgurtzeuge		80 kg - 110 kg	
MZL GS-01-578-98	Paratech P7-26	Aerosport International GmbH		3 GH
	Gurtzeuggruppe GH		85 kg - 105 kg	
MZL GS-01-579-98	Nova X-ACT-19	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.		1-2
	alle Gleitsegelgurtzeuge		65 kg - 75 kg	
MZL GS-01-580-98	Sinus-S	Swing Flugsportgeräte GmbH		2
	alle Gleitsegelgurtzeuge		60 kg - 85 kg	
MZL GS-01-581-98	Blues L	UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH		2 GH
	Gurtzeuggruppe GH		95 kg - 120 kg	
MZL GS-01-582-98	Airwave Harmony 33 Bi	Aerosport International GmbH		1-2 GH
	Gurtzeuggruppe GH		105 kg - 150 kg	
MZL GS-01-583-98	Blues M	UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH		2 GH
	Gurtzeuggruppe GH		80 kg - 100 kg	
MZL GS-01-584-98	Airwave Harmony 33	Aerosport International GmbH		1-2 GH
	Gurtzeuggruppe GH		105 kg - 130 kg	

Gleitsegelgurtzeuge

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Anhängelast max.
MZL GS-03-187-98	X-Over	Turnpoint Fastline GmbH	100 kg
MZL GS-03-188-98	Nitro	Firebird Sky Sport AG	100 kg
MZL GS-03-189-98	X-act	Turnpoint Fastline GmbH	100 kg
MZL GS-03-190-98	Bi x-cited	High Adventure	100 kg
MZL GS-03-191-98	X-citing	High Adventure	100 kg
MZL GS-03-192-98	AIRSEAT	Edel GmbH Deutschland	100 kg

Hängegleiter

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Klasse
		zulässiges Startgewicht min.-max.	
MZL 01-332-98	Shark 156	Skyline Flight Gear	3
		115 kg - 160 kg	

179/98

Modifizierte Geräte

Gleitsegel

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Änderung
MZL GS-01-571-98	Paratech P24 24	Aerosport International GmbH	geändertes Leinen- und Kappenmaterial
MZL GS-01-572-98	Paratech P24 30	Aerosport International GmbH	geändertes Leinen- und Kappenmaterial
MZL GS-01-573-98	Paratech P24 27	Aerosport International GmbH	geändertes Leinen- und Kappenmaterial

180/98

Neue Herstellerbetriebe

Firma	Produkt
Pfeil Christian	Gleitsegel
Prämienstr. 1, 52445 Titz	
Tel: 2463/906542, Fax: 2463/906544	
Lutz Jürgen	Hängegleiter
Wühlestr. 18/1, 73235 Weilheim/Teck	
Tel: 07023/72324, Fax: 07023/73389	

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 12% der Versicherungssumme, maximal 36 000 DM Jahresrente.
Prämie nach Alter, kein Risikozuschlag bei nichtgewerblichem Fliegen.

Direktinformation bei Gerling Konzern,
Tel. 069/7567-281, Fax 069/7567-396

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 Mitgliedsverein 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.



Die Verhinderung von Unfällen ist das vordringliche Ziel unseres DHV-Infos. Das Info wendet sich nicht an die Öffentlichkeit, sondern an die Drachen- und Gleitschirmflieger persönlich. Es soll als Forum dienen, Unfälle einander mitzuteilen, zu analysieren und neue Sicherheitsvorkehrungen gemeinsam zu entwickeln. Der Außenstehende mag beim Durchlesen dieses Sicherheitsjournals den Eindruck gewinnen, daß Drachenfliegen und Gleitsegeln außerordentlich gefährliche Sportarten sind. Er soll jedoch bedenken, daß Woche für Woche Tausende von Flügen in Deutschland durchgeführt werden, die problemlos verlaufen und nicht erwähnt werden.

Das DHV-Unfalltelefon



Unfallverhütung setzt Unfallforschung voraus. Wer selbst verunglückt, wer über einen anderen Unfall Kenntnis hat oder wer über einen Beinahe-Unfall etwas weiß, informiert bitte kurz die DHV-Geschäftsstelle, Tel. 08022/9675-0, und hinterläßt dort seine Telefonnummer. Der DHV-Sicherheitsvorstand Karl Slezak nimmt dann Kontakt auf. Die Unfallmeldepflicht des Piloten bzw. Gerätehalters nach § 5 Luftverkehrsordnung bleibt unberührt.

Tödliche Unfälle

Tannheim / Neunerköpfe - Am 25.04.1998 kam es zu einem tödlichen Gleitsegelunfall. Nach einem Streckenflug mit einem ausgeliehenen Gleitsegel wollte der Pilot auf dem Landeplatz am Neunerköpfe landen. Aus großer Höhe leitete er eine Steilspirale ein, die vermutlich nicht mehr rechtzeitig ausgeleitet wurde. Die Rettung wurde vom Verunfallten knapp über Grund ausgelöst. Das Rettungsgerät kam jedoch nicht mehr zum Tragen, weshalb er tödliche Verletzungen beim Aufschlag erlitt.

Loffenau / Schwarzwald - Ein tödlicher Hängegleiterunfall ereignete sich am 09.04.1998 im Fluggelände Loffenau. Der erfahrene Pilot war alleine gestartet und geriet nach 500 m Flug in Abwindbereiche. Daraufhin erfolgte offensichtlich eine mehr oder weniger kontrollierte Baumlandung, wobei sich der Drachen in den Baumwipfeln verfang. Wahrscheinlich bei dem Versuch sich in Sicherheit zu bringen, stürzte der Pilot tödlich ab.

Gleitsegelpiloten von dustdevil hochgerissen

Bernau/Schwarzwald. Am 09.05.1998 riß eine ungewöhnlich starke Ablösung einen am Startplatz sitzenden eingehängten Gleitsegelpiloten (Startgewicht über 100 kg) ca. 8 m in die Höhe. Der Pilot schlug auf dem Boden auf wurde jedoch erneut mehrmals in die Höhe gerissen und wie ein Spielball herumgeschlagen, bis er mit schweren Kopfverletzungen bewußtlos liegen blieb. Der Unfall ereignete sich gegen 15 Uhr. Bis dahin hatten stabile Verhältnisse geherrscht, ein kurz zuvor gestarteter Pilot war nach kurzem Sinkflug wieder gelandet. Es sind mehrere Vorfälle bekannt geworden, bei denen Gleitsegelpiloten am Startplatz in die Luft gerissen wurden, obwohl sie ihren Gleitschirm jeweils als Bündel zusammengerafft neben sich liegen hatten. In einem Fall trug der Pilot den zusammengerafften Schirm als Bündel über der Schulter. In fast allen Fällen herrschten zunächst ruhige Windverhältnisse, bis sich dann plötzlich eine überhitzte Luftmasse ablöste.

Es ist dringend zu empfehlen, auch bei scheinbar ruhigen Startverhältnissen, den Schirm bis kurz vor dem Start so zu raffen, daß auf keinen Fall Wind in die Anströmkante fahren kann.

Sicherer Umgang mit der Steilspirale

Bei einer Steilspirale mit hoher Sink- und Kurvenfluggeschwindigkeit treten enorme körperliche Belastungen auf. Die Gefahr eines Blackouts droht. Bei ersten Anzeichen von körperlichem Unwohlseins muß daher die Steilspirale sofort ausgeleitet werden.

Dynamische Gleitschirme können sehr hohe Sink- und Kurvenfluggeschwindigkeiten in der Steilspirale erreichen. Auch bei Gleitsegeln der Kategorie 1 und 1-2 kann eine stabil weiterdrehende Spirale auftreten, wenn der Pilot die Steilspirale auf Sinkgeschwindigkeiten von über 14 m/s beschleunigt. In diesem Zusammenhang sind bei den im Info veröffentlichten Testprotokollen die Rubriken: »Ergänzungen zur Flugsicherheit« von besonderer Wichtigkeit. Dort stehen Bemerkungen wie zum Beispiel »bei Sinkgeschwindigkeit über 14 m/s Nachdrehen möglich« oder »bei Sinkwerten über 12 m/s erhöhtes Nachdrehverhalten«. Auch die Betriebsanleitung eines Schirmes gibt wichtige Hinweise zur Steilspirale. Die DHV Testpiloten beurteilen bei der Steilspirale Einleitung, Trudeltendenz und Ausleitung. Gleitsegel der Kategorie 1 und 1-2 dürfen in eine stabile Steilspirale gehen, allerdings erst ab 14 m/s Sinkgeschwindigkeit und bei einfachem Kontroll- und Ausleitverhalten sowie keiner Tendenz zur weiteren Beschleunigung. Gleitsegel der Kategorie 2 dürfen auch bei geringeren Sinkgeschwindigkeiten in die stabile Steilspirale gehen, wenn die Kontrolle der Sinkgeschwindigkeit und die Ausleitung ohne

Rein-
setzen,
zurück-
lehnen,
ein-
dösen.



Rein-
setzen,
auf-
drehen,
oben
bleiben.



Magic

Beim Paragliding ist eine optimale Sitzposition unerlässlich für perfekte Schirmkontrolle. Und wenn Du optimal sitzen willst, muß auch Dein Gurtzeug optimal sitzen. Deshalb gibt es das Magic jetzt in drei Größen, für jeden die richtige!

Aber auch die Sicherheit wird beim Magic großgeschrieben: Rückenprotector serienmäßig und Seitenbefestigung für die Reserve. Damit hast Du Deine Rettung sofort im Griff und bist auch dann geschützt, wenn's mal härter wird.

Fly Market GmbH & Co KG
Pröbstener Straße 15
D-87637 Eisenberg
Telefon: 49/8364/9833-0
Telefax: 49/8364/9833-33
E-Mail: fly-market@t-online.de
Internet: <http://www.perche.com>



Anstrengung möglich ist und keine Tendenz zur weiteren Beschleunigung auftritt. Tritt diese auf und sind Kontrolle und Ausleitung anspruchsvoll, erfolgt eine Einstufung in die Kategorien 2-3 und 3. Die Testpiloten lehnen bei der Beurteilung der Steilspirale den Körper weder nach innen noch nach außen. Lehnt sich jedoch ein Pilot in der Steilspirale nach innen, verstärkt er die Tendenz des Schirms zur stabilen Spirale.

Im Info Nr. 92 haben wir einen ausführlicher Artikel mit wichtigen Hinweisen zur Spirale veröffentlicht. Vor allem die richtige Ausleitung der Steilspirale sowie der stabilen Steilspirale werden dort erläutert. Das Erlernen des Schnellabstiegsmanövers Steilspirale sollte unter fachkundiger Anleitung am besten über Wasser erfolgen. Empfohlene Lernschritte sind das Absolvieren eines DHV anerkannten Performance Trainings und darauf aufbauend der Besuch eines Sicherheitstrainings.

Steilspirale	Gütesiegeleinstufung	
	min	max
Trudeltendenz		
nicht vorhanden	1	
gering	1	1-2
durchschnittlich	2	2-3
hoch	3	negativ
Einleitung		
einfach	1	
durchschnittlich	1-2	
anspruchsvoll	2-3	3
Ausleitung		
selbständig, Nachdrehen 180°	1	
Nachdrehen 180° - 360°	2	
Nachdrehen 360°	2-3	negativ
nicht selbständig	3	negativ
Nachdrehen heißt hier: Ohne Tendenz des Gleitsegels zum Aufrichten		
Bei Gleitsegel der Klassen 1, 1-2 und 2 darf bei Sinkwerten bis 14 m/sek. keine stabile Steilspirale auftreten.		
Wenn über dem oben angegebenen Wert eine stabile Steilspirale auftritt, erfolgt eine Bewertung nach folgenden Kriterien:		
keine Beschleunigung, einfach kontrollierbare Sinkgeschwindigkeit und einfache Ausleitung	1	1-2
keine Beschleunigung, Sinkgeschwindigkeit ohne Anstrengung des Piloten kontrollierbar und ohne Anstrengung des Piloten ausleitbar	2	
Beschleunigung möglich, Kontrolle der Sinkgeschwindigkeit anspruchsvoll oder anspruchsvolle Ausleitung	2-3	3

Unter Bergsteigern gab es lange die Aussage: »Bergsteigen ist mehr als nur Sport!« Damit sollte ausgesagt werden, daß das Erlebnis im Gebirge viel mehr ist als nur körperliche Ertüchtigung und daher mehr bietet als andere Sportarten.

Ich glaube aber, daß ein Skiabfahrtsläufer nicht nur deshalb die Piste runterdonnert, weil er so gerne seine brennenden Oberschenkel spürt, es muß doch ein irres Gefühl sein, durch Können und Mut sein Gerät so unter Kontrolle zu haben. Ein Fußballer wird auch nicht nur den Platz rauf- und runterrennen, nur um zu schwitzen. Das Glücksgefühl in einem vollbesetzten Stadion ein Tor zu schießen, 50.000 Menschen jubeln zu hören, muß doch berauschend sein. Jede Sportart bietet neben der rein körperlichen Belastung viele andere Erlebnismöglichkeiten, sicherlich sind sie bei Natursportarten besonders eindrucksvoll.

Fliegen ohne Motorkraft ist wohl ein Sport mit den vielfältigsten Eindrücken, manchmal das Gefühl zu haben schwerelos zu sein, an klaren Tagen um den halben Erdball zu sehen, mit ein paar Metern Stoff an einem guten Tag zu gleiten und Stunden später in einem ganz anderen Land zu sein, unter sich die stauenden und stinkenden Autos, drübersegelnd, geräuschlos, vogelgleich.

Bei manchen Piloten habe ich allerdings das Gefühl, daß sie eigentlich gar keinen Sport betreiben wollen, sondern froh sind, wenn sie die 50 m von der Seilbahn zum Startplatz kommen, sind sie ja dann schon so fertig, daß es nur noch zum Startlauf reicht. Sie wollen sich auch geistig nicht mit ihrer Sportart auseinandersetzen. Hauptsache, es fliegen ein paar, dann kann man ja auch. Training mit dem Sportgerät, in diesem Fall dem Schirm, ist ein Greuel. Wenn der Flügel zu oft klappt, kauft man halt einen anderen, der in einem »Test« besonders gut abgeschnitten hat. Hey Leute, Fliegen ist Sport, fordert psychisch und physisch extrem und wird saugefährlich, wenn man meint, daß Ganze wie ein Sonntagsangler betreiben zu können! Ein Mindestmaß an körperlicher Fitneß ist einfach Grundvoraussetzung, um anständig in die Luft und wieder auf den Boden zu kommen.

Um so besser der Trainingszustand, um so länger kann man sich konzentrieren, geübte Gerätebeherrschung müßte eigentlich selbstverständlich sein. Wer allerdings schon erlebt hat, daß er nach mehrjährigen Ski- oder Snowboardversuchen immer noch recht kläglich die Hänge runter-

rutscht, der Spezi aber nach nur 14 Tagen Kurs bei einer guten Skischule schon viel besser fährt, glaubt auch, daß gute Fortbildungskurse nicht nur Geldschneiderei sind. Wer solche Trainings hinter sich hat, darf ruhig stolz darauf sein. Eine Bitte habe ich allerdings, näht den Performance Aufkleber nicht gerade auf einen alten Bundeswehroverall, sonst geben die Kühe am Landeplatz keine Milch mehr.

Manche setzen sich in ihren Gleitschirmsitz genauso unüberlegt wie auf die Kloschüssel«, diesen Ausspruch las ich sinngemäß im DHV-Internet-Forum. Ich meine, beim Klositzen überlegen sich doch die meisten, welche Zeitung sie mitnehmen. Aber um nun beim Internet-Forum des DHV zu bleiben, es macht richtig Freude, die vielfältigen Kommentare zu lesen. Wer die Foren anderer Sportarten kennt, ist verblüfft, wie seriös und sachlich es bei uns abläuft. Die Kommentare von anderen Internet-Foren sind oft nur eine Ansammlung von Beschreibungen jeglicher Körperöffnungen: Paßt einem die Meinung eines anderen nicht, geht es anscheinend nicht ohne Fäkalsprache. Die Drachen- und Gleitschirmflieger scheinen anscheinend eine wirkliche Kinderstube gehabt zu haben, nicht nur eine Spielecke. Auch die vor vielen

Jahren latente Mißachtung einiger Drachen- und Gleitschirmpiloten untereinander ist hier völlig out, da werden Infos über Fluggebiete ausgetauscht, Flugtips gegeben und im wahrsten und besten Sinne des Wortes kommuniziert.

Vor allem die mit viel Liebe und Einsatz gemachten Seiten einiger Fliegerclubs haben es mir angetan, es ist schon toll, schauen zu können, wie z. B. das Wetter im Moment in den Dolomiten ist. Hier gleich noch ein kleiner Praxistip: Die Windanzeiger von Bergstationen in Panoramabildern, sei es im Internet oder Fernsehen, zeigen nicht nur oft Wind Null, sondern haben auch eine Aussagekraft von Null. Sie sind meist so geschickt im Lee angebracht, daß sie ja keine hohen Windgeschwindigkeiten zeigen, dürfte ja dann die Seilbahn nicht mehr fahren. Während die Anzeige dann »5 km Nord« zeigt, kann man in den Fernsehpanoramas mit guten Augen oft einen Windsack oder eine Fahne erkennen, die es fast vom Masten reißt.



gebrauchtmarkt

ANZEIGENSCHLUSS GEBRAUCHTMARKT

15.7. – Info Nr. 97

Später eingehende Kleinanzeigen werden automatisch in das nachfolgende Info aufgenommen.

Haftungsausschluß!

Jede Haftung des DHV und seine Mitarbeiter aufgrund der Veröffentlichung des Gebrauchtmärkte ist ausgeschlossen. Für die Klassifizierung der Geräte, ihre Luftfähigkeit und die Angaben in den Anzeigen übernimmt der DHV keine Gewähr.

Hängegleiter

1

Club 15, Bj. 90, a. Check, gelb/lila/weiß, Räder, Charly Kniehänger, Charly Rettung, Integralhelm Gr. 59/60, vario/Höhenmesser, Geschwindigkeitsmesser, Packsack, kompl. o. einzeln, VB, Tel. 09642/7394

Falcon 195, Bj. 10/96, DM 3.600,-, Tel. 06781/35359 o. 06531/94677

1-2

Calypto 165, Bj. 12/89, Check 8/99, weiß/orange, Räder, Ersatztrapezrohre, DM 1.350,-, Tel. 05181/3795

Calypto 165, Bj. 91, gelb/magenta, Ersatztrapezrohre, VB DM 2.100,-, Tel. 02381/85691

Calypto 165, Bj. 91, Check, rot/orange, Speedbar, Räder, Race 2 m. Schirm, vario Wasmer Combiar 2 plus, Helm Uvex, Klinke, Teli-Träger, Ersatztrapezrohre, kompl. VB DM 2.900,-, Tel. 09434/3467

Gyro 180, Bj. 88, Check Ende 98, Speedbar, Räder, 2 Ersatzsteuerbügel, VB DM 700,-, Tel. 069/491175

Gyro 180, Bj. 87, Speedbar, Ersatzsteuerbügel, Querrohr, o. Check, Helm Gr. L, Kniehänger (160-190cm), vario, kompl. DM 600,-, Tel. 0221/794448

Perfex, Bj. 1/96, Gurt-Supine, Kniehänger, Rettungsschirm, Helm, Räder, kurzer + langer Packsack, vario Basis SP, Geschw.-Sensor, Trapez-Supine u. Lieg., VB DM 4.300,-, Tel. 089/7002588

Spectrum 144, Bj. 92, 2 Ersatzsteuerbügel, pink/violett/weiß, VB DM 2.400,-, Tel. 0241/602272

Spectrum 165, Bj. 93, Check 5/97, lila/pink/weiß, VB DM 3.000,-, Tel. 04121/88778

Supersport 143, Bj. 4/93, Sonderdesign, Extras, Integralgurt, DM 4.400,-, ohne Gurt, DM 3.900,-, Tel. 0761/894975

Supersport 143, Bj. 92, DM 2.500,-, Tel. 089/5808750

Supersport 143, Bj. 11/92, violett/pink/weiß, DM 1.900,-, Tel. 08032/8848

Supersport 143, Bj. 94, DM 3.900,-, Tel. 07331/961763

Uno, Charly Rettung, Charly Gurtzeug, Kniehänger, Skybox vario, Tel. 08345/337 o. 08341/60301

Uno, Bj. 91, DM 1.200,-, Integralgurt Sting, Gr. 181cm, Meday Plus Schirm, DM 600,-, Tel. 07303/42721

Uno, Bj. 91, Check fällig, Ersatzsteuerbügel, DM 600,-, Tel. 06221/863108

Vektor, Bj. 9/92, Check neu, weiß/lila, DM 2.500,-, Tel. 08321/88335

2

Astir, Bj. 2/96, Gurtzeug Finsterwalder Charly Pinguin, 175cm, vario Afro Micro Panel 2, Speedmesser, etc., VB DM 3.950,-, Tel. 08165/2738

Funfex, Bj. 87, Lang- + Kurzpacksack, Kniehänger, o. Check, VB DM 1.000,-, Tel. 089/62830239

Funfex, Bj. 91, Check 98, Packsack lang, 2 Aero-Safe-Ersatztrapezrohre, Gurt STK, Rettungsschirm, Bj. 93, Alto-vario, Fahrtmesser, Helm, Räder, VB DM 2.200,-, Tel. 08381/82265

Funfex, Supine-Integralgurt, Revolution II Rettungsschirm, Bj. 3/98, DM 8.500,-; 25% Rabatt, Tel. 08363/94338

Funfex, Bj. 89, Karpfengurt, Charly Rettung, Räder, kurzer + langer Packsack, Ersatzteile, VB, Tel. 08248/7404

Funfex, Bj. 94, Sting Gurtzeug, Charly Rettung, Bj. 96, kompl. VB DM 5.500,-, Tel. 02833/1466

Funfex, Bj. 91, Speedbar, Lang-Kurzpacksack, Ersatzsteuerbügel, Teleskop-Kniehänger, DM 990,-, Tel. 05321/41678

Gemini II (Birdy), Bj. 89, rot/weiß, Räder, Fahrtmesser, Ersatzsteuerbügel, VB DM 380,-, Tel. 09974/7106 o. 09971/892334

GT Top, Bj. 90, pink/gelb/weiß, Gurt, Rettung, kompl. DM 1.800,-, Tel. 06261/60466

Impuls, Bj. 89, Check 98, 2 Ersatzsteuerbügel, Speedbar, DM 1.100,-, Tel. 0821/582843

Impuls, Bj. 95, pink/gelb, Räder, Ersatz-Seitentrapezrohr, Kniehänger-Gurt, VB DM 2.000,-, Tel. 0177/2624714

Impuls 14, Bj. 95, Räder, VB DM 3.000,-, Tel. 08341/66150

Impuls 14, Bj. 92, lila/magenta, Check auf Wunsch, VB DM 2.000,-; Pinguingurt, Rettung, Schlepplinke, vario, extra, Tel. 040/2798779

Impuls 14, Bj. 93, pink/lila, Räder, DM 2.400,-, Tel. 089/937073

Impuls 14, Bj. 93, pink/mint, Räder, Ersatzsteuerbügel, VB DM 1.700,-, Tel. 07162/23978

Impuls 14, Bj. 92, blau/pink/gelb, o. Check, DM 1.500,-; Rettungssystem, DM 450,-; Helm S, DM 150,-; kompl. DM 2.000,-, Tel. 0721/881057 o. 358181

Impuls 14, Bj. 92, VB DM 2.500,-, Tel. 0031-77/3522070

Jet Atlas 14/16/18, Bj. 85, Gurtzeug, Tel. 06074/68363

Jet Atlas 14/16/18, kompl. Flugausrüstung, Tel. 0911/555301

K 4, Bj. 92, Check neu, Räder, etc., VB DM 2.700,-; Gurtzeug Sting m. Parasail 5, Bräuninger LCD III, Hall-Geschw., Tel. 08066/8278

Lightfex, Bj. 95, Stinggurt neu, Fallschirm, Tel. 040/4108223

Lightfex, Bj. 5/96, 64-110kg, 5 J.-Check, Speedbar-Reserve, Steuerbügel, Ersatzteile, VB DM 3.500,-, Tel. 08362/4863 AB

Lightfex, Bj. 92, 5-J.-Check, Langpacksack, Speedbar, Integralgurt, Kniehänger, Räder, VB DM 1.500,-, Tel. 08121/41586

Magic Six 154, Bj. 9/91, Check 3/99, pink/weiß/blau/gelb, 1 Seitenrohr, Finsterwalder-Räder, VB DM 2.200,-, Tel. 089/52314619

Moyes XT 145, Bj. 6/96, 2 Ersatzsteuerbügel, neuer Check, VB DM 3.500,-, Tel. 0511/5476891

Santana, Bj. 11/95, Gurtzeug, Rettungsschirm, Kombiinstrument, VB, Tel. 0211/444242

Sport 167, Bj. 89, weiß/rot, Räder, DM 1.000,-, Tel. 08322/6916

Sport 167, Bj. 89, Schutzsack, Charly Kniehänger m. Ret., Bj. 89, Priller Integral m. Ret., Bj. 89, Helm, Klinke, VB, Tel. 036602/35503

Uno 17,5 Jumbo, Bj. 92, Check 97, magenta/gelb/lila, Charly Kniehänger, DM 1.990,-, Tel. 05941/5456, Fax: 4703

2-3

Blitz 155, Bj. 95, Check neu, VB DM 3.200,-, Tel. 08102/5067

Bullet Cut, Bj. 7/97, DM 5.900,-, Tel. 06151/425902

Bullet Cut-S, 70kg, VB DM 5.500,-, Tel. 08361/8209, 08363/1370 abends

Bullet RCS M, Bj. 5/96, VB DM 6.600,-, Tel. 08234/2388

Klassik 13, Bj. 3/95, rot/gelb/weiß, DM 3.200,-, Tel. 0751/3524878

Merlin 158, Bj. 96, DM 3.800,-, Tel. 07661/3636, 0172/6028895

Pamir, Bj. 91, Regenbogenfarben, Check, DM 1.200,-, Tel. 08329/5827

Pamir, Bj. 91, o. Check, DM 500,-, Tel. 08102/5067

Quattro 5, Bj. 88, VB DM 900,-, Tel. 09708/6780 ab 17.00 h

Speed TL, Bj. 5/97, DM 7.900,-, Tel. 07162/45704 abends

Speed TL, Bj. 97, DM 8.500,-, Tel. 07822/2877

Sunrise 13, Bj. 96, DM 5.500,-, Tel. 07822/2877

Sunrise 13, weiß/magenta, VB DM 4.000,-, Tel. 09189/9369

UP Speed, Bj. 1/97, DM 5.500,-, Tel. 089/5808750

UP Speed, Bj. 98, VB DM 6.500,-, Tel. 0228/678228

3

AT 145, Bj. 91, 2 Steuerbügel, Regenpacksack, DM 1.400,-, Tel. 0711/3161279

AT 158, Bj. 92, Check 12/98, VB DM 1.500,-, Tel. 036874/79514, abends 70725

AT 158, DM 1.100,-, Pieler Racer, 180-190cm, DM 300,-; Parasail Esprit, Bj. 93, Zubehör, DM 250,-; Wasmer Combi Air plus Instrument, DM 250,-, kompl. DM 1.600,-, Tel. 07551/5824

AT 158, Bj. 90, Check, Zubehör, rot/weiß, DM 990,-, Tel. 089/6923192

Blade 132, Bj. 4/95, DM 3.900,-, Tel. 08121/71439 = Fax

Blade 141, Bj. 95, weiß/magenta/mint, VB DM 2.500,-, Tel. 07146/3260

Desire 141, Bj. 3/96, Räder, Ersatzsteuerbügel, VB DM 3.100,-, Tel. 06227/62983 (p), 07132/332362 (d)

Desire 151, Bj. 94, inkl. 2 Steuerbügel-seitenr., VB DM 3.200,-, Tel. 069/9751-1638, 0172/6765733

Desire 151, Bj. 3/96, VB DM 3.500,-, Tel. 05281/18878

Foil 152 Combat, Bj. 91, Check 12/98, VB DM 800,-, Tel. 0741/21871

Foil 152 Combat, Bj. 93, weiß/mint, Sleeves, DM 1.400,-, Tel. 08731/1039

Glidexilla 150 (14 qm), VB DM 1.150,-, Liegegurt, DM 150,-; Brünniger vario, DM 360,-, Tel. 089/7854387

HP 170, Bj. 86, pink/weiß, DM 200,-, Tel. 06105/41102

Laser 14, Bj. 90, DM 800,- oder Tausch gg. Uno, Impuls o. ä., Tel. 07531/78265

Laser 14, Bj. 91, Check neu, DM 1.500,-, Tel. 0761/409198 o. 706556

Milan Racer, Bj. 93, DM 2.900,-, Tel. 0731/74998

Moyes CXS, Bj. 3/97, ca. 50 Flüge, VB DM 5800,-, Tel. 07023/8405

Moyes XS 155 Race Australia, Bj. 89, DM 500,-, Tel. 089/5808750

Moyes XS 169 Australia, Bj. 93, Gurtzeug Charly Rettung, Helm, vario Brünniger Classic, Geschw.-Sensor, 2 Trapezrohre, Autodachträger, Schlepplinke, kompl. DM 4.500,-, Tel. 06063/2139

Moyes XS Race 155 It., Bj. 91, auf Wunsch m. Check, Tel. 0911/615961

Moyes XS Race 155 It., Bj. 90, DM 650,-, Tel. 07023/8648

New Wave 15, Bj. 90, DM 500,-, Tel. 0171/7504142

Reflex, Bj. 7/94, neongelb/weiß, VB DM 2.900,-, Tel. 08381/1630

Reflex, Bj. 3/96, 2 Ersatzsteuerbügel, DM 5.200,-, Tel. : 07335/7672 o. 0172/8636359

Saphir 17, Bj. 87, blau/multicolor, DM 300,-, Tel. 0221/2404926

Super Xtralite SX5, Bj. 97, VB DM 5.900,-, Tel. 09392/6530

Twister, Bj. 6/97, DM 6.300,-; Jo Bathmann Tel. 0861/4000

Zephir CX, Bj. 90, blau/orange, Check 2/2000, Ersatzteile, VB, Tel. 06151/895331

Zephir CX, Bj. 90, Charly Pinguin, R.-Schirm, Helm Kevlar, vario Afro Cumulus, Hagen Klinke, Speedmesser, Räder, Teli-Träger, VB, Tel. 05191/5568 ab 17.00 h

Zephir CX, Bj. 88, blau/weiß, o. Check, DM 500,-, Tel. 02962/6112

Zephir CX, Bj. 90, DM 1.000,-, Tel. 09544/5656



Zephyr CX, Bj. 5/90, Check 12/98, Kellergurt, Parasail V, Helm, Schleppklinke, Wasmer Cockpit Cross-Counter Kompass, kompl. VB DM 2.600,-, Tel. 09825/8668

Zephyr CX, Bj. 90, Check neu, DM 2.400,-, Tel. 0771/63177

Zephyr CX, Bj. 90, Regenbogenfarben, Ersatzteile, Check, DM 1.100,-, Tel. 08329/5827

Gleitsegel

1

Funiac M, Bj. 9/96, rot/gelb, VB DM 2.400,-, Tel. 0171/4727959

Funiac M, Bj. 96, rot/gelb, Check neu, DM 3.100,-, Tel. 02841/26663

Magic Cloud 24, Bj. 92, Check 98, grünstich abzugeben, Tel. 0177/4025179

Manta EQ 21, Bj. 90, Gurtzeug, Helm, VB DM 200,-, Tel. 09825/8668

Nova Philou 23, Sitz Skyline, VB DM 3.990,-, Tel. 09245/1259 abends

Nova Philou 23, Bj. 95, pink, VB DM 1.900,-, Tel. 08041/9555

Trend 19, Leichtsitzgurt, DM 600,-, Tel. 089/8414656

Trend 21, Bj. 5/92, Gurt, DM 300,-, Tel. 07361/79475

Trend 21, Bj. 8/90, Gurt, DM 500,-, Tel. 089/852904

Trend 21, Bj. 7/90, grün/pink, Sitzgurt Flight Design, DM 700,-, ohne DM 500,-, Tel. 0711/6076291

1 GH

Nova Philou 26, Bj. 95, Zubehör, VB DM 1.200,-, Tel. 0177/4025179

Nova Philou 26, Bj. 4/96, Gurt Dimension Volo, Rett. Charly II, Vario Flytec 3005 St, Helm M, kompl. DM 3.900,-, Tel. 030/8056228

Nova Philou 26, Gurtzeug Perfect, Rettung Columbus 16, Helm, VB DM 3.950,-, Tel. 07720/694335 o. 07708/502

Nova Philou 26, Bj. 10/94, Check 11/99, 75-100kg, DM 2.200,-, Tel. 07161/250254

Nova Philou 26, Bj. 8/95, pink/violett, Rettung Revolution I, beide Check 5/98, Gurtzeug Charly Primus, Rückenprotector, VB DM 4.500,-, Tel. 02375/1748

Nova Philou 26, blau, Check 6/97, Helm neu, Protector-Gurtzeug UP, Rettung Sigma Minitex 110, Windmesser, GS-Literatur, DM 2.600,-, Tel. 0228/327656

Nova Philou 26, Bj. 4/96, Check 5/2000, weiß/pink/blau, 75-100kg, Gurtzeug Primus Pro, Kevlar-Protector, DM 3.500,-, Tel. 0172/8451212

1-2

Advance Epsilon 2/28, Bj. 3/97, rot/weiß, VB DM 3.300,-, Tel. 09402/930916 abends

Advance Epsilon 1 26, weiß/lila, 70-95kg, Check 1/99, Gurt Skyline, Rückenprotector, Schleppklinke, VB DM 2.900,-, Tel. 02261/78878

Asterope 27, Bj. 92, pink, Check 94, VB, Tel. 0177/2404782

Atlas I, Bj. 1/98, blau/pink, VB DM 3.200,-, Tel. 08031/17923

Atlas I, Bj. 11/97, pink/gelb, 90-110kg, VB DM 2.900,-, Tel. 07675/382 bis 18.00 h

Atlas I, Bj. 98, blau/pink, 70-110kg, Gurt, Rettung, Vario, DM 3.150,-, Tel. 089/7854387

Atlas I, Bj. 12/97, blau, VB DM 3.200,-, Tel. 02622/4568

Atlas M, Bj. 10/97, blau/rot, 60-75kg, VB DM 2.950,-, Tel. 06164/1438 15.00-19.00 h, Fax: 55600

Bi-Merak 42, Bj. 1/96, Check neu, 2 Gurtz. Vanblon Diagonal, Edel Spreize, Edel Rettung Vno III, VB DM 4.990,-, Tel. 02362/68036

Dimension 27 Modell 91, Bj. 93, grün, Check 4/99, Packsack, Gurtzeug, Protector, Sigma-Rettung Frontcontainer, Bj. 93, alle Checks, Bräuniger Vario, VB, Tel. 0521/103114

Discus 1000/60, Bj. 7/95, Gurtzeug, Rettung, DM 2.500,-, Tel. 09405/961940

Discus 1000/60, Bj. 95, Check 6/99, lila, DM 1.500,-, Tel. 030/75709438

Discus 1000/80, Bj. 94, Gurtzeug, Rettung, VB DM 3.000,-, Tel. 08102/6229

Discus 1000/80, Bj. 11/95, Rettung Amigo P1, Gurtzeug Sup Air, Protector, VB, Tel. 0941/51310 abends

Dream 90/24, Bj. 91, Gurtzeug, DM 500,-, Tel. 07475/91190

Fat Willie, Bj. 97, DM 3750,-, Tel. 08165/670212, 0177/7677243

Grafit Large, Bj. 7/95, Check 11/97, lila, VB DM 1.800,-, Tel. 06725/2330

Grafit Large, Bj. 4/93, lila, evtl. Gurtzeug u. Rettung, DM 750,-, Tel. 08194/332

Grafit Large, Bj. 6/95, lila, Perché Perfect Integral Gurtzeug, Rettung Oscar 18, Packsack, Helm, VB DM 3.333,-, Tel. 0030/1-9670842

Grafit Medium, Bj. 5/93, lila, Check 6/98, GZ Husky, RG Charly Second Chance, Packsack, kompl. VB DM 1.450,-, Tel. 07121/890914

N-Joy I, Bj. 5/96, pink/weiß, Check, DM 1.600,-, Tel. 07424/4540

N-Joy I, Bj. 7/97, grün, 80-105kg, DM 3.600,-, Tel. 0511/15712 o. 0172/5119743

P 22/25, Bj. 94, lila, Gurtzeug Paratech, Rettung Skyline Survive, VB DM 2.900,-, Tel. 089/14000328, Fax: 89271011

P 22/31, Bj. 93, Check neu, 90-130kg, VB DM 1.900,-, Tel. 06441/36421

P 22/31, Bj. 10/94, Gurtzeug P. Modular, Rettung, Airbag, VB, Tel. 08064/1243

Solution 26, Bj. 90, Gurt Charly-Flip, R-Gerät, Charly Second Chance, DM 600,-, Tel. 08104/1268

Vega 10, Bj. 2/90, Gurtzeug, Helm, Rettung Charly, Packsack, DM 900,-, Tel. 0941/699906

Vision Classic S, Bj. 8/97, DM 3.600,-, Tel. 07250/1445

1-2 G

Boogie M, Bj. 8/95, blau, Check 9/99, DM 2.500,-, Tel. 07573/1383

Brizair 25, Bj. 91, Gurtzeug, VB DM 880,-, Tel. 0711/775735

Flyair 950, Bj. 94, lila/pink, Check 2/2000, B-Trogeurte, Gurtzeug Adk Pro Tec, DM 1.000,-, evtl. Reserve Minitex 110, Bj. 90, Tel. 08622/690

1-2 GH

Atlas S, Bj. 3/98, pink, DM 2.650,-, Tel. 06232/40623 = Fax

Atlas S, DM 2.800,-, Tel. 06232/40623 o. 0621/740-3135 (d)

Flair M, Bj. 98, DM 4.400,-, Tel. 040/3894136

gebraucht auftrag *kostenlos*

Anzeigentext (Bitte möglichst kurz)

Drachenausrüstung

Gleitschirmausrüstung

Bei Drachen oder Gleitschirm nicht vergessen:

Gerätename mit Größe, Hersteller, DHV-Klasse, Baujahr.

Erklärung: »Ich bin Mitglied des DHV und im Gleitschirm- oder Drachensport nicht gewerblich tätig«

Name

Telefon

Fax

Anschrift

Unterschrift

gebraucht

Haftungsausschluss!

Jede Haftung des DHV und seine Mitarbeiter aufgrund der Veröffentlichung des Gebrauchtmärkte ist ausgeschlossen. Für die Klassifizierung der Geräte, ihre Lufttuchtigkeit und die Angaben in den Anzeigen übernimmt der DHV keine Gewähr.

Paratech P23 24, Bj. 6/97, 65-86kg, orange/weiß, Packsack, VB DM 2.780,-, Tel. 0172/4534762 o. 04106/3483

1-2 GX

P 21/29, Bj. 92, gelb/pink, 75-100kg, Gurtzeug Modular m. Kreuz-, Rettung, Vario, VB DM 1.850,-, Tel. 035952/48396

P 21/29, Bj. 93, 90-130kg, Check, 12/98, weiß/orange, Gurtzeug, Rettung Sigma fast open, Perchê Integralhelm, Speedsystem, kompl. VB DM 1.750,-, Tel. 0551/795347

P 21/29, Bj. 92, pink, Check 3/99, Gurtzeug Modular, Packsack, DM 900,-, Tel. 0951/34196

P 22/28, Bj. 94, Check 12/99, lila, VB DM 1.450,-, Tel. 06187/910807

2

A 5-26 Sport, Bj. 10/95, Check 3/2000, 80-105kg, DM 2.800,-, incl., Gurtzeug, Rettung, Integralhelm, Protector, DM 3.950,-, Tel. 07731/42212, 0171/5391442

A 5-26 Sport, Bj. 10/95, Check neu, Rettung Firebird, Vario, Gurtzeug, VB DM 2.300,-, Tel. 07431/74772 = Fax

A4 28, Bj. 9/93, Check 2/2000, Sigma Minitec 110, gepackt 3/98, Gurtzeug, kompl. DM 1.800,-, Tel. 06421/31880 abends

Advance Epsilon 26, Bj. 9/94, weiß/lila, Check 1/99, Gurt Skyline, Rettung, Rückenprotector, Schleppklinik, Vario, Helm, VB, Tel. 02261/78878

Advance Epsilon 26, Bj. 94, Check 6/98, VB DM 2.100,-, Tel. 0521/881689

Advance Epsilon 26, Bj. 10/95, Check 12/97, weiß/magenta, DM 2.900,-, Tel. 0921/852690 (p), 09273/72-265 (d)

Advance Sigma III 27, Bj. 96, violett/orange, DM 2.500,-, Tel. 07762/707066 o. 0041/61/3247465

Advance Sigma III 27, Bj. 4/97, 75-95kg, DM 3.500,-, evtl. m. Gurtzeug 95 Dimension Volo Jam m. Rettung, Airbag, DM 950,-, Tel. 0711/317392

Advance Sigma III 27, Bj. 6/96, 80-95kg, Check neu, DM 2.800,-, Tel. 08067/181798 8.00-16.00 h

Advance Sigma III 27, Bj. 8/96, VB DM 2.800,-, Tel. 07361/79475

Advance Sigma III 30, Bj. 7/96, weiß/rot, DM 2.600,-, Tel. 07762/707066 (p), 0041/61/3247465 (d)

Advance Sigma III 30, Bj. 10/96, 90-105kg, DM 3.000,-, Tel. 08067/181798 8.00-16.00 h

Advance Sigma III 30, Check 12/98, weiß/violett, 95-110kg, VB DM 1.900,-, Tel. 07544/73328

Apache II 26, Bj. 93, Check 7/95, lila, DM 600,-, Tel. 0171/8718058

Apache II 29, Bj. 92, Gurtzeug Sittling Bull, VB DM 700,-, Tel. 08024/8980 o. 0171/2669692

Apache II 29, Bj. 93, 100-125kg, neue Leinen, Speedsystem, Gurtzeug, VB DM 450,-, Tel. 09221/86472

Apollo 27, Bj. 92, 85-110kg, Sitzgurt, DM 950,-, Tel. 06257/83707, 0171/3428719

Apollo 27, Gurtzeug Edel Force, Rettungsgerät, Vario, Helm, VB DM 3.500,-, kompl. o. einzeln, Tel. 0177/4245927

Apollo 27, Bj. 8/92, weiß, Gurtzeug Edel Force, Rückenprotector, Check 7/99, VB DM 1.400,-, Tel. 07041/83866

Apollo 27, Bj. 92, Charly Sitzgurt, Charly Second Chance 96, Bj. 92, Helm, Check fällig, VB DM 1.700,-, Tel. 06142/13149

Apollo 27, Bj. 93, Check 98, Gurtzeug, Packsack, Reserve SC118, VB DM 1.800,-, Tel. 040/453739

Apollo medium 24, Bj. 92, Gurtzeug Force, Rettung Charly, Integralhelm, DM 1.700,-, Bräuniger Vario Basis, DM 2.100,-, Tel. 0221/371884

Aspect L, Bj. 3/97, rot/weiß, VB DM 2.800,-, Tel. 08046/8652

Aspect M, Bj. 5/96, türkis/weiß, Check neu, VB DM 2.800,-, Tel. 08841/623925

Aspect M, Bj. 1/97, 75-110kg, DM 2.700,-, Tel. 07153/49333 o. 41664

Aspect M, Bj. 5/96, türkis, Gurtzeug Edel, Rettung RS2, kompl. VB DM 3.700,-, Tel. 08025/91630

Aspect M, Bj. 6/96, blau/gelb, DM 3.200,-, UP-Gurtzeug, DM 850,-, Skybox, DM 300,-, kompl. DM 4.000,-, Tel. 06322/65074 o. 06322/66611

Aspect M, Bj. 5/97, lila/weiß, VB DM 2.800,-, Tel. 08431/430182

Aspect M, Bj. 5/97, DM 3.200,-, Tel. 07361/79475

Aspect S, Bj. 8/96, weiß/rot, VB DM 2.500,-, Tel. 08046/8652

Aspect S, DM 3.500,-, Tel. 08807/948294 o. 08821/74658

Aspect S, Bj. 7/96, DM 1.950,-, Tel. 08041/75665

Aspect S, Bj. 7/96, rot, VB DM 3.300,-, Tel. 089/1574313

Bliss Medium, Bj. 8/94, Perche-Perfekt-Klick-Integralgurt, Rückenprotector, Rettungssystem Perche Columbus 16, VB DM 3.400,-, Tel. 09075/8065

Comet CX 23, Bj. 92, orange/gelb, 80-120kg, DM 300,-, Tel. 02622/4568

Compact 33, Bj. 8/95, Check neu, incl. Gurt UP LX, Protector, Reserve, Bj. 9/97, Vario Bräuniger ID, Helm, kompl. DM 3.600,-, Tel. 0214/68836

Compact 33, Bj. 6/93, Check 5/99, gelb/lila/grün, VB DM 700,-, Tel. 07161/582225

Compact 33, Bj. 7/93, Check neu, Gurtzeug, Rettung, Bräuniger Vario PIII, kompl. VB DM 2.900,-, Tel. 08803/60502

Compact 33, Bj. 94, gelb/lila, DM 1.300,-, Tel. 06021/630317

Discus 2000/70, Bj. 93, weiß/violett, Check 8/99, Rettung, Gurtzeug, Protector, Packsack, kompl. VB DM 2.600,-, Tel. 08331/495693 o. 07071/76462

EQ Sport 24, Bj. 6/91, 75kg, zyklam/gelb/schwarz, Check 6/98, Perche Gurtzeug, Rettungsgerät, Packsack, Tel. 07141/55683

EQ Sport 26, Bj. 2/92, o. Check, Austausch aller Stammleinen 3/94, Gurtzeug Perchê Fashion Fly II, DM 400,-, Tel. 06202/13855

EQ Sport 26, Bj. 11/90, Check 6/98, Rettung Sigma Minitec 110, Gurtzeug, Vario, Helm, kompl. VB DM 1.000,-, o. einzeln, Tel. 07021/83176

EQ Sport 26, Bj. 8/90, gelb/pink, Gurtzeug, integr. Rettungsgerät Charly, 80-100kg, VB DM 950,-, Tel. 07131/577723 Klaus verlangen

EQ Sport 26, Bj. 92, DM 200,-, Tel. 07361/79475

EQ Sport 26, Bj. 12/91, pink/schwarz/gelb, Skyline Gurtzeug, Minitec Rettung, Bräuniger Vario, Fly-Helm, Koch-Klinke, VB DM 1.700,-, Tel. 040/8706180

Frantic Plus S, lila/gelb, VB DM 3.500,-, Tel. 0541/47957 ab 18.00 h

Frantic Plus S, Bj. 4/96, rot/weiß, Beschleuniger, VB DM 2.600,-, Tel. 0203/447813

Frantic Plus S, Bj. 4/96, gelb/lila, Check neu, DM 2.800,-, Tel. 07195/52108 ab 19.00 h

freeX Frantic L, Bj. 95, Check neu, 1/v, VB DM 1.600,-, Tel. 06202/23676

freeX Frantic S, Bj. 9/95, rot/weiß, Check neu 4/98, Gurtzeug Woody Valley, Wind incl. Reserve Espirit Light, Bräuniger Vario Basis SP, kompl. VB DM 4.200,-, Tel. 0711/8262561

G-Sport L, Bj. 5/97, 85-105kg, lila/weiß, Gurtzeug Mosquito, Airbag, DM 2.100,-, Tel. 08191/968745, 0171/8757268

G-Sport XL, Bj. 5/96, blau/pink, DM 1.250,-, Tel. 0831/13966

Galaxy, Bj. 1/97, blau, VB DM 3.500,-, Tel. 07250/921078

Galaxy, Bj. 3/98, pink, VB DM 4.500,-, Tel. 07252/85472

Galaxy, Bj. 11/97, VB DM 3.500,-, Tel. 08191/46154 ab 18.00 h

Marlin 26, Bj. 6/95, Check neu, violett, DM 1.300,-, Tel. 07803/40312

Marlin 26, Bj. 8/95, Check 8/99, weiß/violett, 75-110kg, VB DM 1.500,-, Tel. 06893/3491

Marlin 26, Bj. 95, 80-100kg, Check 11/99, weiß/pink, Gurtzeug Perche Klick, kompl. DM 1.600,-, Tel. 0621/8281860 abends

Marlin 26, 2 J. Check, violett/weiß, Speedsystem, Packsack, Gurtzeug, Helm Uvex, Overall XL, etc., kompl. DM 1.600,-, Tel. 0221/5501127

Marlin 26, Bj. 94, violett/weiß, Check 2/99, DM 1.700,-, Tel. 06183/1254

Marlin 26, Bj. 95, Check 4/99, violett/weiß, Gurtzeug, Rettung, Helm, Klinke, kompl. DM 1.650,-, Tel. 05734/5966 o. 05732/7729

Merak 29, Bj. 4/96, Check neu, DM 2.600,-, Tel. 07674/8352

Merak 31, Bj. 10/96, Check neu, VB DM 3.100,-, Tel. 07361/34429 ab 20.00 h

Merak 31, Bj. 6/96, weiß/blieder, VB DM 3.200,-, Tel. 06261/63196

Merak 31, Bj. 12/95, pink, evtl. Gurtzeug u. Rettung, Check neu, DM 2.450,-, Tel. 08194/332

Mistral 27, Bj. 96, gelb, VB DM 2.350,-, Tel. 0171/6153068 o. 09371/80567

Mistral 30, Bj. 8/96, lila/weiß, Packsack, VB DM 3.300,-, Tel. 06022/22455 o. 655786 = Fax

Nova Axon 26, Bj. 97, VB DM 3.450,-, Tel. 07634/592207

Nova Phocus 29, Bj. 2/95, 85-110kg, lila/pink, DM 1.900,-, Tel. 0821/601876

P 40/26, Bj. 93, pink, Check 1/98, Speedsystem, Gurtzeug Moskito, Rettung Amigo P1, Helm, VB DM 1.900,-, Tel. 06021/56683 (p), 06181/34-1366 (d)

P 40/26, Bj. 93, Check neu, DM 1.800,-, Vonblon Liga Integral, Rettung Charly 2nd Chance 84, Alto Vario Wasmer, div Zubehör, kompl. DM 2.500,-, Tel. 05069/34590

P 40/26, Bj. 93, Gurt, Rettung, kompl. DM 1.300,-, Tel. 06261/60466

P41 31, Bj. 5/95, Check 6/99, orange/weiß, VB DM 1.800,-, Tel. 08341/2192

Phocus 26, Bj. 5/95, Check neu, DM 2.300,-, Tel. 07361/79475

Phocus 26, Bj. 94, Gurtzeug Vonblon Dynamic, Retter Champion, Integral Airbag, Alto Vario Basis SP, Rucksack, Helm, kompl. DM 3.600,-, Tel. 06271/72768

Phocus 26, Bj. 95, blau/türkis, Check 3/99 (auf Wunsch neu), evtl. Vario Competition Bräuniger, DM 1.900,-, Tel. 06201/31900

Phönix 125, Bj. 9/92, grün, DM 800,-, Tel. 07961/53774

Phönix 128, Bj. 7/93, violett, Check neu, Tel. 07961/53774

Pro-Feel 35, Bj. 9/96, lila, Gurtzeug Edel Pro Light, Rettung Minitec, Vario, VB DM 5.600,-, Tel. 0871/630560

Saber L, Bj. 10/96, pink/blau, Sitz Gurtzeug Firebird, integr. Rettung, kompl. DM 3.950,-, Tel. 06452/5384

Saber L, Bj. 6/96, VB DM 2.900,-, Tel. 0931/93605 o. 0171/6101332

Saber L, Bj. 12/96, Rainbow, DM 2.500,-, Tel. 08231/86147 o. 089/4544-1226

Saber L, Bj. 98, VB, Tel. 08243/2679

Saber XL, Bj. 9/96, VB DM 2.000,-, Tel. 07361/79475

Saber XL, Bj. 9/97, blau/pink, DM 3.600,-, Tel. 06205/188338

Saber XL, blau/pink, DM 2.750,-, Tel. 06257/83707, 0171/3428719

Sensor L, Bj. 5/96, weiß, 80-105kg, Packsack, VB DM 2.550,-, Tel. 07623/6460 ab 18.00 h

Sensor L, Bj. 8/95, lila, Check neu, gr. Packsack, VB DM 2.400,-, Tel. 06151/712155 o. 712144

Sensor M, Bj. 1/96, lila, Check neu, Tel. 06190/5594

Sonic Large, Bj. 6/97, blau, DM 3.600,-, Tel. 06255/1284

Sonic Large, Bj. 10/96, blau, VB, Tel. 0172/767595

Sonic Large, Bj. 7/97, 80-105kg, blau, DM 2.500,-, Tel. 06659/1455 = Fax

Sonic XLarge, Bj. 4/96, VB DM 1.700,-, Tel. 08191/46154 ab 18.00 h

Sonic XLarge, Bj. 6/97, VB DM 3.700,-, Tel. 08334/552

Soul M, Bj. 1/97, orange, DM 3.600,-, Tel. 07674/8352

Soul M, Bj. 6/97, DM 3.200,-, Tel. 07361/79475

Soul S, Bj. 12/96, lila/weiß, VB 2.200.-DM, 08022/67671 o. 0171/3574574

Space 24, Bj. 8/93, Gurtzeug, Rettung, Bräuniger Alto-Vario, Helm, VB DM 2.000,-, Tel. 08034/1213

Space 24, Bj. 93, lila, 90-120kg, DM 485,-, Tel. 069/381328

Space 24, Bj. 93, tausche gg. 27 oder Stellar 35, Graffiti L, Bliss Large, Tel. 07531/78265

Space 24, Bj. 8/93, Husky Gurtzeug, Rettung Revol. I, Speedsystem, Packsack, DM 2.500,-, Tel. 0208/6350772

Space 24, Bj. 92, Check neu, incl. Packsack, Gurtzeug, Rettung, Vario, Helm, VB DM 1.800,-, Tel. 02103/360397

Space 27, Bj. 93, lila/weiß, Packsack, DM 900,-, m. Gurtzeug Edel Force, Rettung SC 96, DM 1.300,-, Tel. 07735/3261 ab 20.00 h

Spear M, Bj. 7/98, rot, DM 3.700,-, evtl. m. Protektorgurtzeug, kompl. DM 4.000,-, Tel. 08102/6540 = Fax

Spear M, Bj. 2/98, rot, 80-110kg, DM 3.900,-, Tel. 06659/1455 = Fax

Spear M, Bj. 8/97, rot/weiß, DM 1.800,-, Tel. 02103/360397

Spear M, Bj. 6/97, weiß/schwarz, VB DM 3.950,-, Tel. 07129/4821

Stellar 31, Bj. 93, lila, Speeds., DM 650,-, Tel. 08024/6661

Stellar 33 mit Speeds., Bj. 93, VB DM 800,-, Tel. 08857/9353

Stellar 33 mit Speeds., Bj. 93, gelb, Check 10/99, Packsack, VB DM 950,-, Tel. 08663/2171

Twist 25, Bj. 91, VB DM 400,-, Tel. 07348/7848

Twist 25, Bj. 9/89, neongelb, Check fällig, 50-90kg, Startgewicht, Rettungssystem Espirit light, Gurtzeug, Helm, Vario Bräuniger Alto-V. LCD VI, kompl. VB DM 700,-, Tel. 0221/1391799

Twist 28, Bj. 91, Check 10/99, grün/weiß, VB DM 600,-, Vario Afro Cumulus 8000, VB DM 280,-, auch einzeln, Tel. 05203/4449

Twist 28, Bj. 91, Check 10/99, grün/weiß, VB DM 600,-, Vario Afro Cumulus 8000, VB DM 280,-, auch einzeln, Tel. 05203/4449

Vision M, lila/weiß, DM 1.600,-, Tel. 07153/28757 o. 49333

Vision M, Bj. 5/95, magenta, DM 1.800,-, Tel. 06255/1284

Vision M, Bj. 95, mintgrün, DM 1.800,-, m. Check DM 2.000,-, Tel. 09971/3813

Vision S, Bj. 3/95, lila, Gurtzeug Skyline, Rettung, VB DM 2.900,-, Tel. 089/46201277

Voyager 13, Bj. 7/96, hellblau/weiß, VB DM 2.850,-, Tel. 08851/5350

2 E

Zenith 23, Gurtzeug Sittling Bull, integr. Rettungsgerät Parasail, DM 1.300,-, Tel. 0711/3161279



2 G

A 5-30 Sport, Bj. 7/95, Check neu, VB DM 2.600,-; Tel. 07431/58706 abends

Tecno M, Bj. 3/96, 80-105kg, Check neu, VB DM 1.800,-; Tel. 089/267944 o. 0171/7948946

Apache 26, Bj. 92, türkis, VB DM 400,-; Tel. 06251/66703

Apache 26, Bj. 93, DM 900,-; Tel. 03643/501043

Apache 26, Bj. 3/92, lila, Gurtzeug, DM 500,-; Tel. 0661/63003

Apache 26, Bj. 92, Check 10/99, VB DM 800,-; Tel. 07348/7848

Apache 26, Bj. 92, lila, Stammleinen neu, DM 500,-; Tel. 07351/28586

Apache 29, Bj. 6/92, pink, Gurt Sittung Bull, DM 990,-; Tel. 02723/2726

Brizair 28, Bj. 92, o. Check, Gurtzeug LDK Pro Tec., VB DM 600,-; Tel. 0521/889270

Flyair 1000, Bj. 12/93, lila/rot, Gurtzeug AdK Pimo, Helm, DM 999,-; Tel. 0611/691462

Flyair 1000, Bj. 94, rot/gelb, VB DM 800,-; Tel. 02196/80636

2 GH

Airwave Fusion M, Bj. 3/98, 80-100kg, incl. Zubehör, VB DM 3.900,-; Tel. 0177/4025179

Astral I, Bj. 4/98, blau, VB DM 4.700,-; Gurtzeug Vonblon Magic Aib., DM 500,-; Rettung Charly, DM 300,-; Vario Afro Cumulus, DM 600,-; kompl. VB DM 5.700,-; Tel. 08657/653

Astral M, Bj. 2/98, 75-105kg, blau, VB DM 3.950,-; Tel. 089/7854387

Flame I, Bj. 6/97, bunt, VB DM 3.200,-; Tel. 0821/715507

Flame I, Bj. 5/97, Gurt Hero, Rettung Charly, VB DM 4.200,-; Tel. 069/8305-1491 o. 06188/82225 ab 18.00 h

Flame I, blau, DM 3.700,-; Tel. 08165/670212, 0177/7677243

Flame I, Bj. 97, gelb, DM 2.900,-; Tel. 06021/592700

Flame XI, Bj. 9/97, VB, Tel. 08243/2679

Nova Axon 24, Bj. 5/97, pink, Packsack, Beschleuniger, DM 4.200,-; Tel. 07334/3479

Nova Axon 24, Bj. 10/97, blau, 60-75kg, VB DM 3.600,-; Tel. 06164/1438 15.00 - 19.00 h, Fax: 55600

Spear S, Bj. 11/97, rot/weiß, VB DM 3.999,-; Tel. 02738/2337

2-3

Advance Omega 4/28, Bj. 10/97, blau/gelb, DM 5.000,-; Tel. 07181/83004

Advance Omega 4/28, Bj. 8/97, VB DM 4.800,-; Tel. 07361/79475

Advance Omega III/29, Bj. 95, gelb/blau, DM 1.000,-; Tel. 07191/954739 - Fax

Advance Omega III/29, Bj. 5/95, weiß/lila, VB DM 2.400,-; Tel. 06251/66703

Aerologic 51, Sonderdesign, Gurtzeug, Rettung, Check neu, VB, Tel. 07231/359494

Aerologic 51, Bj. 7/92, pink/lila/gelb, Sup Air Gurtzeug, Rückenprotektor, Rettung Minitec 110, Packsack, VB DM 1.500,-; Tel. 07042/830300

Aerologic 51, Bj. 10/92, gelb, Sitzgurt Perche Effektiv, VB DM 600,-; Tel. 08384/459 o. 1484, Fax: 1508

Aerologic 51, Bj. 7/93, Sonderfarben, auch mit Zubehör, Tel. 07121/66033

B3-26, Bj. 5/94, VB DM 500,-; Tel. 07361/79475

Barracuda 31, Bj. 1/94, Check neu, Packsack, VB DM 1.250,-; Tel. 07351/28476 o. 29413

Finesse, Bj. 94, Packsack, 75-120kg, DM 1.900,-; Tel. 07150/41570

Finesse, Bj. 94, weiß/pink, DM 1.950,-; Tel. 06151/913070 o. 913597

Finesse, Bj. 7/94, pink, DM 1.800,-; Tel. 0711/512643

Finesse, Bj. 94, gelb/orange, Check 3/2001, VB DM 2.200,-; Tel. 07153/41920 o. 0171/6330410

G-Sport M, Bj. 95, Check 7/97, weiß/lila, DM 1.000,-; Tel. 0171/8718058

Genesis M, Bj. 7/95, DM 2.400,-; Tel. 0761/894975

Katana 55, Bj. 93, JHP neu, VB DM 1.500,-; Tel. 05177/2367

Nova Vertex 26, Bj. 98, weiß/rot, DM 5.500,-; Tel. 07463/457

Nova Xyon 26, Bj. 4/96, DM 2.000,-; Tel. 07361/79475

Nova Xyon 28, 95kg, DM 2.900,-; Tel. 08340/351 o. 0171/5703763

Nova Xyon 28, Bj. 96, Gurtzeug Edel Husky, Rettung Charly Second Chance, DM 2.450,-; Tel. 0172/7420279

Prisma 29, Bj. 92, Sonderfarbe weiß, 75-120kg, evtl. inkl. Gurtzeug Skyline Distance, Rettung Parasail Esprit light, kompl. DM 1.500,-; Tel. 08041/9112

Sonic Medium, Bj. 96, Gurtzeug Skyline, Rettung Charly, kompl. DM 2.500,-; Tel. 036735/49522 o. 70069

Sting 28, Bj. 94, gelb, Skyline Distance, Rettungsschirm, Packsack, DM 1.500,-; Tel. 08856/9426

Tension M, neuer Leinensatz, VB DM 3.400,-; Tel. 08651/3417, AB, ruft zurück

Ventus L, Bj. 97, 2 Leinensätze dunkelblau, DM 3.100,-; Tel. 06205/31287 o. 06205/3941-26

Ventus M, Bj. 9/97, DM 3.600,-; Tel. 08031/50102

2-3 G

Aerologic 47, Bj. 9/91, 80-100kg, Check gg. Zuzahlg. möglich, evtl. Gurtzeug u. Rettung, VB DM 600,-; Tel. 08041/9112

Aerologic 47, Bj. 93, Check neu, VB DM 700,-; Tel. 07561/71665

Aerologic 47, Bj. 92, Gurtzeug, DM 390,-; Tel. 06021/592700

Flash 47, Bj. 91, grün, Rettungsschirm, Vario, Gurtzeug, Windmesser, Airbrush-Helm,

1.800 m
EMBERGERALM
580 m

FLIEGERCAMP

GREIFENBURG AM SEE
Camping · Appartements · Zimmer · Restaurant · Cafe
Disco · Badeseesee und Landeplatz · Kinder-Spielplatz

FLIEGEN = FAMILIE + URLAUB

Hervorragende Flug- und Urlaubsbedingungen für Groß und Klein!

Shuttledienst
Service-Werkstatt-Check
Streckenflugkurse
Flugschule
Rückholdienst

Abenteuer-Programme:
Go-Kart-Rennen, Rafting, Canyoning
Reiten, Mountainbike, Wandern
Kinder-Erlebnispark, Surfen ...
Tandemflüge

Spezialangebote für Flugschulen, Clubs und Gruppen!

Prospekt anfordern: Fliegercamp Oberes Drautal
A-9761 Greifenburg, Tel. +43-4712-8666, Fax +4
Besuchen Sie uns im Internet:
<http://www.theinternetcorp.com/fliegercamp>
e-mail: fliegercamp@netway.at

URLAUB DEN MAN NICHT VERGISS!

Der Flieger-Bus

Viele Zustiegsmöglichkeiten!

... fährt mit Euch an die schönsten Flugziele der Umgebung. Wir sorgen für Unterkunft und Teilverpflegung. Und - ein Flugbegleiter ist mit Tips und Tricks rund um die Uhr für Euch da!

Fon 0521 / 690-11
Fax 0521 / 690-88

Flugschule Bielefeld
Heeper Straße 148
33607 Bielefeld

Wochenendfahrten zum Tegelberg / Füssen

25.- 26.4.98
01.- 03.5.98
21.- 24.5.98
30.5.- 1.6.98
20.- 21.6.98
18.- 19.7.98
29.- 30.8.98
19.- 20.9.98

06.- 12.6.98
Frankreich/Vogesen
03.- 05.7.98
Sicherheitstraining am Achensee
06.- 10.7.98
Thermik & Streckenfliegen im Zillertal
01.- 08.8.98
Thermik & Streckenfliegen in der Schweiz
04.- 06.9.98
Sicherheitstraining am Achensee

07.- 22.11.98
Fliegen an der spanischen Südküste und in der Sierra Nevada

Urlaubsfahrten mit dem Bus oder eigener Anreise

Natürlich ist auch der Transport von Drachen möglich!

gebrauchtmarkt

Haftungsausschluss!

Jede Haftung des DHV und seine Mitarbeiter aufgrund der Veröffentlichung des Gebrauchtmärkte ist ausgeschlossen. Für die Klassifizierung der Geräte, ihre Lufttuchtigkeit und die Angaben in den Anzeigen übernimmt der DHV keine Gewähr.

Genair 226, Bj. 90/91, Gurtzeug, Packsack, kompl. DM 250,-, Tel. 06261/63196

Genair 226, Bj. 91, Beschl.-System, Gurtzeug Protec, Minitex Rettung, Helm, Vario, Flytech, VB DM 1.400,-, Tel. 09163/1063
ZX large, 80-120kg, Check neu, Perfect Integral Gurtzeug, Rettung, DM 500,-, Tel. 09434/3893

2-3 GH

Spark M, Bj. 97, grün/weiß, VB DM 3.600,-, Tel. 0172/9517759

Tension S, Bj. 11/97, VB DM 4.000,-, Tel. 07361/79475

3

Contest 46, Bj. 5/95, Check 10/99, Tel. 0851/755241

Energy L, Bj. 10/96, weiß/pink, VB DM 2.400,-, Tel. 0851/70411

Genesis L, Bj. 6/96, blau/pink, Check neu, VB DM 1.300,-, Tel. 07121/890914
Katana 51, Bj. 12/93, blau/pink, neue Stammlinien, GS 12/97, auf Wunsch neu, Packsack, Gurtzeug Pro Design, VB DM 750,-, Tel. 09183/8035 o. 09128/12493

Nova Sphinx 26, Bj. 10/93, weiß/pink, Tel. 07961/53774

Sector M, Bj. 5/96, lila/gelb, VB DM 1.800,-, Tel. 08821/18879

Sphinx 23, Bj. 2/94, VB DM 700,-, Tel. 07361/79475

V max X large, Bj. 8/96, blau/gelb, VB DM 1.600,-, Tel. 06541/5957

3 E

Aries 25, Bj. 89, VB DM 400,-, Tel. 09245/1259 abends

Kestrel 204, Bj. 89, leichtes GZ, VB DM 170,-, Tel. 07121/890914

Gemischt

Gurtzeuge/Gleitsegel

Sup-Air Cocoon Sitz/Liegegurtzeug, VB DM 750,-, Tel. 0851/70411

Sigma GS-Gurtzeug, Protektor, Bj. 93, gelb/lila, Sigma Minitex 110 mögl., VB, Tel. 0521/103114

Firebird Turtle, DM 330,-, Tel. 06257/83707, 0171/3428719

Edel Protector, DM 450,-, Tel. 0661/63003

Perche Perfekt, Rettung Oskar 18, neu gepackt, DM 850,-, Tel. 07250/1445

Skyline Supersede, Protektor, VB DM 280,-, Tel. 0172/7328612

Waddy Valley Earth, VB DM 120,-, Tel. 0171/5318480

Advance Hi-Comp m. Notschirm Charly Viva II, DM 1.200,-, Tel. 07762/707066 o. 0041/61/3247465

UP, Rettung, VP DM 1.500,-, Tel. 08807/948294 o. 08821/74658

Moyes CC-Top M, Protektor, VB DM 300,-, Tel. 06021/630317

Charly Novum, Rückenprotektor, Bj. 96, DM 700,- kompl. m. Rettung Charly Second Chance 96, DM 1.120,-, Tel. 07202/3441

Charly Primus, Bj. 95, Protektor, DM 390,-, Tel. 08102/6540 = Fax

Tigra, Rettung Annular 22, VB DM 1.300, Tel. 08334/552

UP M2, 165-170cm, DM 800,-, Tel. 07162/45704

Hero, Edel, Bj. 97, Brustgurt, Rückenprotektor, DM 480,-, Tel. 06021/592700

Charly Primus, Bj. 97, VB, Tel. 0172/9517759

Ailes de K Integral, Protektor, VB DM 450,-, Charly Second Chance, Bj. 89, Tel. 0521/881689

Perché Tigra Sitzgurt, Rückenprotektor, Rettung Annular 20, VB DM 850,-, Tel. 06151/712155 o. 712144

Sup Air Coustic, Automatikkarabinern, DM 150,-, Tel. 09402/930916 abends

Apco Contour m. VP PG 24 Rettung, 1 Jahr alt, VB DM 1.100,-, Tel. 09402/930916 abends

Vonblon Liga Integral, Bj. 94, Karabiner, Reserveverbindung u. Sitzbrett, VB DM 250,-, Tel. 0221/149-2524

Gurtzeug DM 120, Tel. 069/381328

Moyes CC-Top, Rückenprotektor, Rettung, DM 400,-, Tel. 08231/86147 o. 089/4544-1226

Vonblon Liga Integral, k. Notöffnung, Aibag, Rückenprotektor, vb je DM 500,-, Tel. 07634/592207

Perfect Integral, integr. Rettungsschirmcontainer u. d. Sitzbrett, VB DM 79,-, Tel. 07561/71665

Gurtzeuge/Hängegleiter

Charly Pinguin, 180-190cm, Rettung Revolution HG, VB DM 650,-, Tel. 09544/5656

Keller O.K Integralgurt, 170-190cm, DM 100,-, Tel. 07462/1434

High-Tec, blau, 180-185, Rettungsgerät, Helm, Koch Schleppklinke, Afro Micropanel 3, Software, Tel. 08505/922185

Kellergurtzeug incl. Metamorphosi-Rettung, DM 300,-, Tel. 089/937073

Sting Soft, 175-180cm, Rettungsschirm, auch einzeln, Tel. 08363/1468

Woody Valley Smoking Race, 165-170cm, DM 400,-, Tel. 07162/45704

Prieler Racer, 180-190cm, Bj. 92, Foto-tasche, Rucksack, VB DM 300,-, Tel. 08552/1608

Prieler Racer Spaghetti, 175-185cm, Bj. 91, pink, Charly Mittelleine, jahrl. gepackt, VB DM 800,-, Tel. 04121/88778

Charly Pinguin, bis 185cm, Rettung Charly, Schleppklinke, VB DM 800,-, Tel. 036874/79514, abends 70725

Vega Frontestieg, 175cm, pink/schwarz/weiß, VB DM 400,-, Tel. 09825/8668

Caddy XC-Gurt, 3 J., 175-180cm, VB DM 490,-, Tel. 07081/8172, Fax: 3642

Charly-Pinguin-Gurt, Charly Schirm, VB DM 1.100,-, Tel. 09708/6780 ab 17.00 h

Gurtzeug Charly Pinguin 175, DM 300,-, Tel. 09956/1356

M2, 170cm, schwarz/rot, VB, Tel. 08051/89498

Kniehänger m. Rettungsschirm, DM 150, Tel. 089/224827

Rettungsgeräte

Charly Revolution I, DM 300,-, Tel. 089/8414656

Pro Design XS 360 Help, Bj. 94, k. Notöffnung, DM 500,-, Tel. 0711/7285235

Second Chance 96, DM 280,-, Tel. 089/7854387

Charly Revolution II, DM 390,-, Tel. 08845/9607

Metamorfosischirm, VB DM 600,-, Tel. 07081/8172, Fax: 3642

Firebird RS 2, bis 125kg, Bj. 2/98, DM 680,-, Tel. 089/7854387

Charly Second Chance 96, Bj. 92, DM 420,-, Tel. 07202/3441

Frontcontainer Perché, VB DM 49,-, Tel. 07561/71665

Sonstiges

Abrollwinde Dynema Seil, elektr. Rückspulvorrichtung, DM 3.000,-, Tel. 08731/1039, Fax: 60164

Abrollwinde Tschurtschenthaler, elektr. Aufspulvorr., 650m, Dym.Seil, DM 3.250,-, Tel. 06042/69124

Helm, DM 50,-, Tel. 08231/86147 o. 089/4544-1226

Toll-Träger, abschließbar, DM 300,-, Tel. 0172/7328612

2 HF Profi-Regenhüllen, Rollverschluss, VB DM 75,-/Stück, Tel. 09402/930916 abends

Nocai- u. Icaro-Storm-Helm, VB, ICOM ICA20, VB DM 550,-, Tel. 07081/8172, Fax: 3642

Windenschleppgemeinschaft im Aufbau. Interesse?!, GS-Flieger meldet Euch! Tel. 0172/8116711

Abrollwinde Schuhwerk (Metall), ca. 1000m Seil, gr. Trommel, VB DM 1.500,-, Tel. 02972/2262

Ersatzteile Zephyr CX, Segellatten kpl. m. Köcher, Seitenrohr, Kielrohrende, Spreizlente, usw. Tel. 06151/895331

Integralhelm, Gr. S, DM 70,-, Tel. 089/8414656

Edel Packsack, DM 50,-, Overall, Gr. 52, DM 90,-, Tel. 08845/9607

Integralhelm, Flip AV-Höhenmesser-Variometer, usw., VB, Tel. 089/937073

Gleitschirm 1989 - 93, Drachenflieger 1989-93, DM 2,-/Stück, Tel. 08258/749

Abrollwinde Tschurtschenthaler, elektr. Aufspulvorr., 700m Seil, VB DM 2.600,-, Tel. 02972/2262

Flügelrohr, kompl. Trapez, Speedbar, Kniehänger, Schirm, Integralgurtzeug, Wasmmer-Vario für Atlas, VB, Tel. 06322/62465

Abrollwinde Schuhwerk, VB DM 3.600,-, Tel. 09708/6780 ab 17.00 h

Kurzpacksack f. Perfex o. Funfex, DM 100,-, Tel. 09402/930916 abends

Abrollwinde »Schuhwerk«, Bj. 6/91, ohne GS, elektr. Motorspule, Tel. 0941/830340 (d), 09482/959942/-41 Fax/privat

Flugschule HOCHRIES

Reisebüro Hochries
 Helene Mayer
 Robert Niederrreuther



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
- Höhentüfte 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



.....einfach top!

Achtung Australien-Urlauber!!! Nissan Camper Van, langer Radstand, 3 Sitze, gr. Bath, Campingequipments, ideal f. HG- u. GS-Piloten, ab Sydney zu verkaufen o. gg. Leihgebühr v. Privat, Tel. 08503/922941

Helm Uvex, Gr. XL, DM 100,-, Tel. 09956/1356

Gleitschirmschuhe Hanwag Fly 2000, Gr. S 1/2, DM 100,-, Tel. 08841/4671

Trimmtragegurte neu, f. UP Katana 51, VB DM 100,-, Tel. 09183/8035

Koch Doppelschleppkline für HG, oder Tausch gg. Gleitschirmkline, Tel. 02541/87515

kompl. Flugausrüstung (Atlas 16), CB SH 8000 incl. H-Set, Aufhängung, Photohalter, Kline, Winterspeed, Tel. 0911/555301

Modell Gleitschirm, Sky Surfer 2000, Schirm 1300x460cm, Gewicht 600g, Elektromotor, Fernsteuerung, DM 350,-, Tel. 089/7854387

Sup Air Overall, Gr. S, gefüttert, violett/silber, Tel. 07961/53774

Drachentherapie 1987-1995, kompl., Tel. 09825/8668

Zimmer in Gemischt-Partenkirchen, Wankbahn Talstation, DZ m. Frühstück, DM 25,-/Person, Tel. 08821/3641

Fluginstrumente

Wasmer Vario WV, Höhenmesser analog, Halteung f. HG, VB DM 230,-, Tel. 07125/6124

Brüninger Basis IQ m. Fahrtmesser, DM 700,- 25% Rabatt, Tel. 08363/94338

Brüninger Alto-Vario Basis, VB DM 350,-, Tel. 0521/103114

Brüninger IQ Comp., Software, Kabel, Speedsensor, VB DM 650,-, Tel. 09402/930916 abends

Vario Brüninger Basis IQ, DM 440,-, Tel. 06257/83707, 0171/3428719

Vario Brüninger Alto Vario P2, Höhenmesser, VB DM 135,-, Tel. 07561/71665

Funkgerät LPD-XP 500, Akkus, 2 versch. Antennen, DM 250,-, Tel. 0641/492800

Vario Flytec 3030 professional, Barograph, Software f. PC, Handbuch, VB DM 650,-, Tel. 07634/592207

Brüninger Alto Vario Basis, DM 200,-, Tel. 0641/492800

Wasmer Combi-Air-Plus Vario, Höhen- u. Fahrtmesser, DM 300,-, Tel. 06224/919884

Brüninger AV Classic, VB DM 350,-, Tel. 02972/2262

GPS Garmin 45 xl, Drachenhaltung, VB DM 299,-, Tel. 0831/5902702, 0172/7107301

Vario Flytec 3010, DM 300,-, Tel. 08231/86147 o. 089/4544-1226

Brüninger Barograph Vario loComp., PC-Software Wind, DM 800,-, Tel. 06042/69124

2 x Stabo -LPD 11 Funkgeräte, Greencell Akkus, Ladegerät, DM 400,-, Tel. 09402/930916 abends

CB Funk Stabo SH8000FM, DM 99,-, m. Zubehör, XH8090FM, DM 140,-, GPS Garmin 38, DM 299,-, Tel. 07031/657954

Flytec 3020, DM 290,-, Tel. 08845/9607

Brüninger Vario AV Classic, Fahrtmesser, DM 400,-, Tel. 09544/5656

Funkflug ICOM IC A-20 MK II, VB DM 450,-, diverse Antennen, Tel. 08031/17923

Vario Brüninger Alto-Vario LCD VI, DM 120,-, Tel. 0221/1391793

2m-Funkgerät YAESU FT 411, Headset, VB DM 400,-, Tel. 08821/18879

Garmin GPS 12, VB DM 430,-, Tel. 089/7854387

Brüninger AV-Competition m. Speedsensor, DM 500,-, Brüninger LCD VII m. Barograph, Epson Akku Drucker, DM 390,-, Tel. 08102/5067 o. 0171/9672453

2 CB-Funkgeräte, Akkubatterien, Ladegerät, DM 280,-, Tel. 089/475412

Ricoh FF Data Back, incl. Tasche, Batterie neu, DM 150,-, Tel. 09402/930916 abends

Brüninger Alto Vario Basis SP, DM 380,-, Brüninger Alto Vario, DM 220,-, Tel. 089/7854387

Vario Flytec 3005, VP DM 250,-, Tel. 08807/948294 o. 08821/74658

Alto Vario P II Brüninger, DM 120,-, Tel. 089/8414656

Vario Brüninger SP, DM 380,-, Tel. 08334/552

Brüninger Vario LCD VI, DM 350,-, Tel. 0851/755241

Funkgeräte, Alinco DJ-F1E m. Tastatur, Amateurfunk-/Seefunkfrequenzen VHF, 2 St., DM 400,-, Tel. 08231/86147 o. 089/4544-1226

Brüninger Vario Classic IQ, DM 450,-, Tel. 08243/1621 o. 0172/8400938

Gestohlen

Samstag, 28.03.98 am Neunerköpfe, weißen Jethelm m. Kabelset für Alinco, Micro z. abklappen. Adressenaufkleber, schwarze Lasche, Ohröffnungen, DM 50,- Belohnung f. Hinweis, Tel. 07307/22226

Gefunden

Seltsamer Fund in Karlsruhe! An einer Straßenecke lagen ausgebreitet: ein Gleitschirm, Airvave, Rettungsfallschirm Chanly, Gurtzeug Vorblan. Wer ist nachweislicher Letztbesitzer dieser Ausrüstung gewesen? Bitte melden unter: Johannes Lauinger, Goethestr. 24, 76275 Erllinge, Fax 0721/1334739

Gesuche

Hänggleiter

Thalhofer Vector, evtl. m. Gurt u. Rettung, Tel. 089/460558

Tandemhänggleiter (Doppelsegler), m. Gütesiegel, Tel. 0721/885723

Reflex CS, Preis +/- DM 4.000,-, Tel. 07424/502024

Zephir CX, ganz in orange, Tel. 040/6770209

Thalhofer Cloud II, defekt, evtl. auch o. Check, alles anbieten, Tel. 06201/66111

Gleitsiegel

Edel ZX-XL, Tel. 07562/93077

GS-Hochleister (Ninja, Swift o. ä.) für Nahlversuche, zahle DM 50,- + Porto, auch defekt, Tel. 0214/68836

Advance Omega 2, günstig, Fr.-So. Tel. 06625/8453 Robert

Ausrangierter Gleitschirm o. Rettungsgerät für Behindertenwerkstatt. Versandkosten werden übernommen, Tel. 03581/423844, Fax: 03581/423839

Rettungsgeräte

Doppelsitzerrettungsgerät f. HG m. Gütesiegel, Tel. 0721/885723

GS-Rettungsgerät, kl. Größe, o. Check, nicht mehr f. Personenrettung geeignet, auch o. Innen- u. Außentainer, bis DM 50,-, Tel. 06021/54334 ab 18.00 h

Fluginstrumente

Funkgerät Icom A3E o. A22E, Tel. 07351/28586

Handfunkgerät Yaesu-23 R o. FT 411 o. Albrecht RV-100, Tel. 08822/4545

Funkgerät ICOM IC-A3E, Schleppsensor S3 Brüninger f. GS, Tel. 04106/3483 o. 0172/4534762

Altes, ausrangiertes Akustik-Vario, Tel. 06691/20540

AV (Höhe + Vario) digital, evtl. auch defekt, möglichst billig, Marke u. Alter egal, Tel. 07231/81131

Sonstiges

Gleitschirmflieger(in) o. m. Kind v. 19.07.-03.08.98 nach Österreich / Weißensee gesucht. Sind 3 Erwachsene u. 5 Kinder. Tel. 05622/5888 o. 6898

Altes Handy gesucht, k. Anmeldung, nur für Notfall nötig, Tel. 0511/800059

Reise-(Flug-)Partner(in) gesucht v. GS-Piloten, Mittelalter, m. Camp Bus i. Sommer Alpenraum, Spanien,... i. Winter...?, Horst Giese, Gr. Barlinge 74, 30171 Hannover

Sämtliche Info übers HG/GS-Fliegen in Lanzarote, Tel. 0721/885723

Geldspenden f. mein Gleitschirmfliegerhobby, Tel. 02156/912740

Mitfahrgelegenheit umsonst nach Österreich f. Fliegerwochenenden ab Raum Krefeld-Umgebung, Tel. 02156/912740

Zeitschriften, Swisssgider u. a., ausländische GS-Zeitschriften, Vario, sowie Mitfahrer/in f. Flugurlaub Teneriffa, Tel. 0228/327656

Raum Remscheid, Windgemeinschaft im Aufbau. Interesse? GS-Flieger meldet Euch!, Tel. 0172/8116711

Notverkauf!!!, Nova X-ACT, absolut neu, Farbe und Größe frei wählbar, DM 4550,-, Nova Philou, absolut neu, Farbe und Größe frei wählbar, DM 4350,-, Tel. 089/6709096

Fluglehrer gesucht!!! im Raum Sachsen, Festanstellung möglich, vollständige Bewerbung bitte an TOP-GLIDERS Andreas Bauer, Kesselsdorferstr.42, 01159 Dresden

AUSBILDUNG



mit ALPEN EINWEISUNG

FORTBILDUNG



SICHERHEITS TRAINING

DHV-anerkannt



FLUGTECHNIK THERMIKKURS STRECKENFLUG

FLUGURLAUB



ALPEN MITTELMEER FERNREISEN

SERVICE



SHOP WERKSTATT CHECK

CLUB



DOPPEL MITGLIEDSCHAFT SCA/DHV



Geselligkeit mit Flair SCHLOSS MOOSHEIM

Erste deutsch-österreichische Flugsportschule



SKY CLUB AUSTRIA

A-8962 Gröbming • Moosheim 113
Tel. 0043/3685/22333 • Fax 0043/3685/23610

flugsport + natur

Eine neue Rubrik erscheint ab dieser Ausgabe im DHV-info. Die Umweltseite soll Piloten und Geländehalter über Natur und Sport informieren. Insbesondere ist sie Forum für Lösungsmöglichkeiten bei Konflikten mit dem Naturschutz. Gerade die letzten Jahre haben deutlich gezeigt, daß Flugsport und Umweltschutz keine Gegensätze darstellen. Es ist zur Erkenntnis geworden, daß das Aussperren von Menschen aus dem Naturraum dem Naturschutz eher entgegensteht. Dieser kann nur dann praktiziert werden, wenn eine Beziehung zur Umwelt aufgebaut werden kann. Es gibt wohl kaum ein eindrucksvolleres Erlebnis, als die Erde von oben zu betrachten. Ein konstruktives Miteinander hilft uns allen, den Flugbetrieb naturschonend auszuüben. Die Umweltseite im DHV-info bietet Gelegenheit, die verträgliche Nutzung der Natur oder auch kritische Punkte durch die Flieger darzustellen. Beiträge hierzu sind willkommen.



Harmonisches Miteinander - Natur zum Anfassen

gen gebracht werden würde. Auf der anderen Seite fühlten sich die Piloten zu unrecht angegriffen. Beobachtungen mit zusammen in der Thermik kreisenden Greifvögeln und die lautlose Nutzung der Sonnen- und Windenergie im Luftraum widersprachen von seiten der Flieger den Thesen der Naturschützer.

Um die Widersprüche zu klären, hat sich der DHV schon sehr früh mit der Thematik auseinandergesetzt. 1992 wurde bei der Wildbiologischen Gesellschaft München (WGM) eine Studie mit dem Ziel initiiert, die Auswirkungen auf Wildtiere wissenschaftlich zu untersuchen. Nicht unsystematische Einzelbeobachtungen, sondern die Erarbeitung von Fakten mit Lösungsansätzen für ein konfliktfreies Miteinander von Wildtieren und Piloten war Ziel dieser Arbeit. Wichtigste Erkenntnisse der wissenschaftlichen Untersuchung sind die Abhängigkeit der Reaktionen von Gewöhnung (Lernfähigkeit), vom Vorhandensein von Deckungsmöglichkeiten und der Überflughöhe. Die Ergebnisse wurden den Piloten und der Öffentlichkeit präsentiert.

Durch die Änderung des Luftrechts wurde der DHV durch das Bundesministerium für Verkehr beauftragt, Erlaubnisse für Außenstarts und -landungen gemäß § 25 LuftVG zu erteilen. Dieses Erlaubnisverfahren führt der DHV nun schon seit mehreren Jahren durch.

Beispielhafte Konfliktlösung

Wohl kaum ein anderes Thema hat den Flugsport in den letzten Jahren so beschäftigt, wie das Spannungsfeld Fliegen und Naturschutz. Drachen- und Gleitschirmflieger treiben Ihren Sport zwangsläufig nicht in der Halle, sondern in der freien Natur und sind als Farbkleckse am Himmel augenfällig. Anfang der 90er Jahre waren insbesondere die Gleitschirmflieger Anlaß für oft sehr emotionale Diskussionen mit Jägern und Naturschutzverbänden. Von den Kritikern des Flugsportes wurde reklamiert, daß erhebliche Unruhe in Wildtierbestände durch das Überflie-



Fluggelände Kella-Berg - Perspektive zum Streckenfliegen



Bei den Verfahren müssen jeweils die Naturschutzbehörden beteiligt werden. Hierbei kommt es immer wieder zu Differenzen zwischen Naturschutz und Antragsteller.

Ein interessantes Beispiel hierfür ist das Fluggelände Kella-Berg am ehemaligen innerdeutschen Grenzstreifen. Das Gelände ist trotz seiner geringen Höhendifferenz von 140 m fliegerisch interessant und bietet bei entsprechenden Bedingungen auch Streckenflugmöglichkeiten. Kurz nach der Grenzöffnung wurde der Kella-Berg bereits befliegen. Im Zuge des Erlaubnisverfahrens auf Antrag des Paraclubs Lindewerra tauchten jedoch massive Probleme auf. Der Startplatz liegt direkt an einem Naturschutzgebiet. Obere wie auch Untere Naturschutzbehörde wendeten sich gegen den weiteren Flugbetrieb, da sich das Gelände in einem sehr strukturreichen, für den Naturschutz hochwertigen Bereich befindet.

Im vergangenen Herbst wurde deshalb durch den DHV ein Ortstermin mit allen Beteiligten anberaumt, um nach Möglichkeiten für eine gemeinsame Lösung zu suchen. Erfreuliches Ergebnis: Es konnte ein Weg gefunden werden, der für alle Seiten tragbar ist. Geklärt wurden die Zugangswege, die ausschließlich per pedes genutzt werden dürfen, die Anzahl der Starts und eine Vereinbarung besonderer Art: Der Paraclub Lindewerra hat sich verpflichtet, landschaftspflegerische Arbeiten, wie zum Beispiel Entbuschungsmaßnahmen oder Mäharbeiten im Startplatzbereich in Zusammenarbeit mit der Unteren Naturschutzbehörde zu übernehmen. Diese Vereinbarung bringt beiden Seiten Vorteile: Durch die Einigung wurde der Flugbetrieb überhaupt erst ermöglicht und der Verein kann zeigen, daß es mit dem Naturschutz ernst gemeint ist. Der Gewinn für den Naturschutz liegt in der kostengünstigen Pflege von wertvollen Flächen, die im Laufe der Zeit mit Gehölzen zuwachsen würden. Die luftrechtliche Erlaubnis konnte in Folge durch den DHV erteilt werden. Wer in Kella fliegen möchte, sollte auf alle Fäl-

le Kontakt mit dem Paraclub Lindewerra aufnehmen, damit dieses gelungene Beispiel für konstruktive Lösungen nicht in Gefahr gerät.

Björn Klaassen

Thermik nützen - Adler schützen!

Ein Bericht von Ulrich Brendel von der Nationalparkverwaltung Berchtesgaden über das Projekt der Allianz Stiftung zum Schutz des Steinadlers



Die Allianz-Stiftung unterstützt großzügig ein Projekt zum Schutz des Steinadlers im Nationalpark Berchtesgaden. Die Studie untersucht das Verhalten des Adlers auch unter dem Gesichtspunkt der Einflüsse durch Freizeitnutzung. Dabei hat sich herausgestellt, daß ein friedliches Miteinander zwischen dem König der Lüfte und den Fliegern möglich ist.

Mit Nationalparkverwaltung, örtlichem Verein und DHV hat sich eine fruchtbare Zusammenarbeit entwickelt. So konnten Grundregeln erarbeitet werden, bei deren Einhaltung man Konflikte von vornherein vermeiden kann:

- Möglichst hoch über Grund fliegen.
- Felswände unterhalb 2.000 m NN meiden, da diese als Brutfelsen von Bedeutung sind.
- Im Falle einer Störung am Horst einfach abdrehen und wegfliegen.

Grundsätzlich sollte man sich als Pilot während seines Fluges vor einer thermikträchtigen Steilwand im Frühjahr/Frühsummer immer vor Augen halten, daß diese Bereiche in bestimmten Höhenlagen auch optimale Brutfelsen

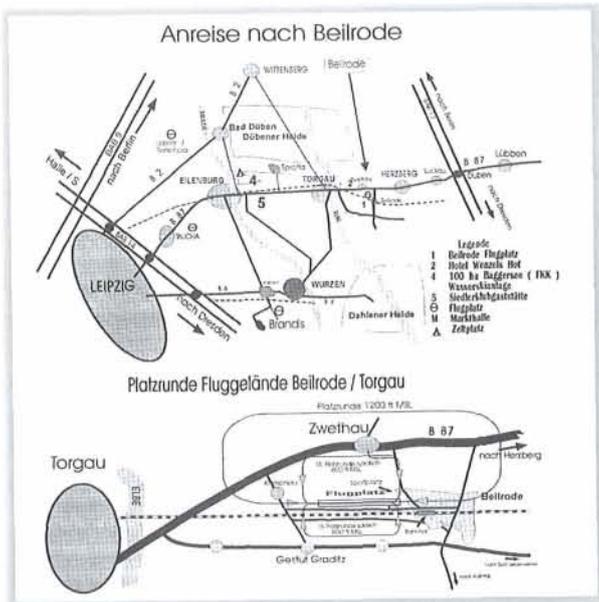
für unsere Steinadler darstellen. Konflikte können vermieden werden, wenn man dem Adler deutlich zeigt, daß man »sein Zuhause« respektiert. Trotzdem kann es zu unvorhersehbaren Situationen im Horstbereich kommen - aber wie weiß man, wann man »Familie Adler« wirklich stört?

Auf alle Fälle sollte man den wellenförmigen Girlandenflug des Steinadlers während der Monate März bis August stets als dringende Aufforderung verstehen, den

gerade befliegenen Bereich in unmittelbarer Nähe einer Horstwand zu meiden. Daher gilt: Immer einen Abstand von möglichst 200 bis 300 m zur Felswand einhalten oder aber sofort ausweichen und abdrehen, falls man Adler auf diese charakteristische Art und Weise fliegen sieht. Störanfällig sind vor allem Steinadlerpaare, die Flugbetrieb nicht gewöhnt sind.

Außerhalb der Brutzeit - also von Mitte August bis Ende Februar - sind Begegnungen mit Adlern zumeist nur harmloser Natur und führen ganz im Gegenteil oftmals zu den schönsten Erlebnissen beim Fliegen in den Alpen: Sich mit dem König der Lüfte im selben Thermikschlauch in den Himmel zu schrauben.

Ulrich Brendel



Aktiver Club

1990 wurde der Leipziger Drachenfliegerverein als Luftsportverein für alle Sparten der Fliegerei gegründet. Der Agrarflugplatz Beilrode wurde für den inzwischen auf 40 aktive Mitglieder angewachsenen Verein zum Zentrum für vielfältige Aktivitäten. Geschleppt wird hauptsächlich mit UL, Gleitschirme auch mit der Winde, Thermikflüge sind bei allen Windrichtungen möglich.

Informationen über die vielfältigen Flug- und Freizeitaktivitäten erhält man von dem Vorsitzenden Eike Damer Tel./Fax 03423/606678 oder 0172/6210514, Sportwart Dr. Dieter Münchmeyer 034224/40307 oder 0172/7229655, Kassenswart Dieter Kleinert 03421/716852 oder 0172/5254061

Leipziger Drachenflieger
Eike Damer

Interessante Vereinszeitschrift

Wie jedes Jahr erstellt der Drachenflugclub Loffenau eine Vereinszeitschrift. Neben den formellen Hinweisen zum Fluggebiet bereichern Gedichte und Geschichten zum Thema Fliegen, Sicherheits- und Wettbewerbsinformationen die Lektüre. Dieses Heft wird auf Wunsch auch Gästen und Interessenten zugeschickt. In Loffenau sind Gastflieger (Drachen!) gerne gesehen, wenn diese unsere Regeln berücksichtigen.

Informationen bei: Edwin Hecker, Tel. 07083/1767, Frank Brüstle, Tel. 0721/613916

Drachenflug-Club Loffenau
Frank Brüstle

Noch'n Schein?

Entgegen dem Leserbrief im Info März 1998 (Sicherheitstraining) bin ich nicht der Meinung, daß ein Sicherheitstraining mit in die Ausbildung einbezogen oder zur Pflicht werden sollte. Erst im letzten Jahr wurde das freie Fliegen durch die Harmonisierung mit Österreich und dem damit fälligen Checkflug weiter eingeschränkt.

Die in Deutschland geltenden Bestimmungen gehören so wieso zu den strengsten in Europa und sind vollkommen ausreichend.

Es liegt in der Verantwortung jedes einzelnen Piloten, ob er ein Sicherheitstraining absolvieren will oder nicht. Bei 11 Jahren Flugerfahrung habe ich bereits drei Trainings absolviert und nicht nur eines nach sieben Jahren.

Christian Fauter

Ungarn-Aktion

Anläßlich der Free Flight '98 haben wir eine Sammelaktion für Flugausrüstungen gestartet. Wer also jegliche Art von Flugausrüstungen (GS, HG, RS, Gurte, Varios, Winden, etc.) spenden oder für kleines Geld abgeben will, meldet sich bitte unter der Telefonnummer D-0177-3452748 oder schickt sie direkt an Stefan Stautner, E. Eschenbach-Weg 15, D-84508 Burgkirchen. Porto und sonstige Kosten können übernommen werden.

Mit Hilfe der gesammelten Ausrüstungen werden junge Piloten in Ungarn unterstützt, die sich sonst kein Equipment leisten könnten. Desweiteren können alle Interessierten Informationen über Flugmöglichkeiten in Ungarn erhalten.

FSV »Himmel, Arsch und Zwirn«
Stefan Stautner

Falsche Landetechnik

Ihm kam der Überblick abhanden,
als er mit einem Gleitschirm flog.
Er hatte nämlich nicht verstanden,
warum man, um damit zu landen,
an beiden Steuergriffen zog.
Er zupfte an der rechten Leine,
dann wieder links, als wär's ein Spiel.
Kurz vor der Landung zog er keine,
weshalb er sich dann beide Beine
verstauchte, als er runter fiel.

Bruno Wendt



Neuregelung des Schleppbetriebs

Aufgrund des in der letzten und nun auch schon wieder in der neuen Saison aufgetretenen geländeüberfordernden Betriebs und wohl auch dadurch verursachten unkameradschaftlichen und zum Teil vereinschädlichen Verhaltens von Gastfliegern sind wir gezwungen, eine Neuregelung einzuführen. Unser Beschluß sieht vor, daß Gäste künftig zwischen 10.00 Uhr und 11.00 Uhr telefonisch nachfragen, ob die von uns neu festgelegte Obergrenze von 10 Piloten noch die Teilnahme an diesem Schlepptag erlaubt. Wer direkt zum Fluggelände kommt, riskiert die Absage vor Ort. Da wir unsere, von den betroffenen Gemeinden auf jederzeitlichen Widerruf gehaltene Genehmigung nicht riskieren wollen, bitten wir um Verständnis für unsere Neuregelung des Schleppbetriebs.

Hängegleiter Schleppverein Nix wie Nuff Offenbach
Tel.: 06348/1227 Lothar Braun
oder 06348/8709 Michael Mühe

Miro in Not

Ein Bilderbeitrag von Oliver Guenay 1993 im Gleitschirm-Magazin war für mich und viele andere Gleitschirm-Kameraden der Auslöser, um eine der faszinierendsten Flugregionen kennen und lieben zu lernen: Slowenien.

Einen wesentlichen Anteil bei der Vermittlung dieser Faszination hatte dabei Miro Fratina aus 65222 Kobarid, Markova 1, zusammen mit seiner ganzen Familie.

Gerne erinnere ich mich noch zurück an so manchen abenteuerlichen Flug am Stol, am Kuk und am Krasji Vrh und wie die ganze Familie Fratina sich für die Rundum-Betreuung der Fluggäste eingesetzt hat, ohne sich dabei goldene Nasen zu verdienen.

Daß nicht nur in Umbrien große Verwüstungen durch Erdbeben angerichtet wurden, sondern Mitte April eben auch in Slowenien und ganz speziell auch in Kobarid, ist in den Nachrichten fast untergegangen. Mehr durch Zufall habe ich erfahren, daß die ganze Wohnung der Familie Fratina durch dieses Erdbeben unbewohnbar geworden ist und große Reparaturarbeiten erforderlich sind.

Ich möchte daher alle Flugkameraden, die sich ebenfalls an die großartige Gastfreundschaft dieser liebenswerten Familie erinnern, bitten, vielleicht einen kleinen Beitrag zu deren Reparaturarbeiten zu leisten. Auch zusätzliche Zeichen von Solidarität (ohne persönliche Kenntnis der Familie) wären sicherlich eine schöne Geste. Das Unterstützungskonto für Miro und seine Familie ist die Kto.-Nr. 203 140 01, Volksbank Furtwangen, BLZ: 694 917 00

Rainer Mente

Vorstand im Amt bestätigt



V.l.n.r. Hartmut Lehr, Öffentlichkeitsarbeit; Wolfgang Wollsfifer, 1. Vorsitzender; Benno Faulhaber, Technik; Andreas Schmidt, Kassierer; Horst Grieser, 2. Vorsitzender; Rolf Hausmann, Schriftführer

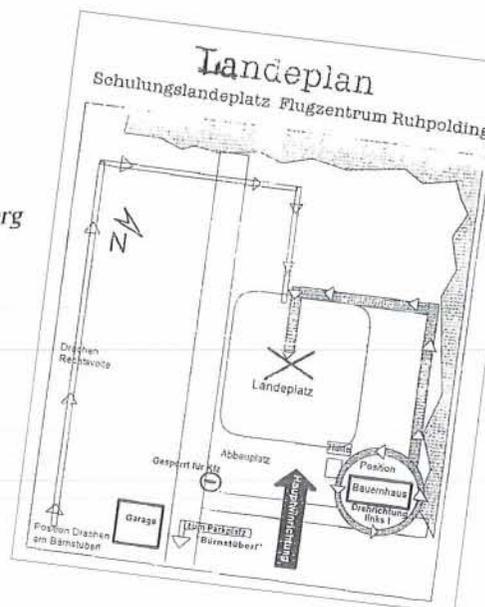
Die Jahreshauptversammlung der Taunus Drachenflieger wurde durch das Erscheinen zahlreicher Vereinsmitglieder ein voller Erfolg. Der Vorstand berichtete von seinen Aktivitäten der vergangenen 2 Jahre und zog eine positive Bilanz an unfallfreien Starts und Landungen auf dem Flugplatzgelände der SGS Pohlheim. Zu Höhepunkten zählten die 10-tägige Vereinsfreizeit im letzten Jahr, die in den Vogesen stattfand, und der »Tag der offenen Tür«, der in einer gemeinsamen Aktion mit den Segelfliegern durchgeführt wurde. Auch für dieses Jahr sind wieder einige attraktive Ziele gesteckt worden. Im Anschluß daran wurde der Vorstand entlastet und von den Mitgliedern wiedergewählt. Wer mehr über unseren Verein wissen möchte, hier unsere Internetadresse: <http://www.hochtaunus.net/vereine/pdf>

Taunus Drachenflieger
Hartmut Lehr

Ruhpolding / Fluggelände Unternberg

Das Landen am Unternberg / Ruhpolding ist ab 01.03.1998 nun auch für Gleitschirmpiloten am Landeplatz Bärngschwendt möglich. Um einen reibungslosen Ablauf zu garantieren, sind die vorgeschriebenen Landevolten unbedingt einzuhalten!

Die Vorstandschaft





Großes Fliegerfest an der Mosel

Die Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn e. V. richten vom 31.07. - 02.08.98 in Zusammenarbeit mit den Gemeinden Lasserg/Münstermaifeld und Burgen an der Untermosel ein großes Fliegerfest mit einem Fun-Wettbewerb aus.

Teilnahmeberechtigt sind alle Piloten ab A-Schein. Es sind viele Geld- und Sachpreise zu gewinnen. Gestartet wird bei guten Windverhältnissen am bekannten Fußstartplatz in Lasserg oder aus der vereinseigenen Winde. Neben dem Wettbewerb wird sich auch um die nichtfliegenden großen und kleinen Zuschauer gekümmert. Das abendliche Fliegerlatein wird bei einem guten Gläschen Moselwein und einem zünftigen Après-Flying gesponnen.

Übernachtungsgäste sind willkommen und werden entweder auf dem Campingplatz direkt am Landeplatz untergebracht oder in einer der zahlreichen preiswerten Pensionen am Ort.

Wer mehr über die Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn e. V. wissen möchte und die genauen Ausschreibungsunterlagen anfordern will, kann sich an den Vorsitzenden des Vereins, Werner Schmitt, wenden, Tel.: 06773/418.

Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn
Frank Herr

Wetter- und Streckenflugseminar

Das Wetter- und Streckenflugseminar mit Hannes Schmalzl war ein außerordentlich informatives Ereignis. Neben allgemeinen Wetterlagen und Wettererscheinungen überraschte er uns mit Hinweisen und Belegen, wie sich scheinbar klare Wettersituationen in kurzer Zeit ganz anders entwickeln können. Er verdeutlichte dann seine langjährigen Untersuchungen über die besten Streckenflugtage, besonders im Hinblick auf den Zeitabstand vor oder nach den Frontdurchgängen.

Anschaulich auch seine Hinweise zu den ungewollten Sicherheitstrainings durch Lee-Effekte bei Nord-

lagen. Später erklärte er uns noch die Streckenrouten durch das Zillertal bis hin zum Alpenhauptkamm. Das sollte eigentlich nur noch im kleinen Kreis stattfinden, die Zahl der Interessierten nahm aber nicht ab. Wir freuen uns schon auf ein nächstes Seminar mit Hannes!

1. Eichenauer Sportverein, Abt. Gleitschirmflieger
Jörg Buchert



Berchtesgadener Drachenflugtag 1998

Am 15./16. August veranstalten die Berchtesgadener Drachenflieger ihren mittlerweile 21. Flugtag.

Auf dem Veranstaltungsprogramm stehen ein einfacher Flugwettbewerb mit einem Zeit-Ziel-Gipffliegen über dem Königssee und den Berchtesgadener Bergen. An den Abenden ist jeweils ein gemütliches Beisammensein am Landeplatz in Schönau am Königssee vorgesehen. Auch die Berchtesgadener Gleitschirmflieger wollen sich am Flugtag beteiligen. Als Rahmenprogramm sind Ultraleichtflugzeug-Demonstration, Fallschirmspringen und Windenschlepp mit Gleitschirmen und Drachen vorgesehen. Am Landeplatz ist bei bayerischer Musik, Unterhaltung, einem Standkonzert und Bewirtung für das Wohl der Piloten und Zuschauer gesorgt. Bei schlechtem Wetter ist als Ausweichtermin der 22. und 23. August geplant. Die Berchtesgadener würden sich über das Kommen vieler Piloten, Freunden und Bekannten freuen.

Berchtesgadener Drachenflieger
Adolf Brunold



Der Traum vom Fliegen

Wieviele Hohenhaslacher es waren, die ihn geträumt haben? Geträumt haben ihn sicher bereits Generationen von Hohenhaslachern, als sie, ihre Arbeit im Weinberg oder auf dem Feld unterbrechend, dem Spiel der Vögel zusahen, die dort, am Trauf des Teufelsberges, scheinbar mühelos mit den Kräften des Windes spielten.

1994

Erst seit wenigen Jahren ist es Menschen möglich, mit erstaunlich wenig Aufwand, den gefiederten Vorbildern in ihr Element zu folgen! Kreative Ideen, voranschreitende Technik und moderne Materialien, Mut und Pioniergeist haben dies ermöglicht. Doch immer noch bleiben wir, im Vergleich mit ihnen, einfach Stümper. Allein der Start! Eben erst gelandet, läßt sich der Vogel, von seinem Ast, einfach fallen. Dafür brauchen wir Flieger schon etwas mehr! Und 1994 war es, als ganz oben, gerade am Rand zum Wald, alte Reben neuen weichen mußten. Ebenso wie diese freie Fläche in kurzer Zeit von natürlichem Bewuchs wieder in Besitz genommen worden wäre, tauchten aus unterschiedlichsten Richtungen, wie von Magneten angezogen, bald darauf Menschen auf, die für diese Umgebung neue Utensilien mitbrachten. Rucksäcke, Stoffballen, Stangen, Latten, kurz alles, was zum Fliegen taugt, wurde mit schwerem Schritt hinaufgeschleppt. Ein kurzes Hantieren, Prüfen, Konzentrieren, ein tiefer Atemzug, energische, rasche Schritte in Richtung Tal, Stoffrascheln, kritischer Blick, Beine in die Luft!!! Es war die reine Freude! Flieger und erholungssuchende Spaziergänger, jeder hatte seinen Spaß! Die einen genossen das Hochgefühl des Schwebens, die anderen hatten zur guten Luft und zum weiten Blick übers Land nun auch noch bunte Tupfen in der Luft. Nicht nur eine Augenweide, so mancher wohl öfters geübte Sonntagsspaziergang, der etwas »still« begonnen hatte, regte nun zum Austausch mit Nachbar oder Nachbarin an. Sogar sich ansonsten fremde Menschen sprachen plötzlich miteinander, und das in einem Land, wo niemand lacht, wo man aus Weizen Spätzle macht, wo man noch übern Balken schaut und jede zweite ihren Karle haut. Doch ein Weinberg ist kein Ast! Das war auch vorher schon klar! Klar kamen die Flieger auch mit dem Besitzer ihres »Start-Astes« und auch ein »Lande-Ast« für die doch etwas zu groß geratenen Vögel wurde in Form einer Brachwiese entdeckt. Alles schien sich blendend zu entwickeln! Doch ausgerechnet unsere »Flug-Äste« stehen in einer besonderen Welt! Diese Welt ist als Naturpark ausgewiesen. Und wer darin Äste beansprucht, der muß auch prüfen lassen, ob Ast und Umgebung auch keinen ungebührlichen Schaden nehmen. Es wurde ein langes und zähes Prüfen. Gründlich wurde geprüft. Die einen hatten schnell geprüft, daß die Chancen gut sind, unten am rechten Fleck gesund anzukommen. Die anderen taten sich eher schwer mit unseren gefiederten Freunden, weil sich niemand sicher war, ob

es ihnen eventuell mit unserer Anwesenheit genauso geht. Wieder anderen lag die Unversehrtheit, der in näherer Entfernung vorbeihuschenden Fahrzeuge, samt ihrer Insassen zu Recht am Herzen. Eine Möglichkeit der Befragung Beteiligter ergab sich nicht zu jeder Sache, was sicher nicht erleichternd wirkte. So redete man lange und fruchtbar - oder muß ich da »furchtbar« schreiben? - miteinander. Wie es sich für einander Prüfende wohl gehört, gab es auch eine Zeit der Abstinenz, vom Fliegen, nicht vom Reden! Wer weiß, vielleicht läuterte auch das die Sinne und damit die Präzision der Argumente! Denn plötzlich, ein Ruck ging durch die Flieger, Flugbetrieb mit Auflagen. Fliegen ist Fliegen! Ob mit oder ohne? Egal! Hauptsache daß!!

1995

Da Auflagen verbindliche Dinge sind, lag es nahe, sich mit Risiken und Nebenwirkungen von Auflagen zu befassen. Und da lag es im Argen! Wenig Verbindendes kam zum Vorschein! Einer trug das Risiko, der Rest flog dafür, von drückender Last befreit, höher, weiter und lieber als je zuvor. Das konnte auf Dauer so nicht gut sein! Was nun? Sie ahnen schon richtig! Die Geburt eines Vereines stand wohl an. Die »i. Hohenhaslacher Flieger«.

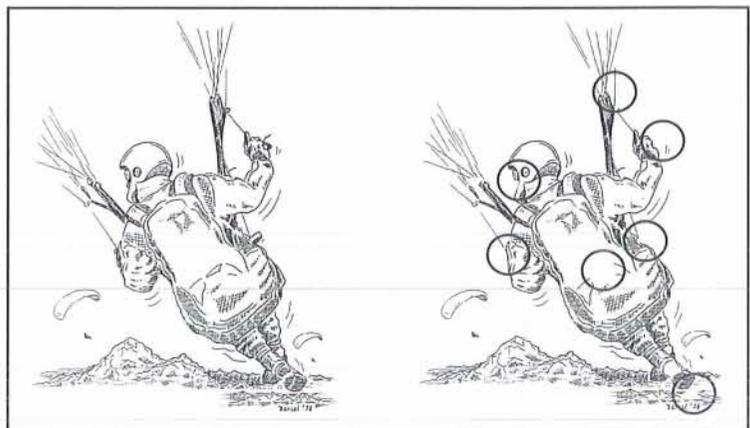
1996

Nach vielen disziplinierten Flügen wurden die uns auferlegten Auflagen zum Teil zurückgenommen. Das hat wieder einiges vereinfacht. Einschränkungen zugunsten unserer Umgebung, die tragen wir eher gerne mit. Diszipliniert wollen wir jedoch auch weiter fliegen, denn wir möchten, nicht nur als Verein, gesund älter werden.

i. Hohenhaslacher Flieger

Alfred Raiser

Suchbild Auflösung aus Heft 95





Neuwahlen und Jahresprogramm

Einer der großen Vereine im DHV, die Ostallgäuer Drachen- und Gleitschirmflieger Marktoberdorf e.V., hielt Anfang März seine Jahreshauptversammlung ab. Turnusmäßig standen auch Neuwahlen auf der Tagesordnung. Die Vorstandschaft wurde bis auf den 2. Vorstand und die Kassiererin, beide standen aus persönlichen Gründen nicht mehr zur Verfügung, mit großer Mehrheit im Amt bestätigt. Auch das heuer wieder herausgegebene Jahresprogramm kann sich sehen lassen. Mehrere Ausfahrten und Flugsafaris nach Österreich und Italien stehen wieder auf dem Programm. Zu diesen Veranstaltungen sind außer den Vereinsmitgliedern auch »Nichtmitglieder« herzlich eingeladen. Für Informationen über Vereinsaktivitäten und für die aktuelle Wettervorhersage steht das vereinseigene Info-Telefon 08805/9418 zur Verfügung.

Ostallgäuer Drachen- und Gleitschirmflieger Marktoberdorf

Rettungsgeräte

Bei Kai und Klaus in Eggenstein haben wir ein Seminar rund ums Rettungsgerät absolviert. Der Kurs war gut besucht, ein Indiz für die Notwendigkeit solcher Veranstaltungen. Kai versorgte uns mit Informationsmaterial und erläuterte recht eindrücklich technische Schwächen einzelner Bauteile und Systeme. Er berichtete von immer wieder vorkommenden Pilotenfehlern und Fehlverhalten in Extremsituationen. Nach mehreren Wurftrainings, gefolgt jeweils von Packvorgängen, immer kontrolliert von den Profis, habe ich jetzt soviel Sicherheit, daß ich meine Rettung nach Vorschrift packen kann. Vorbildung hatte ich schon durch einen Packerkurs des DHV in Altenstadt.

Immer daran denken:

Ein gut gepacktes Rettungsgerät kann unser Leben retten!!

Werner Bolle

Coesfelder Windenschleppgemeinschaft sucht Mitglieder(innen)

Wir sind eine Windenschleppgemeinschaft in Coesfeld (nahe Münster) für Drachen- und Gleitschirmflieger(innen) (keine Schulung) und suchen neue aktive Mitglieder(innen). Bei uns steht die gemeinsame Freude am Fliegen im Vordergrund, weniger das rein leistungsorientierte Fliegen. Aber auch von unserem Gelände wurden schon 100 km Strecke erflogen. Es wird bei entsprechendem Wetter an jedem Wochenende o. Feiertag geflogen; ab und zu auch mal während der Woche. Nähere Infos unter Tel.: 0251/615979 oder 05244/98879

Lutz Ebeling



Sicherheitstraining in der Halle

Vor Beginn der Flugsaison '98 veranstaltete der DFC Saar, wie jedes Jahr, ein Sicherheitstraining. In der angemieteten Turnhalle in Lebach fanden sich ca. 25 Piloten ein, die an Ringen hängend und durch die Luft wirbelnd eine Notöffnung mit ihrem Rettungsgerät üben konnten. Nach dieser meist recht lustigen Angelegenheit begann der ernste Teil des Tages. Jeder hatte die Gelegenheit, seinen Fallschirm gründlich zu untersuchen und, je nach Berechtigung, selbst zu packen.

Vereinsmitglied und Drittpacker Helmut Bonertz hatte alle Hände voll zu tun, die Schirme der »Nichtselbtpacker« wieder fachgerecht in ihren Containern zu verstauen.

Nach getaner Arbeit wurde saarländische »Lyoner mit Weck« und Kaffee und Kuchen gereicht. Jeder der Teilnehmer ist mit dem guten Gefühl nach Hause gegangen, sich, zumindest was das Rettungsgerät angeht, optimal auf die jetzt beginnende Flugsaison vorbereitet zu haben.

Drachenflugclub Saar
Elisabeth Höhn



Mit neuen Ideen in's nächste Jahrtausend

Die bisher größte Mitgliederversammlung konnte der Vorstand des Drachenfliegerclub in der Gemeindehalle Olsberg-Elpe begrüßen.

Nach einem Rückblick auf die Situation der Fluggelände und auf den German Cup wurde mit großer Mehrheit die Aufhebung der Quotenregelung beschlossen. Bisher konnte ein Gleitschirmflieger nur nach einer Aufnahme eines Drachensportpiloten neues Mitglied werden. Weil die Leistung der Gleitschirme stark gewachsen ist und heute mehr Gleitschirmflieger als Drachensportpiloten ausgebildet werden, hat sich der Verein bei den Vorstandswahlen darauf eingestellt. Burkhard Schulte führt den Verein in das nächste Jahrtausend als 1. Vorsitzender, auch Didi Burmann aus Elpe bleibt 2. Vorsitzender. Neu in den Vorstand wurde Ralf Frigge aus Oeventrop gewählt, der jetzt die Gleitschirmflieger vertritt und als Export-Manager unseres Vereinessponsors Veltins tätig ist. Auch ein Gleitschirmflieger ist Jörg Leske aus Bruchhausen, der den bisherigen Schriftführer unterstützt. Der bisherige Sportwart stand nicht mehr zur Verfügung für ihn wurde Matthias Strauß aus Niedersfeld gewählt.

Drachenfliegerclub West
Burkhard Schulte

Die neuen Starrflügel

In dem Bericht »Evolution oder Revolution« wird von Ernst Schneider über einen »Test« berichtet und es werden »gemessene« Polaren angegeben, insbesondere für die beiden Starrflügler »Pegasus« und »Exxtacy«. Jeder, der jemals Polarenmessungen durchgeführt hat, weiß, wie schwierig solche Messungen sind. Ganz wichtig ist bei dem Vergleich von zwei verschiedenen Flugzeugmustern, daß die beiden Typen auch wirklich »vergleichbar« sind. Das war hier ganz offensichtlich nicht der Fall! Der »Pegasus« hatte - ganz im Gegensatz zu dem »Exxtacy« - keine profilierte Basis und auch keine verkleideten Trapezecken. Es wird wohl keinen Fachmann wundern, wenn er dann erheblich »schlechter« abschneidet. Ganz schlimm finde ich, daß dann die Polaren der beiden Starrflügler im DHV-Info mit scheinbar »absoluten« Werten abgedruckt wurden, obwohl darin der »Pegasus« ganz klar benachteiligt wurde. Jeder Drachensportpilot, der einen Starrflügler kaufen will und der zwischen einem der beiden Flieger wählen möchte, wird dadurch ganz klar in die Irre geführt. Meiner Meinung nach ist dieser Artikel ausgesprochen unfair!

Karl Nickel



Von links: Stefan Braun, Frank Sorgner, Werner Schlegel (Vorsitzender) und Eberhard Lenz sowie Frank Sorgner

Neue Vorstandsmitglieder

Am 06.03.98 fand die Jahreshauptversammlung der Asslarer Gleitschirmflieger statt. Nachdem der Jahresbericht und der Kassenbericht vorgelesen und die Kassenprüfer ihr o.k. gaben, standen Neuwahlen an.

Frank Sorgner (2. Vorsitzender) und Eberhard Lenz (Kassierer) stellten nach 5-jähriger Tätigkeit ihr Amt zur Verfügung. Volker Benk, bisher Beisitzer, wurde zum neuen Kassierer gewählt. Frank Unruh, der seit 4 Jahren dem Verein angehört, wurde neuer 2. Vorsitzender. Stefan Braun wurde als Beisitzer gewählt.

Höhepunkte im Jahr 97 waren die Flüge von Martin Söhn (über 130 km) und Peter Koch (70 km) aus der Winde. Es wurden über 400 Schlepps gemacht, wobei die höchste Ausklinkhöhe bei 520 m liegt. Selbst Bürgermeister Esch konnte sich von der Faszination »Gleitschirm« bei einem Tandemflug überzeugen.

Wer näheres über den Verein wissen möchte, kann eine Nachricht auf dem Anrufbeantworter 06441/85854 hinterlassen.

Asslarer Gleitschirmflieger
Werner Schlegel

Wetterstation Finkenhof

Seit April könnt Ihr unsere Wetterstation unter der Rufnummern 06261/670638 abhören. Die Gastflugregeln hängen am Landeplatz aus und sind zu befolgen! Wir möchten nochmals darauf hinweisen, daß die Auffahrt zum Startplatz nur mit Vereinsmitgliedern erlaubt ist.

Infos unter 06293/1818 o. 06293/1448

Delta Club Mosbach
Klaus Gramlich

Fliegen am Pfaffenberg

Die nicht gefährdende Befliegung des Pfaffenbergs (Leuchtenburg) erfordert Wissen um einige Eigenheiten des Fluggebietes. Die Kahlaer Feuerwehr weiß leider schon genau, wie man ignorante Gleitschirmflieger aus den Bäumen holt. Und diese hielten und halten es meist nicht für nötig, einheimische Piloten zu kontaktieren. Wie alle Fluggebiete mit wachsendem Bekanntheitsgrad ist Jena im allgemeinen und der Pfaffenberg (Leuchtenburg) im besonderen zunehmend frequentiert. Die ursprünglich begeisterten Anwohner sind inzwischen verärgert über rowdyhaftes Benehmen einzelner Gastpiloten.

Uns liegt es fern, die Reglementschraube anzuziehen, aber die wenigen unbelehrbaren, ignoranten und egoistischen Flieger zwingen uns zu Maßnahmen, unter denen auch die meisten verantwortungsbewußten, rücksichtsvollen und gern gesehenen Piloten aus umliegenden Vereinen zu leiden haben.

Ab sofort dürfen alle Gastflieger erst nach Einweisung bzw. Rücksprache mit dem Geländewart oder dessen Helfer (s. Adressen) oder in Anwesenheit und mit Genehmigung eines Clubmitgliedes starten.

Kontaktadressen: Ralf Endres, Tel. 036424/53696; Thomas Heppner, Tel. 0172/4273674; Mario Brömel, Tel. 036426/22364

Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Jena
Peter Lausch

Neuer Vorstand

Bei der diesjährigen Hauptversammlung war turnusmäßig die Vorstandschaft neu zu wählen. Nachdem Michael Funk und Franz Schädle, nach 10jähriger Zusammenarbeit, ihre Ämter als erster und zweiter Vorsitzender zur Verfügung gestellt hatten, war die Versammlung aufgerufen, diese neu zu besetzen. Für die Wahl zum 1. bzw. 2. Vorstand stellen sich Jürgen Dillenz (HG+GS) und Sabine Schwenk (GS), zur Verfügung. Beide wurden von der Mitgliederversammlung einstimmig gewählt und nahmen die Ämter an.

Bei den anderen Vorstandsämtern ergaben sich keine Änderungen. Die beiden Amtsinhaber Manfred J. Müller und Gerald Wiener wurden ein weiteres Mal als Kassierer bzw. Schriftführer bestätigt.

Mit der Neuwahl ändert sich auch die Vereinsanschrift. Sie lautet jetzt:

d'schwoba erbach e. v. c/o Jürgen Dillenz
Buchenlandweg 275/8, 89075 Ulm

d'schwoba, schwäbische drachenflieger erbach
Michael Funk

Neuer Vorstand

Nach der Jahreshauptversammlung setzt sich der Vorstand des Flugsportvereins Gleitschirmfreunde Hartenrod wie folgt zusammen: 1. Vorsitzender Albrecht Wagner, Schriftführer Udo Schlag, Kassierer Michael Schneider, Beisitzer Dirk Schmidt, Jürgen Roth, Holm Hortobagy und Dirk Bankmann. Die neue Vereinsadresse lautet: Flugsportverein Gleitschirmfreunde Hartenrod e.V., Geschäftsstelle Albrecht Wagner, Ost-West-Ring 37, 37075 Gladenbach-Weidenhausen, Tel.: 06462/1432 oder 0171/6002833.

Unter diesen Nummern können Vereinspiloten sowie gern gesehene Gastpiloten erfragen, ob und wo geflogen wird. Auch auf unserem Schleppgelände bei Hartenrod-Schlierbach (SO-SW u. O-NO, Schlepphöhe 300 m + 130 m zum Landeplatz) sind Gastpiloten willkommen. Auch besteht für Interessierte die Möglichkeit, als Passagier erste Flugerfahrungen zu sammeln.

Gleitschirmfreunde Hartenrod
Dirk Bankmann

Aktionswochenende der Himmelsstürmer Lahn

Die Himmelsstürmer Lahn suchen noch aktive Pilotinnen und Piloten, die am Flugsportzentrum Ailertchen / Westerwald in die Luft gehen wollen. In Ailertchen können wir in kameradschaftlicher Kooperation mit den ansässigen Motor- und Segelfliegern ungezwungen unserem Sport nachgehen.

Seit 2 Jahren steht neben der vereinseigenen Winde für Gleitschirm- und Drachenschlepp ein UL zum gezielten Einstieg in die Thermik bereit.

Im Rahmen eines Aktionswochenendes am 29. und 30.08.1998 halten wir ein einmaliges Angebot vor: Neueinsteiger zahlen eine Aufnahmegebühr von lediglich DM 100,- und fliegen an beiden Tagen gratis an der Winde. Ein UL-Schlepp ist ebenfalls frei.

Also nicht lange zögern und am 29. oder 30. August in Ailertchen vorbeischaun.

Info: Harald Möglich, Tel. u. Fax: 06442-7735

Himmelsstürmer Lahn / Drachen- und Gleitschirmflug



Fluggelände Pig Mountain bei Wörth/Donau

An thermischen Tagen entwickelt der Pig Mountain ein eigenes Windsystem, das schöne Soaring- und auch Thermikflüge zuläßt.

Manchmal sind die thermischen Ablösungen so stark, daß nicht geübte Gleitschirmpiloten auf einen Start verzichten müssen.

An schönen Wochenenden und Feiertagen treffen sich hier auch viele Familien mit Wohnmobilen aus ganz Ostbayern, um das Wochenende hier zu verbringen.

Wegen der Lage im Landschaftsschutzgebiet ist es wichtig, sich vor dem Fliegen eine genaue Einweisung vom Geländehalter, Flugzentrum Bayerwald, Tel.: 09401/8760, einzuholen. So ist auch gesichert, daß uns dieser wunderbare Flugberg noch lange erhalten bleibt.

Startüberhöhungen und lange Flüge sind keine Seltenheit. Der erste Streckenflug von 20 km von diesem Startplatz aus ist mit einem Overall im Wert von DM 450,— dotiert.

Georg Höcherl

Sommerfest

Wir laden alle GS- und HG-Piloten und -Pilotinnen am 25. und 26. Juli 1998 zu unserem Sommerfest nach Mehring / Mosel ein. Für Essen und Getränke ist durch den Platzwirt rund um die Uhr bestens gesorgt.

Es kann auf dem Campingplatz Mehring oder in Pensionen und Hotels in der näheren Umgebung übernachtet werden. Ein Shuttledienst zum Startplatz ist organisiert.

Das Gelände verlangt einen unbeschränkten Luftfahrerschein. Info-Telefon für Wetter am Sommerfest ab 23.05.98, 20.30 Uhr und Rückfragen 06687/92213.

Wir wünschen eine gute Anreise und viel Spaß in Mehring.

Gleitschirmflieger Saar-Pfalz
Stefan Truar

Jahreshauptversammlung und Neuwahlen

Auf der gut besuchten Jahreshauptversammlung erläuterten der Vorsitzende des DFC Klaus Pröpster und der Schriftführer Horst Bisinger die Geschehnisse des letzten Vereinsjahres. Im 21. Lebensjahr bestete der Verein aus 94 Mitgliedern, davon 31 Drachen- und 58 Gleitschirmfliegern. Mit dazu gehören 8 passive und 4 Ehrenmitglieder.

Bei den anschließenden Neuwahlen gab es einige Veränderungen. Einstimmig wiedergewählt wurde der 1. Vorsitzende Klaus Pröpster. Ralf Hodler wurde zum 2. Vorsitzenden gewählt. Er übernimmt das Amt von Willibert Pfister, der aus beruflichen Gründen das Amt nicht weiterführen kann.

Kassierer Jürgen Lehnert wurde in seinem Amt einstimmig bestätigt. Gudrun Keim wurde einstimmig zur neuen Schriftführerin gewählt. Zum neuen Ausbildungsleiter wurde Josef Gomeringer gewählt, als Ausschußmitglieder in ihrem Amt bestätigt wurden Siegfried Gucker und Helmut Geiselhart und neu Georg-Friedrich Schwarz.

DFC Starzeln
Gudrun Klein

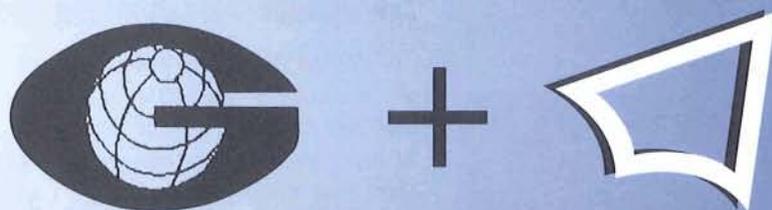


Schleppwochenende

Am 18. und 19. Juli findet auf der Kuchalb unser Schlepphock statt. Für's leibliche Wohl wird bestens gesorgt werden. Wir werden das ganze Wochenende schleppen und haben auch Möglichkeiten für Doppelsitzerflüge an der Winde. Samstags haben wir Freunde für verschiedene Flugvorführungen (Ballon, UL) eingeladen. Wir rechnen mit gutem Wetter und vielen interessierten Gästen und Freunden. Ab 17. Juli könnt Ihr Näheres an unserem Infophon unter 0171/4505465 erfahren.

Windenschlepp-Gemeinschaft
äußerst schleppend Kuchen
Isabelle Merkel

Zwei starke Partner



Der Sicherheitsplan, der genug Geld fürs Hobby läßt!

- ▶ Monatliche Berufsunfähigkeitsrente bei Verlust der Arbeitskraft bis Alter 60 Jahre (max. 3.000 DM monatlich)
- ▶ Sofortige, hohe finanzielle Absicherung der Familie im Todesfall
- ▶ Planmäßiger Kapitalaufbau
- ▶ Ohne Prämienzuschlag für das Flugrisiko (nur bei DHV-Mitgliedern)

Nutzen Sie die Vorteile und informieren Sie sich!
Bitte den Info-Coupon ausschneiden und einsenden.

Info-Coupon



Ja, ich wünsche einen
unverbindlichen Vorschlag

Bitte einsenden an:



GERLING

Gerling-Konzern
Regionalzentrum Frankfurt GmbH
z.Hd. Herrn Bettermann/Frau Schmidt
Senckenberganlage 20-22
60325 Frankfurt
Tel. 069/7567-397/302
Fax 069/7567-267

Name:			
Straße:			
PLZ/Ort:			
Tel.:			
Geburtsdatum:			
Gewünschte monatliche Berufsunfähigkeits-Rente:	<input type="checkbox"/> 1.500 DM	<input type="checkbox"/> 2.000 DM	<input type="text"/> DM
Gewünschter finanzieller Schutz für die Familie:	<input type="checkbox"/> 100.000 DM	<input type="checkbox"/> 150.000 DM	<input type="text"/> 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 30-jähriger 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.

Paragleiter und (fliegende) Drachen in Indonesien...

...gibt's seit einigen Jahren. Es fing am Puncakpass bei Bogor/Jakarta an und wurde von Bernard Fode, einem Franzosen, in Bali heimisch gemacht. Er ist Gleitschirm-Fluglehrer, Tandempilot, gibt von etwa Mai bis Oktober Kurse für Anfänger und Fortgeschrittene und unternimmt Paragliding Discovery Trips in Bali, Java und Lombok. Bei ihm ist man in sicheren Händen. Prospekte von : Exo Fly, Jl. Raya Seminyak 56, Kuta, Bali

(engl., frz., indon.)

Übungsgebiet ist TIMBIS CLUB auf der (trockenen) Halbinsel südlich des Flughafens an der Südküste zwischen Nusa Dua, Nikko Hotel und Bali Cliff Hotel. Dieses Gelände hat Heinz Uhly im letzten Heft kurz beschrieben (2 Std. Hang-Soaring). Dort findet



Ihr KETUT (I Ketut Man-

da), den Security Officer, der Euch eine Membership Card (ca. DM 30,- für 1 Jahr) verkauft und Neulingen in allen Fragen behilflich ist (abholen vom Flughafen, Unterkunft, usw. gegen Entgelt natürlich). Info-Anschrift: I Ketut Manda, Jl. By Pass Nusa Dua, Komplek Pasar Sentral, Blok C No. 24, Nusa Dua, Bali (engl., indon.)

Wer ganz Indonesien mit Reiseleitung »befliegen« möchte, wende sich an Anten Wisata, Jl. Ir. H. Juanda No. 5, Bekasi 17141, Indonesia, um einen Prospekt in deutscher Sprache zu erhalten. Der Reisebüroleiter und DHV-Pilot Anwar spricht gut deutsch, verleiht Schirme und begleitet (meistens) die pauschalreisenden Gleitschirmflieger auf Vulkane, an Seen und Strände auf Sumatra, Sulawesi, Irian Jaya, Java und Bali.

Außer beim Timbis Club (Vorsicht: auch dort gibt es Tage ohne Seewind!) fliegt man auf Bali bei Candi Dasa (Südwestküste) und am Gunung Batur bei Kintamani (dort sind keine Bergbahnen!).

Das schönste Gebiet auf Java (auch für Drachenflieger!) liegt am Gajah Mungkur, einem Stausee, beim Ort Wonogiri in Zentraljava (Nähe Solo, Yogyakarta).

Eine steile Straße führt an beide Startplätze. Meistens gute Thermik.

Garuda Inonesian Airways befördert Gleitschirme als freies Übergepack. Wer sich frühzeitig bemüht, erhält Hin- und Rückflug auch in der Feriensaison für etwa DM 1.700,-. Für DM-Inhaber ist das Leben in Indonesien zur Zeit spottbillig (DM wird in Bali überall getauscht).

Winfried Walter

Neuer Vorstand für Sicherheit und Flugbetrieb

Meiner Meinung nach ist es ein Gewinn für den DHV, wenn eine anerkannte Kapazität wie Karl Slezak in der Vorstandsschaft, speziell im Bereich Flugsicherheit, tätig ist. Er erkannte mit als erster die Problematik der sogenannten neuen 2er-Generation beim Gleitschirmfliegen und vertritt - nach meiner Auffassung - sehr vernünftige Gedanken bezüglich des Themas »Welcher Schirm ist für welche Pilotengruppe geeignet und welche Voraussetzungen sind notwendig«.

In obigem Artikel werden kurz die Ziele und Vorstellungen von Karl wiedergegeben, die, wie schon gesagt, wichtig sind und auch ihre Berechtigung haben. Deswegen ist mir auch folgender Satz besonders unangenehm aufgefallen:

»Die Fachpresse nimmt Abschied von der Verherrlichung des gnadenlosen Leistungsgedanken«

Zum einen ist mir nicht klar, was in der Fachpresse, gemeint sind wohl Fly and Glide als auch Gleitschirm, in puncto Leistung verherrlicht wird. Artikel, die auf das Gegenteil abzielen, dürften wohl die Mehrheit darstellen. Schade auch, daß versucht wird, mit dem Stilmittel der Übertreibung hier den Effekt erzielen zu wollen, die Problematik auf die Fachpresse abzuwälzen - die anderen Ziele von Karl wurden in der Wortwahl eindeutig gewählter formuliert.

Zum anderen aber, und das wiegt schwerer, hat Karl Slezak im letzten Jahr selbst dazu beigetragen, den Leistungsgedanken in den Vordergrund zu stellen: Ein Produkt, das er in Deutschland als Händler vertrieben hat, schnitt leistungsmäßig (speziell die Trimm- als auch die Maximalgeschwindigkeit) bei einem Fly and glide-Test anscheinend zu schlecht ab. Eine Anmerkung des Herstellers (mit unerlaubtem Nachdruck des Testberichts), an der er maßgeblich beteiligt war, sollte auf der Induga jedem klarmachen, daß auch dieses Produkt mit zu den besten seiner Klasse zählt. Auf welcher Seite hier der »gnadenlose Leistungsgedanke« sitzt, ist wohl müßig zu erwähnen. Es kann aber auch als warnendes Beispiel dienen, in welche Abhängigkeit man sich als Händler begeben kann und die eigenen Ansichten somit zwangsläufig zurückstehen müssen.

Rainer Lodes

Robert, Nicolina und der Drache im Schlafzimmer

Bei bestem Flugwetter schlossen Ende April Robert Niederreuther, Leiter der Flugschule Hochries, und Nicolina Pollich, Wirtin des Fliegertreffs Hochriesbahn-Parkstüberl, den Bund für's Leben. Vor dem Standesamt wurden die Frischvermählten von den Flugschülern mit einem Teppich aus Gleitschirmen und einem Spalier aus Drachen empfangen. Während der anschließenden Feier bereiteten die Fluglehrer ihrem Chef eine Überraschung für die Hochzeitsnacht: Heimlich räumten sie das Schlafzimmer komplett aus und bauten darin einen Drachen auf.

Helene Mayer



Aktives Gleitschirmfliegen

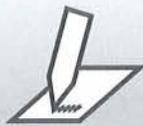
Für jeden Piloten, ob er nun ein RC-Flugmodell steuert oder ein Sportflugzeug pilotiert, ist »aktives« Fliegen angesagt. Man kann kein Fluggerät einfach nur so sich selbst in der Luft überlassen. Es wäre nur eine Frage der Zeit bis der sichere Absturz bzw. der Zusammenstoß mit einem Hindernis eintreten würde.

Drachen und Segelflugzeuge haben versteifte bzw. freitragende Flügel. Beim Gleitschirm ist dies jedoch nicht der Fall und darin liegt ein sehr wesentlicher Unterschied. Bei Störungen (durch Turbulenzen und Strömungsabriss) kann sich dieser Stoff-Flügel erheblich deformieren und auch einklappen. Also muß der GS-Flieger ein Gespür und Gefühl entwickeln, um aufgrund von Bewegungen und Kräften in der GS-Kappe Störungen in der Entstehung zu realisieren, einzuschätzen und angemessen darauf zu reagieren. Es gilt, Einklapper zu vermeiden bzw. den eingeklappten Zustand rasch zu beseitigen. Grundsätzlich gibt es den absolut einklappsicheren Schirm nicht!

Also fliegt jeder GS-Pilot, dem es gelingt, die GS-Kappe offen zu halten und über sich zu stabilisieren, aktiv. Nur ist es dabei so, daß dies oft nur recht und schlecht beherrscht wird.

GS-Flieger, die ihre fliegerischen Fähigkeiten neu einschätzen wollen, überdenken nachstehende Punkte. Die Belohnung kommt hundertfach durch den erlebten Flugspaß zurück.

1. Gelände, Luftraum und Wettersituation einschätzen lernen



2. Gleitschirmauswahl entsprechend Können und Erfahrung treffen
3. Sensibilität für Bewegungen und Kräfte beim Fliegen entwickeln
4. Flugabläufe realisieren und mit aktueller Flugsituation verknüpfen
5. Sich in die Lage bringen, mögliche Störungen und deren Behebung geistig zu automatisieren
6. Feinmotorisch zu reagieren
7. Pilot und Gleitschirm zu einer Harmonie der Bewegung fügen

GS-Fliegen ist ein ständiger Lernprozess. Keiner ist vor einem Unfall gefeit! Allgemeine Ratschläge in Form von »Kochbuch-Rezepten« sind zwar gut gemeint, können aber zu erheblichen Fehleinschätzungen führen.

Im Vordergrund kann also nicht höher, weiter, schneller stehen, sondern Freude am Fliegen, genußvolles Fliegen, Naturerlebnis....

Wenn am Ende eines Fluges ein glücklicher und zufriedener Pilot am Landeplatz steht, ist dies für unseren GS-Sport das beste Aushängeschild.

Alfons Rieger

10 Jahre Gleitschirmclub Kraichtal

Der 10jährige Geburtstag unseres Clubs wird am 08. und 09. August 98 in Münzesheim groß gefeiert. An diesem Wochenende findet die Endausscheidung für unsere Vereinsfliegermeisterschaft statt. Im Festzelt ist am Samstagabend für Tanz und Unterhaltung gesorgt. Am Sonntag werden wir unseren Zuschauern möglichst viele verschiedene Fluggeräte am Himmel vorführen. Natürlich bieten wir auch die Möglichkeit, mit unseren Vereinstandepiloten einen Flug über das Kraichtal an der Winde zu starten. Und selbstverständlich gibt es Unterhaltung, Kinderspiele und eine gefüllte Speisen- und Getränkekarte.

Gleitschirmclub Kraichtal
Rudi Schleicher

FLUGFERIEN IN GRIECHENLAND



Götterberg Olymp: Gipfelhöhen zwischen 2.600 und 2.917 m

Ossagebirge: Flug aus 2.000 m zum Strand

Meteoraklöster: das kulturelle und fliegerische highlight

10 Fluggebiete mit 21 take-offs in unmittelbarer Nähe
für alle Windrichtungen

WIR BIETEN EUCH:

- ✈ Transfer/Flughafen und zu den Start- und Landeplätzen
- ✈ Gantztägige Flugbetreuung mit Funkunterstützung
- ✈ Hotel oder Apartment unmittelbar am Strand
- ✈ Rückholddienst auch bei Streckenflug
- ✈ Preiswertes Familienprogramm
- ✈ fünf Jahre Erfahrung vor Ort, Fluglehrerunterstützung

**1 Woche
ab DM 695,-**

UND EINEN EINMALIGEN SERVICE!

Außerdem organisieren wir auch gerne Eure Flugtickets, je nach Saison ab DM 390,-!

NEU Winterfliegen am Peloponnes **NEU**
von September bis Mai

Info: Tel. / Fax 00 30 / 3 52 / 4 44 64 und 4 39 81, Mobil 00 30 / 9 38 / 9 41 17
oder in Deutschland: Tel. 08 21 / 2 62 95 51, Fax 08 21 / 2 62 95 50
Internet: http://ourworld.compuserve.com/homepages/olympic_eagles
E-Mail: eagles-club@kat.forthnet.gr

INFOMATERIAL, PROSPEKT UND VIDEO ANFORDERN

Gleitschirmschule Aufwind

Deutsche Luftfahrerscheine & österr.

Fluglizenzen



Ganzjährig Kurse,

vom Anfänger bis zum Streckenflieger,

monatliche SOPI- und Luftfahrerscheinprüfungen,

Sicherheitstraining,

Flugsafaris in die schönsten Fluggebiete,

Tandemausbildung, Fluglehrerausbildung u.v.a.m.

(bitte fordern Sie Ihren neuen Prospekt an).

A-8972 Ramsau am Dachstein 52
Telefon 03687/81880 oder 03687/82568
Telefax 03687/81346
aus D, I, CH, NL, L, B, 0043/3687/81880
Mobiltelefon 0663/9193070

Flugsafari Lanzarote, 7. - 22. November 1998

Neu: Flugsafari Namibia ab 1999, bitte Infomaterial anfordern
<http://www.Aufwind.at> E-Mail: Office@Aufwind.at

Schnellabstieg »Ohren einklappen«

Es freut mich, daß Christoph Kirsch so fundiert und verständlich dieses Thema aus der Praxis heraus angesprochen hat (DHV-Info 95).

»Ohren« anlegen im Zusammenwirken mit dem Fußbeschleuniger ist eine kontrollierbare Schnellabstiegsmethode, die in den meisten Fällen ausreicht. Es ermöglicht zugleich, die Gefahrenzone zu verlassen. Ein weiterer Pluspunkt ist es, daß am Restflügel die Strömung anliegt und

dieser durch Gewichtsvorlagerung steuerbar bleibt. Der eingeklappte Flügel hat jetzt aber eine geringere tragende Fläche. Aus der Gleichgewichtsbedingung: Luftkraftresultierende = Gewichtskraft geht hervor, daß die kleinere Fläche denselben Auftrieb erzeugen muß. Die Flächenbelastung der Restfläche steigt, der Gleitwinkel wird steiler und der Flügel dreht in einen größeren Anstellwinkel.

Die Auftriebsbelastung am Flügelprofil nimmt zu.

Aus der Profilpolare (Abb. 1) sehen wir, daß sich dadurch der Abstand zum Profilhöchstauftrieb $c_{a_{max}}$ verringert, die Reserve also knapper wird. Die Stallgeschwindigkeit wird früher erreicht. Tabelle 1 zeigt Anhaltswerte. Strömungslösungen sind möglich.

Böeneinwirkung und Kurvenflug erhöhen die Schirmbelastung zusätzlich. Das Lastvielfache n drückt dies aus. Die Stallgeschwindigkeit wird weiter heraufgesetzt. Bei 75% Restfläche und $n = 2$ etwa um 60% gegenüber Trimmgeschwindigkeit.

Erfolgt jetzt eine Strömungslösung so kann dies zum Trudeln führen.

Der Schnellabstieg mit angelegten Ohren beinhaltet ein zusätzliches, wenn auch gegenüber den anderen Methoden geringeres, Gefahrenmoment. Deshalb gilt, wie auch Christoph Kirsch rät, diesen Flugzustand zu üben, wobei mit einer A-Leine begonnen wird und die Wirkung des Fußbeschleunigers dosiert dazukommt.

Alfons Rieger

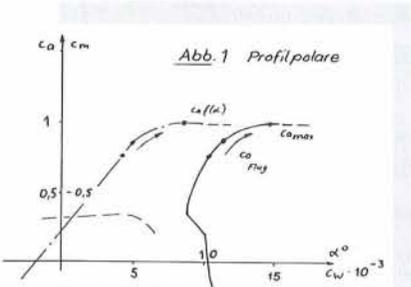


Tabelle 1

Ohren eingelegt %	Restfläche X %	Zunahme der Stall-Geschw. %
25	75	15
33	67	23
50	50	40



Rettungsstange

Die Althofdrachen und die Bergwacht Bad Herrenalb trafen sich zur Demonstration einer neuen Rettungsstange, mit der den Rettern der Bergwacht die Bergung eines in den Bäumen verunglückten Drachensfliegers erleichtert wird. Mit dabei waren als Zuschauer auch Vertreter des Roten Kreuz, der Feuerwehr, sowie des Ortschaftsrates und der Forstverwaltung. Innerhalb von nur 20 Minuten gelang es der Bergwacht eine in den Bäumen vor der Startrampe aufgehängte Puppe zu bergen. Sowohl die Vertreter der Rettungsorganisation als auch der Kommune waren von der Einfachheit und Effizienz des Rettungsgerätes überrascht. Nach dem erfolgreichen Abschluß der Übung traf man sich noch in der Gerätehütte unter der Startrampe zu einem gemütlichen Ausklang der Übung, bei dem dann natürlich viel über die Sicherheit des Flugsports diskutiert wurde. Wir bedanken uns bei allen Zuschauern für das Interesse und vor allem bei der Bergwacht Bad Herrenalb, die mit der Anschaffung dieser Rettungsstange einen sehr wichtigen Beitrag zur sicheren Rettung verunglückter Drachensflieger geleistet hat.

Die Althofdrachen
Klaus Butzke

Jahresprogramm 2008

jetzt anfordern!

- Schulung
- internationale
- Lizenzen
- Sicherheitstraining
- Tandemlehrgang
- Ferienwohnungen
- Reisen

Eller Hans-Peter und Monika
 Bundesstraße 719
 A-6167 Neustift/Stubaital
 Tel. 0 52 26 / 33 44
 Fax 0 52 26 / 33 71
<http://www.parafly.co.at/parafly>

Schule • Shop • Service • Taxiflüge • Club • Reisen



»Ausgeschlossen?!«

Ich fand Dieters Aufregung über den angeblichen Ausschluß von 60 % der DHV-Mitglieder an der Mitbestimmung etwas übertrieben. Fest steht, daß die Vereine nicht nur eine Stütze des DHV sind, sondern darüber hinaus sich auch intensiv um die Förderung des Flugsports bemühen. Ich nenne an dieser Stelle nur einmal den Punkt der Zulassung, Pflege und Betreuung der Fluggebiete, die es ohne das Engagement nicht in dieser Qualität und Anzahl geben würde. Gerade im Raum »Mitte« sind es die weitaus meisten Fluggebiete, die über Vereinsarbeit erschlossen werden konnten. Davon profitieren alle Piloten.

Die Aussage, daß 60% der DVH-Mitglieder »mundtot« gemacht werden, weil sie nicht Vereinen angehören, halte ich - mit Verlaub - für lächerlich. Es liegt nach meiner Meinung am Nichtengagement der unorganisierten DHV-Mitglieder, daß diese sich so wenig bei unseren Tagungen zu Wort melden. Die Möglichkeit, Einfluß zu nehmen, haben jedenfalls alle Mitglieder des DHV in gleicher Weise.

Ich jedenfalls fühle mich in meinem Verein, den Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunden Rhein-Mosel-Lahn e.V., sauwohl. Bei uns gibt es keine Vereinsmeierei, sondern viel Spaß durch gemeinsames Ausüben und Erleben unseres Sports. Die Mitgliedschaft bietet nebenbei auch handfeste Vorteile wie kostenlose Aus- und Weiterbildung, Rabatte bei gemeinsamen Einkauf von Schirmen, Bekleidung, Sicherheitstrainings, Hotelaufenthalten, usw....

Dieter, Du bist gerne zu einem unserer Clubabende eingeladen.

Infotelefon: 06773/7771, jeden 1. Montag im Monat im Hotel Koppelstein in Lahnstein

Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn e.V.
Frank Herr

19. bis 22. November



FLY + FUN

1 9 9 8

Internationale Ausstellung für den Flugsport

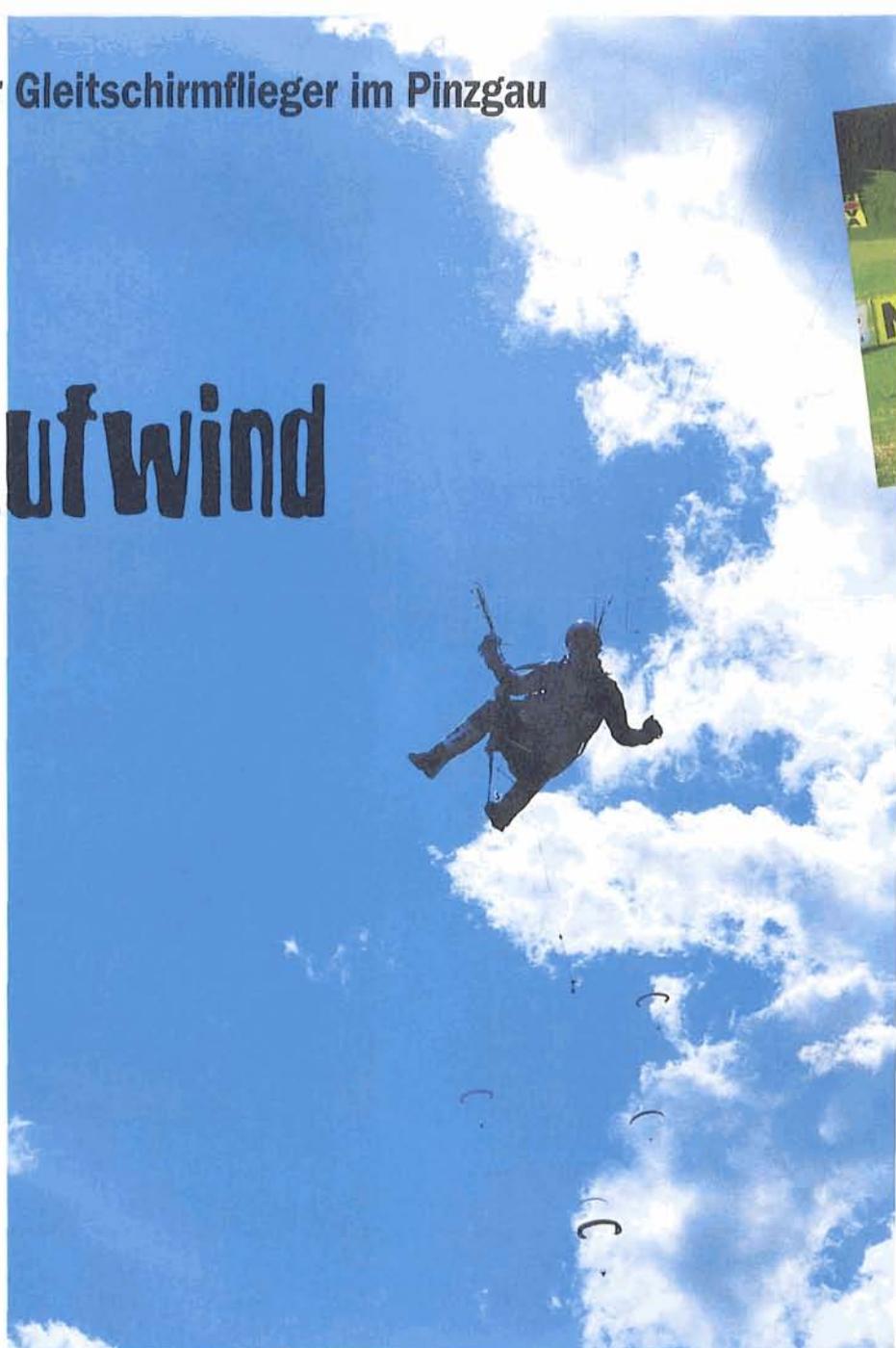
Gleitschirmfliegen • Drachenfliegen • Segelfliegen • UL-Fliegen

Informationen: AFAG Messen und Ausstellungen GmbH
Messezentrum • D-86159 Augsburg
Tel ++ 49 - 08 21 / 25 76 90 • Fax ++ 49 - 08 21 / 2 57 69 85
<http://www/fly-fun.afag.de>

**MESSE
ZENTRUM
AUGSBURG**

Deutsche im Aufwind

Die deutschen Gleitschirmflieger melden sich zurück im internationalen Wettbewerbsgeschehen. Pünktlich zur Vor-WM im Pinzgau vom 30.5. bis 6.6.98 lief das Team um Stefan Mast zu echter Spitzenform auf: Toni Bender 4. Platz, Peter Hensold 9. Platz und Achim Joos bis zum letzten Durchgang auf dem 1., dann leider auf den 14. Rang zurückgefallen. Nachdem die Rufe der Kritiker immer lauter wurden, daß die Deutschen am internationalen Himmel nicht mehr viel mitzureden haben, scheint sich das Blatt nun wieder zu wenden. Mit einer guten Mischung aus erfahrenen Piloten wie Toni Bender, Harry Buntz, Peter Hensold, Dani Anke und Richi Berkmann und den jungen Fliegern wie Achim Joos, Bernie Koller und Oliver Rössel tritt eine motivierte Mannschaft an, die in der inoffiziellen Teamwertung sogar »Vize-Vorweltmeister« hinter Österreich geworden ist. In der Einzelwertung dominierte Christian Heinrich aus Österreich vor Chris Muller/Kanada und Chris Dawes/England.



Toni Bender im Endanflug vor seinen Verfolgern

Probelauf für '99

»Kennenlernen des WM-Geländes unter Wettkampfbedingungen« hieß es als Zweck der Veranstaltung in der Informationsbroschüre zur »Pre World«. Diesem Ruf sind insgesamt 180 Piloten aus 28 Ländern gefolgt und haben damit für einen Wettbewerb auf sportlich hohem Niveau gesorgt. Schade nur, daß einige Engländer, darunter auch der amtierende Weltmeister John Pendry, das komplette Schweizer Team und noch einige andere namhafte Spitzenpiloten nicht angereist sind.

Aber nicht nur die Flieger mußten sich an das Gelände gewöhnen, auch die Organisatoren hatten bei einer ansonsten gut organisierten Meisterschaft mit der einen oder anderen Anlaufschwierigkeit zu kämpfen. So wollten sie anfänglich zu viele neue Dinge einführen, die dem technischen Ablauf dann doch eher hinderlich waren.

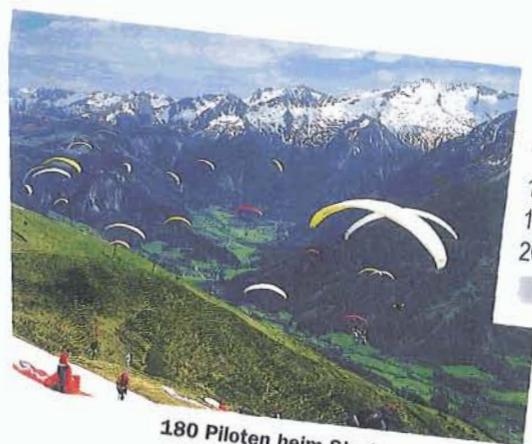
Pech mit dem Wetter

Die Meteo-Bedingungen während der 8 Wettbewerbstage waren stark von Föhn und Gewittern gekennzeichnet, so daß leider nur 3 Durchgänge zustande gekommen sind. Der erste ein Dreieck über 69 km, der zweite ein Zielrück über 81 km und der dritte sogar ein Dreieck über 101 Kilometer, bei dem die Piloten auch die Landschaft außerhalb des Pinzgau kennenlernen konnten.

Ein vierter Durchgang wurde durch die bereits gestarteten Piloten abgebrochen, nachdem sich die angekündigte Wetterverschlechterung von Westen schneller als erwartet bemerkbar machte. So war der Task schon inoffiziell beendet, bevor die Organisatoren nach einem Absturz des japanischen Piloten Go Kato, der glücklicherweise nur mit einem gebrochenen Fuß endete, den Tag offiziell gecancelt hatten.



Führungswechsel nach dem dritten Durchgang, Christian Heinrich und Achim Joos



180 Piloten beim Start vom Wildkogel

Ergebnis

Platz	Name	Nation	Gerät	Punkte
1	Christian Heinrich	AUT	X-pert	2533
2	Chris Müller	CAN	Tigra	2461
3	Chris Dawes	GBR	XXX	2372
4	Toni Bender	GER	Nova Proto	2353
5	Orhar Lawrence	USA	Cult	2299
6	Christian Tamegger	AUT	Sector	2297
7	Steve Cox	SWI	Omega 4	2233
8	Per Arne Soldal	NOR	XXM	2197
9	Peter Hensold	GER	XXX	2191
10	Andrw John Smith	SA	Cult	2153
11	Go Kato	JAP	X-pert	2148
12	Bernhard Winkelmann	CAN	Tigra	2138
13	Enda Murphy	AUS	Omega 4	2094
14	Achim Joos	GER	Sector	2075
15	Alexander Schalber	AUT	XXX	2074
16	Godfrey Wennes	AUS	Omega 4	2067
17	Stephan Stiglair	AUT	Escape	2016
18	Walter Holzmüller	AUT	X-pert	1902
19	Louise Candral	DEN	Vertex	1901
20	Dietmar Steiner	AUT	Sector	1895

Gutes Gelände

Insgesamt waren die Piloten und Teamchefs von dem Gelände sehr begeistert. Sicheres Fliegen mit jederzeit erreichbaren Landeplätzen. Anspruchsvolle Aufgaben, sobald die Rennstrecke Pinzgau verlassen wurde. Und nicht zuletzt die grandiose Optik von den Hohen Tauern bis hin zu den Loferer und Leoganger Steinbergen. Nicht ganz so zufrieden waren allerdings zwei französische Piloten, denen während der Eröffnungsparty zwei Prototypen aus dem Teambus gestohlen wurden. Auffällig, daß diese Aktion nach dem gleichen Schema wie auch schon ein Diebstahl beim PWC in Como abgelaufen ist.

Positives Resümee

Die Vor-Weltmeisterschaft ist insgesamt von allen positiv bewertet worden: Es gab weit weniger Unfälle als bei vergleichbaren Veranstaltungen in der letzten Zeit. Der Vertreter der FAI, Dr. Thomas Mächtel, hatte mit seinem neuen Konzept, ein Safety Comitee einzuführen, hieran sicher auch einen nicht unerheblichen Anteil. Auch in Bezug auf Publikumswirksamkeit und Medieninteresse ist ein Austragungsort wie das Pinzgau ein guter Platz, um unseren Sport breit zu präsentieren. Damit auch an unfreiwillig flugfreien Tagen keine Langeweile aufkam, hatten die Organisatoren täglich Shows und Veranstaltungen organisiert.



Die glücklichen Gewinner nehmen ihre Siebprämien entgegen

DEUTSCHE STRECKEN



**Noch nie hatten so viele Piloten bis Mitte Mai so gut gepunktet.
»Schuld« hieran ist vor allem das 2. Maiwochenende.**

FLUGMEISTERSCHAFT

1008

Stand 26.5.1998

ZWISCHENWERTUNG

Mir war klar, daß nach meiner Rückkehr vom 1. Ligawochenende der Drachenflieger aus Gnadenswald (7.-10. Mai) eine Menge Arbeit sich auf meinem Schreibtisch auftürmen würde. Schwache Höhenwinde, gute Thermik und Basishöhen bis 4.000 m führten dazu, daß nicht nur die Drachenliga mit 45 Piloten insgesamt über 15.000 km dokumentierte, sondern daß viele Streckenjäger das gigantische »Muttertagswochenende« zur Punktejagd genutzt hatten. Bereits jetzt ist abzusehen, daß die Höchstpunktzahlen des vergangenen Jahres übertroffen werden.

Besonders bei den Gleitsegelpiloten deutet sich eine neue Höchstpunktzahl an, von der man vor Jahresfrist nicht einmal geträumt hat; unter 900 Punkten wird man in diesem Jahr diesen Wettbewerb nicht mehr gewinnen können.

Die neu eingeführte Regelung, daß bei nichterfüllten Aufgaben die Strecke bis zum letzten dokumentierten Wendepunkt mit dem Faktor 1,5 (wie Zielflug) gewertet wird, hat hierauf allerdings keinen Einfluß, denn mit nicht erfüllten Aufgaben hat man im vorderen Teilnehmerfeld sowieso keine Chance.

Es zeichnet sich allerdings eine neue Taktik der Aufgabenstellung ab: es wird größer ausgeschrieben und das Risiko, eine zu gering gewählte Aufgabe aufgrund von zu schlecht eingeschätzter Wettersituation in kurzer Zeit zu erfüllen, sinkt.

Drachen

Im Süden der Republik bzw. im benachbarten Alpenraum herrschten in diesem Frühjahr eindeutig bessere Streckenflugbedingungen als im norddeutschen Flachland. Lediglich Christoph Trömer und Ralph Schmidt dokumentierten bereits im März zwei Streckenflüge von Neustadt Glewe über 100 km im Norden. Seitdem herrscht Funkstille.

Foto: Michael Meyer





Foto: Berni Koller

Währenddessen war der 25.4. der erste Tag, an dem mehrere Piloten an der Emberger Alm massiv punkteten. Das weiteste flache Dreieck gelang Wolfgang Lengauer über 182,9 km mit den Wendepunkten: Zettersfeld BS, Pfannhornhütte Toblach und Goldeck. Zusammen mit einem FAI-Dreieck vom Rauschberg (138,8 km) und einem Dreieck vom Hochfelln (169 km) bedeutete dies die zwischenzeitliche Führung im Klassement.

Ab dem 8.Mai gelangen dann aber Max Altmannshofer bei 5 Starts an aufeinanderfolgenden Tagen drei FAI-Dreiecke von 170 km (2mal) und 140 km. Er übernahm hiermit die Führung mit insgesamt 964 Punkten.

An den gleichen Tagen erflog sich z.B. Walter Rackl insgesamt 844 Punkte und ich habe Ankündigungen über ähnliche Punktzahlen, besonders von Ruhpoldinger Piloten mit dem Rauschberg als Startplatz. Bis heute liegen mir deren Dokumentationen jedoch noch nicht vor.

Eine geringe Beteiligung zeigen die Piloten in der neu eingeführten FAI 2 Klasse. Lediglich 1 Streckenflug (FS) über 102 km vom Neuffen wurde bisher von Markus Hoffmann-Guben auf einem Exxtacy dokumentiert.

Gleitsegel

Oliver Rössel hat bereits jetzt die Bestleistung vom vergangenen Jahr um über 100 Punkte übertroffen, ist sich aber darüber im Klaren, daß dies voraussichtlich in diesem Jahr zum Sieg nicht reichen wird.

Während Oliver bereits am 25.4. mit einem flachen Dreieck von der Emberger Alm über 144,5 km punktete, startete Berni Koller erst am Muttertagswochende vom Nebelhorn die Punktejagd um die Streckenmeisterschaft.

Am 11.5. vollendete er ein 139,4 km FAI-Dreieck mit dem

Start- u. Zielpunkt Schattenbergschanze sowie den Wendepunkten Hohe Munde, Venet und Oberjochpaß in 4 Stunden und 50 Minuten. Oliver Rössel dokumentierte an diesem Tag ein 151,4 km Dreieck vom gleichen Startplatz mit dem Startpunkt Oytal Haus und den Wendepunkten Tiefenbacher Haus, Moos TS und Venet TS. Dies bedeutete den ersten Streckenflug innerhalb der Streckenflugwertung mit über 300 Punkten. Während er am folgenden Tag das identische Dreieck wiederholte, erweiterte Berni sein Dreieck auf 157,3 km (Wendepunkte: Rauthhütte, Gamsbergkogel und Oberjochpaß). Auf dem letzten Schenkel begegneten sich beide Piloten um 16.11 Uhr in 3.500m Höhe (mit Photo dokumentiert).

Der Flug von Berni Koller wurde bei mir zur Anerkennung als »Deutscher Rekord« eingereicht, und seine beiden Flüge wären sogar Geschwindigkeitsweltrekorde über ein 100 km (28,84 km/h) bzw. 150 km (25,17 km/h) Dreieck, wenn die FAI das Dreieck nicht eindeutig so definieren würde: »Das Dreieck hat einen Start- und Zielpunkt sowie 2 Wendepunkte«. Der bei der »Deutschen Streckenflugmeisterschaft« zugelassene »Start auf dem Schenkel« mit einem Start- und Zielpunkt sowie 3 Wendepunkten wird weder als nationaler noch als internationaler Rekord anerkannt (siehe FAI-Sporting-Code). Trotzdem sind diese sowie auch die Flüge von Oliver Rössel äußerst respektabel und stellen deutsche Bestleistungen dar.

Einen »echten« deutschen Rekord dokumentierte Karl Bauer im Flachland mit einem 73,6 km Zielflug. Es ist zwar bisher zigfach weiter geflogen worden, aber er dokumentierte als erster mit den geforderten Dokumentationsunterlagen (siehe Kasten).

An den gleichen Tagen wie Max Altmannshofer bei den Drachenfliegern versuchte Stefan Bocks 5 FAI-Dreiecke vom Rauschberg und Hochfelln. Obwohl er dabei fast 700 km

zurücklegte, erreichte er, manchmal nur knapp gescheitert, nie sein Ziel und muß sich im Zwischenklassement mit 577 auf Platz 4 begnügen.

Sepp Gschwendtner verläßt mittlerweile immer öfter seinen Hausberg, den Wallberg und punktet überall: von Garmisch über Reit im Winkel zum Chiemsee, vom Wallberg nach St. Johann i.P., an der Emberger Alm, in Bassano und im Zillertal. Am 13.5., als ich selbst mich über die bockige Lee-Thermik (Ostwind) an der Hochries ärgere und sämtliche Streckenambitionen aufgabe, segelt er vom Brauneck als Zielflug über 134 km nach Scuol in die Schweiz. Sein Ziel war aber gut gewählt, denn große Höhenreserven kann er beim Zielflugphoto nicht gehabt haben: das Dach der Talstation der Seilbahn war verdammt groß.

In der Sportklasse punkteten bisher lediglich 3 Piloten, bei den Doppelsitzern nur 2 sowie bei den Damen ebenfalls nur 2 Pilotinnen: Andrea Niederacher und Verena Brutscher.

Meine Prognose für dieses Streckenjahr: Bei den Gleitschirmpiloten knacken mehrere Piloten die 900er Barriere und verkürzen den Abstand zu den Drachen, wenn diese es nicht schaffen, das Leistungspotential der turmlosen Geräte in noch größere FAI-Dreieck umzusetzen.

Hinweis: Die neuesten Zwischenergebnisse werden, wenn möglich, im Internet unter: <http://www.dhv.de> veröffentlicht oder sind per Fax beim DHV abzurufen. Teilnehmer mit E-mail Adressen (bitte angeben) werden von mir direkt nach der Auswertung über Zwischenwertungen informiert. Sollte es in diesem Jahr jedoch zu Verzögerungen kommen, so bitte ich um etwas Nachsicht und Geduld, da ich mit Einsatz bei Liga und Nationalmannschaft in diesem Sommer zeitlich reichlich beansprucht bin und somit schon mal etwas eine Weile auf dem Schreibtisch liegenbleibt. Aber ich verspreche Euch: I do my very best.

Rudl Bürger

ANMERKUNG ZU REKORDFLÜGEN

Dokumentation von Rekorden: (vor dem Rekordversuch)

- Rekorde nur gem. FAI-Sportingcode
- Dokumentation wie »Deutsche Streckenflugmeisterschaft«
- Startzeuge muß »Sportzeuge« sein
- Pilot muß »Sportlizenz« haben, Angabe der Sportlizenznummer in der Startmeldung (Sportlizenz ist über den DHV beim DAeC zu beantragen)
- Photodokumentation

Barogramm: (nach dem Rekordflug)

- Abzeichnung der Dokumentationsunterlagen durch den Sportzeugen
- Ausdruck des Barogramms mit Sportzeugen (Unterschrift des Sportzeugen)
- Einreichung der Dokumente zur Anerkennung an den DHV oder an den Auswerter: Rudl Bürger, Bichl 2, 83122 Samerberg,
- bei Weltrekordanmeldung Benachrichtigung der FAI innerhalb von 5 Werktagen (Vorabmeldung per FAX an den DHV oder den Auswerter).

BISHERIGE PLAZIERUNGEN

Stand: 26.5.1998

Gleitschirm

Platz	Name	Verein	Gerät	1.Flug	2.Flug	3.Flug	D/J/N	Gesamt
1	Rössel Oliver	Oberstdorfer GS Verein	Swing Citrus	253	303	303		859
2	Gschwendtner Sepp	DGC Tegernseer Tal	Free X	228	215	201		644
3	Koller Berni	Ostrachtaler GS Flieger	Free X Proto	315	279		J	594
4	Bocks Stefan	GSC Inntal	Airea Tension Proto	178	168	231		577
5	Bauer Karl	GSC Bayernwald	Swing Citrus	77	136	129		342
6	Pinn Michael	Osse PC	Airwave XXX	107	155			262
7	Riedl Stefan	Eichenauer SV	Swing Ventus	151	95			246
8	Staudacher Robert	Alb. Bad Reichenhall	Swing Ventus	115	93			208
9	Neumann Dieter	Rottal Inn	Free X Spear L	58	113	30		201
10	Herthnek Holger		Edel Sector	123	59		N	182

Sportklasse (Gütesiegelklasse max 1-2)

Platz	Name	Verein	Gerät	1.Flug	2.Flug	3.Flug	Gesamt
1	Hahne Torsten	DGC Tegernseer Tal	Edel Atlas	144			144
2	Pinn Michael	OASE-Pilotenclub	Pro-Design Relax 34	70			70
3	Nagler Werner	LPC Schwaben	Edel Atlas	53			53

D=Damenwertung J=Juniorenwertung T=Tandemwertung N=Newcomer (keine Teilnehmer in den letzten 3 Jahren)

GS (Tandem)

Platz	Name	Verein	Gerät	1.Flug	2.Flug	3.Flug	Gesamt
1	Schelldorf Rainer	Ostrachtaler GS Flieger	Advance Bi Beta	91			91
2	Staudacher Robert	Alb. Bad Reichenhall	Swing Mistral Twin	62			62



Foto: Andreas Böttlinger

HG FAI I

Platz	Name	Verein	Gerät	1.Flug	2.Flug	3.Flug	D/J/N	Gesamt
1	Altmannshofer Max	DCB Ruhpolding	Icaro Laminar ST	342	280	342		964
2	Lengauer Wolfgang	DFC A Kampenwand	Bautek Twister	320	278	338		936
3	Rackl Walter	DFC Achental	Airwave Klassik	297	320	227		844
4	Tschurtschenthaler Ralf	DCB Ruhpolding	Icaro Laminar ST	247	257	278		782
5	Mayer Hias	DCB Ruhpolding	Enterprise Desire	158	257	257		672
6	Haustein Christoph	Ammergauer DF	Wills Wing Fusion	70	220	164		454
7	Hoffmann Gundram	DFC Hochries Samerberg	Airborne Blade	133	267			400
8	Handtke Wolfgang	Nordbayr. Drachenflieger	Wills Wing Ram Air	155	215			370
9	Mokros Manfred	DFC Hochries Samerberg	Airborne Blade	215	141			356
10	Freier Wolfgang	Ammergauer DF	Bautek Twister	157	164			321

HG FAI II

Platz	Name	Vorname	Verein	Gerät	1.Flug	2.Flug	3.Flug	D/J/N	Gesamt
1	Hoffmann-Guben	Marcus	DFC Hohenneufen	Exltacy	102				102

**Ideen für Leistung
und Sicherheit.**

Was sagen die Piloten zum Twister mit Safety-Pitch-System?



bautek Twister

“Das SPS ist ein hervorragendes System, um auch bei einem turmlosen Hochleister mit einem sicheren Gefühl unterwegs zu sein.” **Jobst Baeumer, Nationalmannschaft**

“Mein Eindruck vom SPS ist durchweg positiv. Auch beim Durchfliegen starker Turbulenzen verstellten sich weder Anstellwinkel noch Bügeldruck. Lediglich ein “Klick-Klack” war das akustische Signal der aktiven Hilfe.” **Lukas Etz, Nationalmannschaft**

“In Situationen, wo bei normalen Geräten Pilotenaufhängung und Unterverspannung locker wurden, tauchte der Twister überhaupt nicht ab. Er behielt seinen Anstellwinkel, bis alles wieder im grünen Bereich war. Mit anderen Geräten (auch Turmgeräten) habe ich deutlich unangenehmere Erfahrungen gemacht.” **Martin Oelkrug, Nationalmannschaft**

bautek
Gewerbegebiet - 54344 Kenn
Tel.: 06502/3060 - Fax 06502/7436
Internet: <http://www.bautek.com>

Flüge Gleitschirm

Datum	Pilot	Fluggerät	Startplatz	Aufg.			Startpunkt
				1. WP	2. WP	3. WP/ Ziel/ bei FS	
			total km	MF			Punkte
05.09.1997	Hertnek Holger	Edel Sector	St Andre Dormilouse BS 99,9	FSagB	1,5-1		Chalvet Annot 123
14.09.1997	Herchen Ronald	Advance Omega 3	Himmighofen-Hainau	FSagB	1,5-1		Startplatz Fauerbach östl. 64
13.03.1998	Gschwendner Sepp	Free X	64 Bassano Mt.Cenglio 74,1	flD Rif. Vedetta	1,75		Dalla Mena Dalla Mena 130
22.03.1998	Kirsch N°2 Christoph	Edel Sector	Bassano Mt.Cenglio 74,1	flD Rif. Vedetta	1,75		Dalla Mena Dalla Mena 130
29.03.1998	Bauer Karl	Paratech P6	Marsbach Grubmühle 77	FSagB	1		Startplatz Natternberg 77
31.03.1998	Pinn Michael	Pro Design Relax 34	Nebelhorn Imbergerhorn BS 39,8	flD Einödsbergalpe	1,75		Seealpe Seealpe 70
13.04.1998	Parl Reinhold	Airea Aspect	Brennkopf Taubenseehaus	FS 2WP	Schweigsbrücke Loferer Alm AntenneZill. Weiditz/ Wätsche	1,5-1	67
14.04.1998	Neumann Dieter	Free X Spear	Chabre Col St. Jean 41,6	FS 2WP	Serres D994/N75	1,5-1	Autowendplatz Bousboute 58
20.04.1998	Gschwendner Sepp	Free X	Wank Wallberg BS 118,4	FS	Reit i. Winkel Kirche	1	Wank Hochfeln TS 118
20.04.1998	Pinn Michael	Airwave XXX	Emberger Alm Anna Schutzhau 88,6	FS1WP	Greifenburg Friedhof Goldeck AntenneGreifenburg Friedhof	1,75	155
21.04.1998	Reinhardt Kai	Nova Xyon	Emberger Alm Radlberger Alm 23,6	ZR	Sattelegger Haus	1,75	Sattelegger Haus 41
21.04.1998	Heß Andreas	Airea Aspect	Emberger Alm Radlberger Alm 22,6	ZR	Sattelegger Haus	1,75	Sattelegger Haus 40
22.04.1998	Hertnek Holger	Airwave XMx	Monte Avena Peron 43	FS 2WP	Croce D'Aune Polpet	1,5-1	Sauverrene 59
22.04.1998	Raab Eckard	Edel Energy	Langenthonhausen WS 80,1	FS		1	Schleppgelände Burgoberbach 80
22.04.1998	Pinn Michael	Airwave XXX	Emberger Alm Matrie BS 80,5	FS1WP	Greifenburg Friedhof	1,5-1	Gödnach 107
23.04.1998	Schunk Achim	Nova Xyon	Brennkopf Moosenhaus Taubensee 26	FS1WP	Schweigsbrücke Walchsee	1,5-1	Waidring 31
25.04.1998	Becker Ludwig	Advance Omega 4	Emberger Alm Höfer Alm 74,9	flD	Greifenburg Kapelle Goldeck AntenneGreifenburg Kapelle	1,75	131
25.04.1998	Hahne Torsten	Edel Atlas	Wallberg Kössen BS (neu) 95,7	FS 2WP	Walberg Gipfel Hinterthal Kirche	1,5	Walberg Gipfel Hinterthal 144
25.04.1998	Staudacher Robert	Swing Ventus	Hochschlegel Reichenhaller Haus 65,6	flD	Saalachsee Staumauer Straubinger HütteSaalachsee Staumauer	1,75	115
25.04.1998	Gschwendner Sepp	Free X	Wallberg Hinterthal Kirche 110,3	FS 2WP	Walberg Gipfel Mühlbach Kirche	1,5-1	Walberg Gipfel St. Johann Bf. 163
25.04.1998	Rinhardt Kai	Nova Xyon	Emberger Alm Ziehlkopf 56,3	flD	Sattelegger Haus	1,75	Sattelegger Haus 99
25.04.1998	Brutscher Verena	Edel SaberS	Emberger Alm Zwickenberg Kirche 50,4	flD	Sattelegger Haus	1,75	Sattelegger Haus 88
25.04.1998	Heß Andreas	Airea Aspect	Emberger Alm Ziehlkopf 56,3	flD	Sattelegger Haus	1,75	Sattelegger Haus 99
25.04.1998	Niederacher Andrea	Sigma III	Emberger Alm Zwickenberg Kirche 50,4	flD	Sattelegger Haus	1,75	Sattelegger Haus 88
25.04.1998	Rössel Oliver	Swing Cirrus	Emberger Alm Matrie BS 144,5	flD	Greifenburg KapelleFriedhof Goldeck Antenne	1,75	Grafrub Kap.Friedh. 253
26.04.1998	Rinhardt Kai	Nova Xyon	Emberger Alm Knoten 30,6	flD	Sattelegger Haus	1,75	Sattelegger Haus 54

Datum	Pilot	Fluggerät	Startplatz		Aufg.		Startpunkt			
			1. WP	2. WP	3. WP/ Ziel/ bei FS	Landung	1. WP	2. WP	3. WP/ Ziel/ bei FS	Landung
			total km	MF	MF	Punkte				
26.04.1998	Nagler Werner	Edel Atlas	Emberger Alm Knotenberg	30,2	fD	Sattellegger Haus	53			
30.04.1998	Bauer Karl	Swing Uppo 34	Hasstein Burg Falkenstein	91,4	FSZWP	Rusel Parkplatz Fischbach/Naab	136			
08.05.1998	Neumann Dieter	Free X Spear	Rauschberg	30,4	1	Feistenau	30			
08.05.1998	Appel Armin	Advance Omega 3	Hirschberg Wängle Kirche	66,7	FS 2WP	Karl-Hüller-Hütte Eimen	94			
08.05.1998	Staudacher Robert	Swing Ventus	Zwiesel Haus Reichenhaller Haus	64,6	FSZWP	Zwiesel Haus Ellmau	93			
08.05.1998	Richers Kai	Nova Xyon	Jenner	31	1	Ruhpolding	31			
09.05.1998	Springet Rainer	Nova Xyon	Emberger Alm Thumtaler BS	92,4	FS1WP	Sattellegger Haus Dölsch	121			
09.05.1998	Schropp Markus	Nova Vertex	Hirschberg Karl-Hüller-Hütte	83,3	FAI	Hindelang Kirche Hähnenkamm TS	167			
09.05.1998	Bauer Karl	Swing Ventus	Hasstein Stallwang Kirche	73,6	ZR	Haustein Haustein	129			
09.05.1998	Neumann Dieter	Free X Spear	Thumtaler Mühlbach Gasthof Huber	64,8	ZR	Thumtaler BS Thumtaler BS	113			
09.05.1998	Zitzmann Jörg	Swing Ventus	Brauneck	49,7	1	Petttau	50			
09.05.1998	Gschwendner Sepp	Free X	Emberger Alm Zettlersfeld BS	123	fD	Greifenburg Kapelle Thumtaler BS	215			
09.05.1998	Schmidt Wolfgang	Advance Omega 4	Nebelhorn Imberghorn Gipfel	40,1	fD	Seealpe Wildengundkopf	70			
09.05.1998	Appel Armin	Advance Omega 3	Hirschberg Hähnenkamm TS	55,1	FS 2WP	Karl-Hüller-Hütte Bach LP	81			
09.05.1998	Bocks Stefan	Airea Tension Proto	Hochfölln Zell a. See	120,4	FS 2WP	Eschlimoos Dienshaus Going a. Widen Kaiser	188			
09.05.1998	Niederacher Andrea	Sigma III	Nebelhorn Karl-Hüller-Hütte	49,5	FS3WP	Seealpe Wildengundkopf	69			
09.05.1998	Staudacher Robert	Swing Mistral Twin	Hochfölln Grubhörndl BS	43,8	FS2WP	Hochfölln BS Eipfendorf	62			
09.05.1998	Richers Kai	Nova Xyon	Kössen Buchensteinwand BS	46,9	fD	Unterberghorn MS Unterberghorn MS	82			
10.05.1998	Bocks Stefan	Airea Tension Proto	Hochfölln Zell a. See	133,1	FS 2WP	Röthelmoos Alm Kössen LP	178			
10.05.1998	Grassmann Georg	Edel Sector	Zwiesel Haus Straubinger Haus Fellhorn	46,6	FS1WP	Zwiesel Haus Rauschberg TS	61			
10.05.1998	Riedl Stefan	Swing Ventus	Nebelhorn Klank Hütte	54	FAI	Seealpe Wildengundkopf	95			
10.05.1998	Herns Arno	Airea Tension	Zwiesel Alm Rauschberg BS	47,4	FS2WP	Frillensee Rauschberg TS	62			
10.05.1998	Schmidt Markus	Airea Aspect	Jöchelspitze Ellbogener Spitze	41,5	fD	Jöchelspitze TS Jöchelspitze TS	73			
11.05.1998	Gschwendner Sepp	Free X	Ziferal Höhenstraße Schmittenhöhe BS	130,2	ZR	Zell a. Zifler Rondell B 169 Zell a. Zifler Rondell B 169	228			
11.05.1998	Bocks Stefan	Airea Tension Proto	Hochfölln Zell a. See	119,8	FS 2WP	Röthelmoos Alm St. Johann Winkel	165			
11.05.1998	Rössel Oliver	Swing Cirrus	Nebelhorn Tiefenbacher Haus	151,4	FAI	Oytalhaus Moos Lift TS Hohe Munde/Verabahn TS	303			

Datum	Pilot	Fluggerät	Startplatz		Aufg.		Startpunkt			
			1. WP	2. WP	3. WP/ Ziel/ bei FS	Landung	1. WP	2. WP	3. WP/ Ziel/ bei FS	Landung
			total km	MF	MF	Punkte				
11.05.1998	Koller Berni	Free X Proto	Nebelhorn Hohe Munde Gipfel	139,4	FAI	Schattenbergschanze Venet BS	279			
11.05.1998	Grassmann Georg	Edel Sector	Predigtstuhl Schmittenhöhe BS	61,4	ZFagB	Predigtstuhl BS Mittersill Straßenkreuzung	92			
11.05.1998	Riedl Stefan	Swing Ventus	Nebelhorn Imberger Horn TS	75,5	FAI	Gasthof Gruben Hähnenkamm BS	151			
11.05.1998	Wieczorek Peter	Swing Minoa	Rofan Kotalm	58,2	FS2WP	Rofan SP Anlande/Telfs	80			
12.05.1998	Bocks Stefan	Airea Tension Proto	Hochfölln Zell a. See	186,1	FS 2WP	Röthelmoos Alm Steiner Alm/Zedernhaus süd. Tauentunnel	231			
12.05.1998	Koller Berni	Free X Proto	Nebelhorn Rauth Hütte	157,3	FAI	Schattenbergschanze Gamsbergkogel	315			
12.05.1998	Rössel Oliver	Swing Cirrus	Nebelhorn Tiefenbacher Haus	151,4	FAI	Oytalhaus Moos Lift TS Hohe Munde/Verabahn TS	303			
12.05.1998	Wieczorek Peter	Swing Minoa	Rofan	32	FS	Rofan SP Mayhofen	32			
12.05.1998	Scheldorf Rainer	Advance Bi Beta	Nebelhorn Tiefenbacher Haus	70,9	FS2WP	Seealpe Bach LP	91			
13.05.1998	Gschwendner Sepp	Free X	Brauneck	134,1	ZF	Brauneck Gipfel Scoul (CH) TS	201			
11.5.98	Kölz Andreas	Nova Vertex	Hohepölz Oberhaid	43,4	ZFagB	Hohepölz SP West Zell am Main	65			

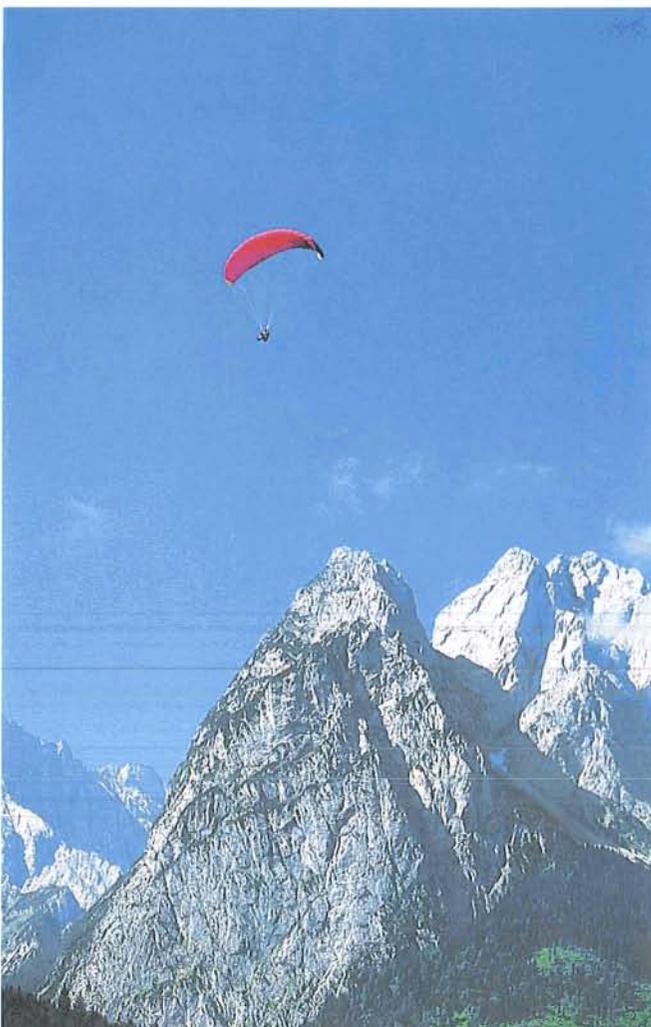


Foto: Michael Mayer



Foto: Christoph Hausauer

Kreuzung bei Ettal - beliebter Startpunkt bei Flügen vom Laber in Oberammergau

Flüge Drachen

Datum	Pilot	Gerät	Startplatz		Aufg.		Startpunkt
			1.WP	2.WP	3.WP/Zeit bei FS Landung	Punkte	
			Total km	MF			
04.09.97	Rackl Walter	Klassik	Emberger Alm Hinterberg	fID	Greifenburg B87/100	Radlberger Alm Greifenburg B87/100	90
05.09.97	Rackl Walter	Klassik	Emberger Alm Radlberger Alm	FSagB	Greifenburg B87/100	Anna Schutzhaus Frallach	44
08.09.97	Lüders Konrad	Blitz 155	Lijak Nova Gorica Plesa Sender	FSagB	Lijak LP	Aldovscina	68
21.03.98	Hoffmann-Guben Marcus	Exxtacy	Neuffen Blumberg	FSagB	Hohenneuffen-Nord		102
21.03.98	Trörner Christoph	Ram Air	Neustadt Glewe Dessau FP	FSagB	Hallen		175
21.03.98	Schmidt Ralph	X-trailite	Neustadt Glewe Ackendorf	FS	Hallen		126
21.03.98	Raitaj Alfred	K4+	Obrigheim Rampe	FS	Obrigheim Rampe	Blankenloch	55
21.03.98	Hoyer Bernd	Milan Racer	Neustadt Glewe Lüderitz	FS			96
29.03.98	Rackl Walter	Klassik	Emberger Alm Radlberger Alm	FS 2WP	Sattellegger Haus	Campingplatz	90
31.03.98	Rackl Walter	Klassik	Emberger Alm Radlberger Alm	fID	Emberg Abzw. Berg	Emberg Abzw. Berg	115

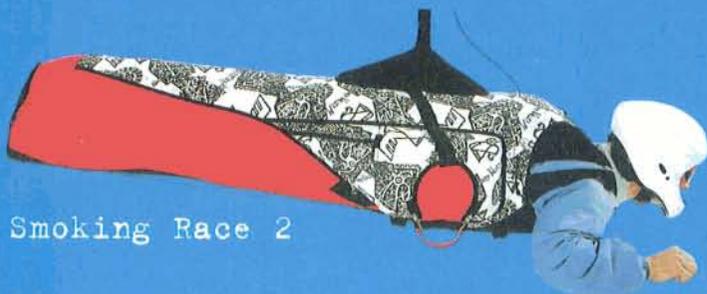
Datum	Pilot	Gerät	Startplatz		Aufg.		Startpunkt
			1.WP	2.WP	3.WP/Zeit bei FS Landung	Punkte	
			Total km	MF			
11.04.98	Rauscher Georg	X-trailite	Jachenhausen	FS			Stachnesned 96
12.04.98	Greiner Arno	Twister	Hainberg	FS			Meerane b. Gössnitz 101
25.04.98	Tschurtschenthaler Ralf	Laminar ST	Emberger Alm Zettlerfeld BS	fID	Pfannhornhütte Toblach	Greifenburg Greifenburg	247
25.04.98	Rohardt Jürgen	Ram Air	Emberger Alm Anna Schutzhaus	fID	Radlberger Alm	Greifenburg Greifenburg	117
25.04.98	Mokros Manfred	Blade	Emberger Alm Zettlerfeld BS	fID	Thurntaler BS	Greifenburg Greifenburg	215
25.04.98	Uner Michael	Laser	Emberger Alm Matriel MS	fID	Radlberger Alm	Greifenburg Greifenburg	218
25.04.98	Mayer Hias	Desire	Emberger Alm Zettlerfeld BS	FS 2WP	Sillian Grenzübergang	Greifenburg Berg/Drautal	158
25.04.98	Hutzler Alfred	Fusion	Emberger Alm Anna Schutzhaus	fID	Goldeck Antenne	Greifenburg Greifenburg	155
25.04.98	Frey Andreas	Reflex CS	Emberger Alm Anna Schutzhaus	fID	Radlberger Alm	Greifenburg Greifenburg	117
25.04.98	Hoffmann Gundram	Blade	Hochries Reichenhaller Haus	ZR		Hohenaschau Hohenaschau	133
25.04.98	Lengauer Wolfgang	Twister	Emberger Alm Zettlerfeld BS	fID	Pfannhornhütte Toblach	Greifenburg Greifenburg	320
25.04.98	Handlke Wolfgang	Ram Air	Emberger Alm Anna Schutzhaus	fID	Greifenburg Kirche	Greifenburg Kirche	155
25.04.98	Haustein Christoph	Fusion	Laber Steppergalm	FAI	Brunnenkopfhäuser	Laber BS Laber BS	70
25.04.98	Basner Johannes	Sunrise	Emberger Alm Zettlerfeld BS	FS2WP	Sillian Grenzübergang	Greifenburg Kirche Sillian LP	105
30.04.98	Lengauer Wolfgang	Twister	Roßfeld Salz. Hochkron BS	FS 2WP	Kössen BS	B 305/319 Arelbahn BS	170
30.04.98	Fritz Lorenz	Laminar 14	Böhming	FS			Kupferzell 123
01.05.98	Altmannshofer M.	Laminar ST	Posmünster Segelfluggplatz Simbach Bhf	FAI	Pörrdorf Kirche	Hanger Hanger	123
08.05.98	Lengauer Wolfgang	Twister	Rauschberg Birgkarhaus	FAI	Bürgli Hütte	Rauschberg TS Rauschberg TS	278
08.05.98	Rackl Walter	Klassik	Emberger Alm Radlberger Alm	fID	Zettlerfeld BS	Emberg Abzw. Berg Radsberg b. Toblach	297
08.05.98	Hutzler Alfred	Fusion	Seegrube Nördlinger Haus	FS2WP	Kramsach BS	Seegrube Maurauch Achensee	95
08.05.98	Altmannshofer M.	Laminar ST	Rauschberg Birgkarhaus	FAI	Bürgli Hütte	Ortnerhof Ortnerhof	280
09.05.98	Tschurtschenthaler Ralf	Laminar ST	Rauschberg Birgkarhaus	FAI	Bürgli Hütte	Rauschberg TS Rauschberg TS	278
09.05.98	Lengauer Wolfgang	Twister	Hochfeln Ziegelhütte	FAI	Gernkogel Gipfel	Röthelmoos Alm Röthelmoos Alm	338
09.05.98	Rackl Walter	Klassik	Emberger Alm Zettlerfeld BS	fID	Pfannhornhütte Toblach	Greifenburg Friedhof Greifenburg	320
09.05.98	Mayer Hias	Desire	Rauschberg Hintertal Kirche	FAI	Bürgli Hütte	Rauschberg TS Rauschberg TS	257
09.05.98	Haustein Christoph	Fusion	Laber Augsburger Hütte	ZR		Ettal B23 Ettal B23	220
09.05.98	Landfried Stefan	K4	Zillertal Höhenstr. Schmittenhöhe BS	ZR		Zell a. Ziller Schwimmbad Zell a. Ziller Schwimmbad	230
09.05.98	Hoffmann Gundram	Blade	Rauschberg Waller Alm	FAI	Schmittenhöhe BS	Rauschberg TS Rauschberg TS	267

Datum	Pilot	Gerät	Startplatz		Aufg.		Startpunkt	
			1.WP	2.WP	3.WP/Ziel bei FS Landung	1.WP	2.WP	3.WP/Ziel bei FS Landung
			total km	MF			Punkte	
09.05.98	Hutzler Alfred	Fusion	Seegrube Nördlinger Haus 74,8	FD Bärenbadalm 1,75	131		Seegrube Seegrube	
09.05.98	Altmannshofer M.	Laminar ST	Rauschberg Steineralm 153,9	FS2WP Birgkarhütte 1,5-1	220		Ortnerhof Unken	
09.05.98	Freier Wolfgang	Twister	Laber Augsburger Hütte 125,6	FS1WP 1,5-1	157		Ettal B23 Ettal B23	
10.05.98	Pollin Andreas	Merlin	Böisingen 54,5	FS 1	55		Kenzingen	
10.05.98	Rackl Walter	Klassik	Hochfeln Waller Alm 113,7	FAI Passauer Hütte 2	227		Bründlingalm Bründlingalm	
10.05.98	Tschurtschenthaler Ralf	Laminar ST	Rauschberg Hintertal Kirche 128,7	FAI Bürgl Hütte 2	257		Rauschberg TS Rauschberg TS	
10.05.98	Mayer Hias	Desire	Rauschberg Hintertal Kirche 128,7	FAI Bürgl Hütte 2	257		Rauschberg TS Rauschberg TS	
10.05.98	Haustein Christoph	Fusion	Laber Gipfel Roter Stein 82,1	FAI Raurhütte 2	164		Ettal B23 Ettal B23	
10.05.98	Rau Erik	X-tralite	Böisingen 60,2	FS 1	60		Neuershausen	
10.05.98	Mokros Manfred	Blade	Hochfeln Königsleiten BS 108,0	FS1WP 1,5-1	141		Bründlingalm Niedersill	

Datum	Pilot	Gerät	Startplatz		Aufg.		Startpunkt	
			1.WP	2.WP	3.WP/Ziel bei FS Landung	1.WP	2.WP	3.WP/Ziel bei FS Landung
			total km	MF			Punkte	
10.05.98	Altmannshofer M.	Laminar ST	Rauschberg Steineralm 170,8	FAI Birgkarhütte 2	342		Ortnerhof Ortnerhof	
10.05.98	Freier Wolfgang	Twister	Laber Roter Stein + 82,1	FAI Rauth Hütte 2	164		Ettal B23 Ettal B23	
11.05.98	Saal Christian	Bullet RCS-M Karrösteneralpe	Tegelberg Tschiergant 107,4	fd 1,75	188		Tegelberg BS Tegelberg BS	
11.05.98	Handike Wolfgang	Ram Air	Emberger Alm Matriel BS 122,6	fd 1,75	215		Greifenburg Kirche Greifenburg Kirche	
11.05.98	Altmannshofer M.	Laminar ST	Rauschberg Steineralm 170,8	FAI Birgkarhütte 2	342		Ortnerhof Ortnerhof	
12.05.98	Rattaj Alfred	K4	Emberger Alm Zettlersfeld BS 76,8	FS2WP Schloß Heinfels 1,5-1	167		Greifenburg Kirche Görtschach	
12.05.98	Altmannshofer M.	Laminar ST	Rauschberg Königsleiten BS 154,2	FS2WP 1,5-1	221		Ortnerhof Störhof Saalfelden	

WOODY VALLEY

DER LIEGEGURT DES WELTMEISTERS - AUSTRALIEN 1998



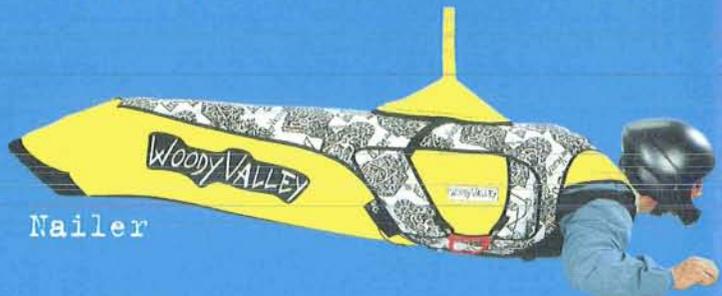
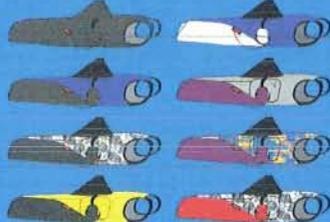
Smoking Race 2



Woody Valley
Bremsfallschirm



Farbkombinationen



Nailer

Fly & more GmbH

Kufsteiner Straße 44 · 83064 Raubling-Kirchdorf · Telefon 0 80 35/61 89 · Telefax 84 81 · e-mail: fly-more@t-online.de

Den Talwind erkennen

Ab und zu bieten wir den Zuschauern am Landeplatz amüsante Bilder, Gleitschirmflieger rutschen auf dem Sitzgurt durch die Wiese, Drachensflieger testen die Festigkeit der Trapezrohre oder ihrer Nasenplatte. Obwohl meist ein Windsack die offiziellen Landeplätze ziert, verschätzen wir uns doch manchmal deutlich bei Windrichtung und -stärke. Viel schwieriger ist das nun bei Außenlandungen ohne den obligatorischen Windanzeiger.

Nicht nur für die »materialschonende« Landung ist das Erkennen der Talwindrichtung und -stärke unumgänglich, auch der Flugtag ist oft sehr schnell beendet, wenn man sich hier irrt. Da nützt der Anflug auf den schönsten sonnenbeschienenen Hang nichts, wenn er durch starken Talwind im Lee liegt. Da geht's an der schönsten Abrißkante nur runter, wenn man sie von der falschen Seite anfliegt. Es ist also für einen Piloten, um erfolgreich und sicher fliegen zu können, unumgänglich, aus der Luft die Windrichtung und ungefähre Stärke des Talwindes zu erkennen.

Im Gegensatz zum Fliegen im Flachland hat beim Fliegen in bergigem Gelände der Wind oft mit dem Höhenwind keinen Zusammenhang. Auch die Angaben von Wetterberichten sind kaum eine Hilfe, die einzel-

nen Bergtäler bilden meist völlig eigene Windsysteme aus. Dem aufmerksamen Piloten bieten sich allerdings eine Menge Zeichen:

- vor vielen Tankstellen, Gasthäusern, Kirchen, Berghütten, usw. befinden sich Fahnen (allerdings sind nur die zu beachten, die frei angeströmt werden!)

- Rauch zeigt die Windrichtung und in seinem Neigungsgrad die Windstärke an
- Wellen auf einem See zeigen die Richtung, Schaumkronen zeigen z. B. für Schirme schon kritische Windgeschwindigkeiten
- Maibäume stehen meist frei und haben oft Fahnen oder Wettergockel an der Spitze

- Blätter von Bäumen sind ein Windzeichen, Kornfelder zeigen die Windströmung

- ein Funkspruch mit einem verlässlichen Partner am Boden (der nicht gerade hinter einem Hochhaus steht) ist eine wirkliche Information
- an landenden Piloten ist die Windrichtung zu erkennen, am Zusammenfallen des Gleitschirms der gelandeten Piloten die Windstärke

Wenn es mal wirklich nichts zu sehen gibt, ist immer noch das eigene Gefühl für die Geschwindigkeit des Fluggerätes ein aussagekräftiger Faktor. Zumindest beim Gleitschirm spürt man nach Richtungswechseln deutliche Unterschiede in der Vorwärtsfahrt. Auch Luv oder Lee ist an Kappenreaktionen immer fühlbar. Man kann also in einer Sicherheitshöhe ohne jegliche optische Anzeichen die Windrichtung und -stärke feststellen.

Allerdings ist immer zu berücksichtigen, daß sich Windrichtungen je nach Flughöhe schlagartig ändern können. Oft ist man z. B. 300 m über dem Landeplatz noch im überregionalen Wind und kommt dann unvermittelt in den manchmal ganz anderen Talwind. Eine Grundregel ist hier zu beachten: um so stärker der Talwind, um so höher reicht er herauf. Der Talwind wird also zur stark thermischen Mittagzeit viel weiter hochreichen als am ruhigen Abend, zur Hochsaison Juli/August auch weit höher kommen als bei sanften Herbstflügen.

Ein Tip noch zum Schluß: Der Geländeverlauf im Gebirge läßt fast immer nur zwei Windrichtungen zu, so wird in engen Tälern der Wind fast immer talauf oder -abwärts fließen. Sollte man nun wirklich nicht feststellen können, ob der Wind talaufwärts oder -abwärts bläst, ist eine Landung quer dazu, also Richtung Talmitte, meist viel angenehmer als eine Rückenwindlandung.

Sepp Gschwendtner





ABGEHOBEN - IN TUCHFÜHLUNG MIT DEN ALPEN

Ein Bildband von Andreas Busslinger
Traumhafte Farbbilder auf 120 Seiten
übers Gleitschirmfliegen
98,- DM



FREE

»Der freie Flug« in Bild und Text. Bildband von Ulrich Grill mit Stimmungs- und Actionbildern vom Drachen- und Gleitschirmfliegen. Reichhaltiger Textteil
160 Seiten, DM 98,-



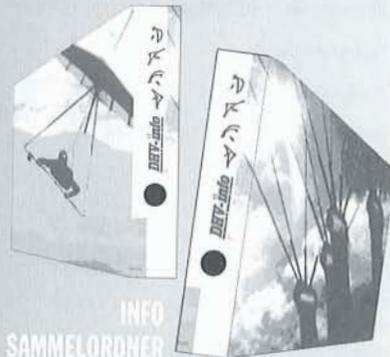
CD-ROM

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: 485er mit Soundkarte und CD-ROM-Laufwerk und Mouse, läuft auf allen Windows und Mac-Versionen.
Preis 39,50 DM + Versandkosten



SHIRT FÜR GLEITSCHIRMFLIEGER

Grundfarbe hell-natur oder grau, buntes Gleitschirmmotiv, Größen M, L, XL, XXL.
Preis DM 45,-
+ Versandkosten



INFO SAMMELORDNER
für 1 Jahrgang (5 Hefte)
Preis DM 1,90,-
+ Versandkosten

(OHNE ABBILDUNG)

PRÜFUNGSFRAGEN

Für Befähigungsnachweise A Hängegleiten, A Gleitsegeln, Preis DM 24,- + Versandkosten
Für B Hängegleiten, B Gleitsegeln, GS-Windschlepp, HG-Windschlepp, Windenfahrer, Preis DM 20,- + Versandkosten.
Für Flugfunk, Preis DM 7,- + Versandkosten.

Prüfungen 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 DM 40,- + Versandkosten.

RETTUNGSSCHNUR-SET

Bestehend aus 30 m Nylon-Flechtnur und 30 g Bleigewicht.
Preis DM 8,- + Versandkosten

ICAO-KARTEN

Alle Kartenblätter der BRD;
Preis DM 17,- je Blatt + Versandkosten

FLUGBUCH FÜR DRACHENFLIEGER UND GLEITSEGLER

Rubriken: Flug Nr., Gerätyp, Datum, Ort, Höhendifferenz, Flugdauer, Wetter, Wind, Bemerkungen und Vorkommnisse, Fluglehrerbestätigung, Erste-Hilfe-Anweisungen.
Preis DM 8,- + Versandkosten

DHV-COMPUTERSPIEL THERMIX

Für Windows, Preis DM 20,- inkl. Versandkosten

DRACHENFLIEGEN

Das Lehrbuch für Anfänger und Fortgeschrittene von Peter Janssen und Klaus Tänzler; weitere Autoren Peter Cröniger und Knut v. Hentig; erweiterte und auf den neuesten Stand gebrachte Neuauflage.
Preis DM 48,- + Versandkosten

DRACHENFLIEGEN FÜR MEISTER

Herausgegeben von Peter Janssen und Klaus Tänzler; weitere Autoren Helmut Donz, Dr. Victor Heule und Peter Cröniger; zahlreiche Abbildungen.
Preis DM 48,- + Versandkosten

GLEITSCHIRMSEGELN

Das Lehrbuch für Anfänger und Fortgeschrittene von Peter Janssen, Christoph Kirsch und Klaus Tänzler.
Erweiterte und auf den neuesten Stand gebrachte Neuauflage.
Preis DM 48,- + Versandkosten

GLEITSCHIRMSEGELN FÜR MEISTER

Das Buch über Fliegen mit Hochleistern, Streckenfliegen, Alpines Fliegen. Von Toni Bender, Peter Janssen, Klaus Tänzler, Sepp Gschwendner, Peter Cröniger, Dr. Victor Heule; reich illustriert.
Preis DM 48,- + Versandkosten

EINZELHEITEN ZUR BESTELLUNG

Siehe Bestellformular auf der Rückseite.

BESTELLADRESSE

Deutscher Hängegleitverband e.V.
Postfach 88
83701 Gmund

oder Fax an
08022/9675-99

Bitte schicken
oder direkt faxen an:
08022/9675-99

ANZEIGE

BESTELLER NAME:

ADRESSE:

DATUM / UNTERSCHRIFT:

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

- | | |
|----------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|
| Lehrbuch | 48 DM |
| <input type="checkbox"/> Drachenfliegen | <input type="checkbox"/> Drachenfliegen für Meister |
| <input type="checkbox"/> Gleitschirmfliegen | <input type="checkbox"/> Gleitschirmfliegen für Meister |
| Prüfungsfragen | 24 DM |
| <input type="checkbox"/> A-Schein HG | <input type="checkbox"/> A-Schein GS |
| Prüfungsfragen | 20 DM |
| <input type="checkbox"/> B-Schein | <input type="checkbox"/> Windenführer |
| <input type="checkbox"/> Windenschlepp HG | <input type="checkbox"/> Windenschlepp GS |
| <input type="checkbox"/> Prüfungsfragen Flugfunk | 7 DM |
| <input type="checkbox"/> Prüfungsfragen UL-Schlepp | 10 DM |
| Prüfungsfragen auf Diskette | 40 DM |
| <input type="checkbox"/> A-Schein HG | <input type="checkbox"/> A-Schein GS |
| <input type="checkbox"/> B-Schein | |
| <input type="checkbox"/> Flugbuch | 8 DM |
| ICAO-Karte | 17 DM |
| <input type="checkbox"/> München | <input type="checkbox"/> Stuttgart |
| <input type="checkbox"/> Hamburg | <input type="checkbox"/> Frankfurt |
| <input type="checkbox"/> Hannover | <input type="checkbox"/> Nürnberg |
| <input type="checkbox"/> Berlin | <input type="checkbox"/> Rostock |
| <input type="checkbox"/> Rettungsschnur-Set | 8 DM |
| Sweat-Shirt | natur <input type="checkbox"/> grau <input type="checkbox"/> 45 DM |
| <input type="checkbox"/> HG (M,L,XL,XXL) | Größe _____ |
| <input type="checkbox"/> GS (M,L,XL,XXL) | Größe _____ |

Neu

- | | |
|-----------------------------------------------------------------|----------|
| <input type="checkbox"/> Computerspiel »Thermix 3.2« auf CD-Rom | 39,50 DM |
| <input type="checkbox"/> Info-Sammelordner | 1,50 DM |
| Videofilm | 40 DM |
| <input type="checkbox"/> Test | |
| <input type="checkbox"/> Heiter bis wolkig | |
| Videofilm | 30 DM |
| <input type="checkbox"/> Starten/Landen Drachen | |
| <input type="checkbox"/> Starten/Landen Gleitschirm | |
| <input type="checkbox"/> Bildband »Abgehoben« | 98 DM |
| <input type="checkbox"/> Bildband »FREE« | 98 DM |

Preis-senkung

- | | |
|---------------------------------|----------|
| <input type="checkbox"/> CD-ROM | 34,80 DM |
|---------------------------------|----------|

VIDEO + film



-STARTEN
-STEUERN
-LANDEN

DHV-ÖAEC-
LEHRFILM
FÜR
GLEITSCHIRM-
FLIEGEN

STARTEN, STEUERN, LANDEN

mit dem Gleitschirm

Der neue Lehrfilm zeigt die Gleitschirm-Flugtechnik entsprechend dem Lehrplan. Er eignet sich ausgezeichnet für den Unterricht in den Flugschulen, bietet aber auch dem geübten Piloten wertvolle Hilfestellung zur Überprüfung der eigenen Flugtechnik. Die Fluglehrer und Mitglieder des DHV-Lehrteams, Peter Cröniger und Christoph Kirsch, demonstrieren alle Bewegungsabläufe für einen sicheren und souveränen Flugstil. Über den reinen Lehrnutzen hinaus ist der Film auch schön anzuschauen.

HERSTELLUNG: Charlie Jöst zusammen mit dem DHV-Lehrteam.
FILMDAUER: 20 Minuten
Zum Verkauf als VHS-Video.



-STARTEN
-STEUERN
-LANDEN

DHV-LEHRFILM
FÜR
DRACHEN-
FLIEGEN

STARTEN, STEUERN, LANDEN

mit dem Drachen

DHV-Lehrfilm für Drachenfliegen. Darstellung der richtigen Flugtechnik für den Start, den Flug und die Landung.

HERSTELLUNG: Ralf Heuber zusammen mit dem DHV-Lehrteam.
FILMDAUER: 15 Minuten.
Zum Verkauf als VHS-Video.

TEST

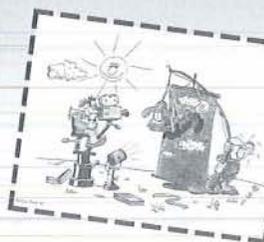
Spannung und Action bei den Gütesiegeltests der Drachen und Gleitschirme, Ausloten der Grenzbereiche durch extreme Flugmanöver bei den Testflügen.
HERSTELLUNG: Charlie Jöst.
FILMDAUER: 20 Minuten.
Zum Verkauf als VHS-Video.



Charly Jöst
und Ralf Heuber

test

DM 22,90 inkl. MwSt. (VHS)



DRACHENFLIEGEN

**HEITER
BIS
WOLKIG**

HEITER BIS WOLKIG

Heiteres und Lustiges aus den Anfangstagen des Drachenfliegens.

HERSTELLUNG: 1985 zusammengestellt von Charlie Jöst aus zahlreichen Amateurstreifen.
FILMDAUER: 25 Minuten.
Zum Verkauf als VHS-Video.

BEDINGUNGEN FÜR DEN VIDEOVERKAUF

Siehe Bestellformular. Entleihen der Videokassetten ist nicht möglich!

PRÜFUNGSKALENDER 1998

Bitte mindestens 3 Wochen vor dem Prüfungstermin beim Organisator anmelden. Die Teilnehmerzahl ist begrenzt. Der Kalender wird laufend ergänzt.

Anmeldungen: Piloten, die an der Teilnahme interessiert sind, wenden sich direkt an den Organisator.

Wichtig: Nur wer alle erforderlichen Unterlagen bei der Prüfung vorlegen kann, ist teilnahmeberechtigt.

Datum	Ort	HG,GS	Art	Organisator, Telefon
16.07.98	Heidenheim	HG, GS	T, A, B, WS, WF, F, P	Flugschule Heidenheim, 07321/45425
18.07.98	Heidenheim	HG, GS	P, A, B, WS, WF,	Flugschule Heidenheim, 07321/45425
18.07.98	Aschau	GS	T, P, A, B, P, F	Paragliding Flugschule Chiemsee 08052/9494
18.07.98	Ruhpolding	HG, GS	T, P, A, B, P, F	Flugzentrum Ruhpolding Holzner GmbH, 08663/668
18.07.98	Bad Salzungen	HG, GS	T, A, B, WS, P, F	Prüfzentrum Mitte, 06654/353
19.07.98	Bad Salzungen	HG, GS	P, A, B, WS, P	Prüfzentrum Mitte, 06654/353
22.07.98	Obermaiselstein	GS	T, A, B, P, F	OASE Gleitschirmschule, 08326/38036
23.07.98	Sonthofen	GS	T, A, B, P	Flugschule Martin Mergenthaler, 08321/68057
23.07.98	Unterwössen	GS	T, A, B	Süddeutsche Gleitschirmschule, 08641/7575
24.07.98	Elsaß	HG, GS	T, A	Flugschule Dreyeckland, 07661/627140
24.07.98	Obermaiselstein	GS	P, A, B, P	OASE Gleitschirmschule, 08326/38036
24.07.98	Sonthofen	GS	P, A, B, P	Flugschule Martin Mergenthaler, 08321/68057
24.07.98	Kössen	GS	P, A, B	Süddeutsche Gleitschirmschule, 08641/7575
25.07.98	Rodeneck (I)	GS	T, A, B, P, F	Aerogen Flug & Sport GmbH, 089/8948870
25.07.98	Elsaß	HG, GS	P, A, B	Flugschule Dreyeckland, 07661/627140
26.07.98	Scheidegg	HG, GS	T, P, A, B, P, F	Westallgäuer Flugschule, 08381/6265
26.07.98	Crawinkel	HG, GS	T, P, A, B, WS	Flugcenter Wasserkuppe, 06654/7548
26.07.98	Rodeneck (I)	GS	P, A, B, P	Aerogen Flug & Sport GmbH, 089/8948870
29.07.98	Stuttgart	HG, GS	T, A, B, WS, P, F	Luftikus, Eugens Flugschule, 0711/537928
31.07.98	Garmisch-Partenk.	GS	TA, B, P, F	Gleitschirmschule Garmisch-P. M. Brunner, 08821/74260
01.08.98	Ruhpolding	HG, GS	TPA, B, P, F	Flugzentrum Ruhpolding Holzner GmbH, 08663/668
01.08.98	Sonthofen	GS	TA, B, P, F	1. Oberallgäuer Drachen & Gleitsegelschule, 08321/9328
01.08.98	Lenggries	HG, GS	TPA, B, WS, P, F	Adventure Sports, 08042/9486
01.08.98	Garmisch-Partenk.	GS	PA, B, P	Gleitschirmschule Garmisch-P. M. Brunner, 08821/74260
02.08.98	Sonthofen	GS	TA, B, P	Flugschule Martin Mergenthaler, 08321/68057
02.08.98	Italien	GS	TPA, B	Top Gliders Gleitschirmschule 0351/4226274
02.08.98	Sonthofen	GS	PA, B, P	1. Oberallgäuer Drachen & Gleitsegelschule, 08321/9328
05.08.98	Obermaiselstein	GS	TA, B, P, F	OASE Gleitschirmschule, 08326/38036
07.08.98	Sonthofen	GS	TA, B, P	Flugschule Martin Mergenthaler, 08321/68057
07.08.98	Bad Harzburg	HG, GS	TA, B, WS, P, F	Harzer Gleitschirmschule, 05322/1415
07.08.98	Obermaiselstein	GS	PA, B, P	OASE Gleitschirmschule, 08326/38036
08.08.98	Sonthofen	GS	PA, B, P	Flugschule Martin Mergenthaler, 08321/68057
08.08.98	Bad Harzburg	HG, GS	PA, B, WS, P	Harzer Gleitschirmschule, 05322/1415
14.08.98	Braunack	GS	TA, B, P, F	1. Deutsche Tandem Gleitschirmschule, 08851/882
14.08.98	Samerberg	HG, GS	TPA, B, WS, P,	FFlugschule Reisebüro Hochries, 08032/8971
14.08.98	Samerberg	HG, GS	TPA, B, WS, F	Flugschule Hochries, 08032/8971
15.08.98	Ruhpolding (A)	HG, GS	TA, B, P, F	Drachen und Gleitschirmschule Goslar, 05321/18899
15.08.98	Ruhpolding	HG, GS	TPA, B, P, F	Flugzentrum Ruhpolding Holzner GmbH, 08663/668
15.08.98	Braunack	GS	PA, B, P5	1. Deutsche Tandem Gleitschirmschule, 08851/882
16.08.98	Greifenburg (A)	HG, GS	PA, B, 5	Drachen und Gleitschirmschule Goslar, 05321/18899
16.08.98	Crawinkel	HG, GS	TPA, B, WS	Flugcenter Wasserkuppe, 06654/7548
21.08.98	Elsaß	GS	TA	Flugschule Dreyeckland, 07661/627140
22.08.98	Sonthofen	GS	T	A, B, P Flugschule Martin Mergenthaler, 08321/68057
22.08.98	Rodeneck (I)	GS	TA, B, P, F	GSS Michael Wagner, 0721/515363
22.08.98	Sonthofen	GS	TA, B, P, F	1. Oberallgäuer Drachen & Gleitsegelschule, 08321/9328
22.08.98	Lenggries	HG, GS	TPA, B, WS, P, F	Adventure Sports, 08042/9486

Datum	Ort	HG,GS	Art	Organisator, Telefon
22.08.98	Unterwössen	GS	TA, B	Süddeutsche Gleitschirmschule, 08641/7575
22.08.98	Saltaus (I)	GS	PA, B, P	Luftikus, Eugens Flugschule, 0711/537928
22.08.98	Elsaß	GS		PA, B Flugschule Dreyeckland, 07661/627140
23.08.98	Scheidegg	HG, GS	TPA, B, P, F	Westallgäuer Flugschule, 08381/6265
23.08.98	Sonthofen	GS	P	A, B, P Flugschule Martin Mergenthaler, 08321/68057
23.08.98	Rodeneck (I)	GS	PA, B, P	GSS Michael Wagner, 0721/515363
23.08.98	Sonthofen	GS	A, B, P	1. Oberallgäuer Drachen & Gleitsegelschule, 08321/9328
23.08.98	Kössen	GS	PA, B	Süddeutsche Gleitschirmschule, 08641/7575
26.08.98	Obermaiselstein	GS	TA, B, P, F	OASE Gleitschirmschule, 08326/38036
26.08.98	Stuttgart	HG, GS	TA, B, WS, P, F	Luftikus, Eugens Flugschule, 0711/537928
28.08.98	Garmisch-Partenk.	GS	TA, B, P, F	Gleitschirmschule Garmisch-P. M. Brunner, 08821/74260
28.08.98	Obermaiselstein	GS	PA, B, P	OASE Gleitschirmschule, 08326/38036
29.08.98	Ruhpolding	HG, GS	TPA, B, P, F	Flugzentrum Ruhpolding Holzner GmbH, 08663/668
29.08.98	Bad Salzungen	HG, GS	TA, B, WS, P, F	Prüfzentrum Mitte, 06654/353
29.08.98	Garmisch-Partenk.	GS	PA, B, P	Gleitschirmschule Garmisch-P. M. Brunner, 08821/74260
30.08.98	Crawinkel	HG, GS	TPA, B, WS	Flugcenter Wasserkuppe, 06654/7548
30.08.98	Bad Salzungen	HG, GS	PA, B, WS, P	Prüfzentrum Mitte, 06654/353
04.09.98	Elsaß	GS	TA	Flugschule Dreyeckland, 07661/627140

Fluglehrausbildung

LEHRGANGSKALENDER

21.9.-24.9.	Performance Trainer Lehrgang DHV-Geschäftsstelle 08022/9675-30
13.10.	Pflichtfortbildung Windschlepplehrer Horst Barthelmes, 06654/353
14.10.-15.10.	Fachlehrerlehrgang für Passagier-Windschlepp Horst Barthelmes, 06654/353
19.10. - 6.11.	DHV/ÖAeC-Fluglehrerassistentlehrgang Flugschule Aufwind, Anna Rehl 0043/3687/81880
3.12. - 8.12.	DHV/ÖAeC-Fluglehrerlehrgang mit Prüfung Flugschule Aufwind, Anna Rehl 0043/3687/81880
29.10.	Pflichtfortbildung Windschlepplehrer Horst Barthelmes, 06654/353
3.11.	Pflichtfortbildung Windschlepplehrer Horst Barthelmes, 06654/353
3.11.-6.11.	Fachlehrerlehrgang Windschlepp Horst Barthelmes, 06654/353
12.11.-13.11.	GS-Grundstufenausbildung an der Winde Horst Barthelmes, 06654/353

Teilnahme nach Anmeldung bei der DHV-Geschäftsstelle.

Vorauswahlprüfungen können ab sofort bei folgenden Prüfzentren absolviert werden: Horst Barthelmes, Tel. 06654/353, Fax 06654/7771; Rudl Bürger, Tel. 08032/8134, Fax 08032/8134; Waldemar Obergfell, Tel. 07685/1050, Fax 07685/1061; Anni Rehl, Tel. 0043/3687/81880, Fax 0043/3687/81346.

Datum	Ort	HG, GS	Art	Organisator, Telefon
05.09.98	Sonthofen	GS	T, A, B, P	Flugschule Martin Mergenthaler, 08321/68057
05.09.98	Aschau	GS	T, P, A, B, P, F	Paragliding Flugschule Chiemsee, 08052/9494
05.09.98	Elsaß	GS	P, A, B	Flugschule Dreyeckland, 07661/627140
06.09.98	Italien	GS	T, P, A, B	Top Gliders Gleitschirmschule, 0351/4226274
06.09.98	Sonthofen -	GS	P, A, B, P	Flugschule Martin Mergenthaler, 08321/68057
09.09.98	Obermaiselstein	GS	T, A, B, P, F	OASE Gleitschirmschule, 08326/38036
11.09.98	Obermaiselstein	GS	P, A, B, P	OASE Gleitschirmschule, 08326/38036
12.09.98	Ruhpolding	HG, GS	T, P, A, B, P, F	Flugzentrum Ruhpolding Holzner GmbH, 08663/668
12.09.98	Bad Salzungen	HG, GS	T, A, B, WS, P, F	Prüfzentrum Mitte, 06654/353
12.09.98	Lenggries	HG, GS	T, P, A, B, WS, P, F	Adventure Sports, 08042/9486
12.09.98	Untervönnen	GS	T, A, B	Süddeutsche Gleitschirmschule, 08641/7575
13.09.98	Crawinkel	HG, GS	T, P, A, B, WS	Flugcenter Wasserkuppe, 06654/7548
13.09.98	Bad Salzungen	HG, GS	P, A, B, WS, P	Prüfzentrum Mitte, 06654/353
13.09.98	Kössen	GS	P, A, B	Süddeutsche Gleitschirmschule, 08641/7575
17.09.98	Heidenheim	HG, GS	T, A, B, WS, WF, F, P	Flugschule Heidenheim, 07321/45425
18.09.98	Heidenheim	HG, GS	P, A, B, WS, WF,	Flugschule Heidenheim, 07321/45425
18.09.98	Crawinkel	HG, GS	T, P, A, B, WS, F	Flugschule Sunrise, 06201/182911
18.09.98	Bad Harzburg	HG, GS	T, A, B, WS, P, F	Harzer Gleitschirmschule, 05322/1415
18.09.98	Garmisch-Partenk.	GS	T, A, B, P, F	Gleitschirmschule Garmisch-P. M. Brunner, 08821/74260
18.09.98	Hochries	HG, GS	T, P, A, B, P, F	Flugschule Reisebüro Hochries, 08032/8971
18.09.98	Elsaß	HG, GS	T, A	Flugschule Dreyeckland, 07661/627140
18.09.98	Hochries	HG, GS	T, P, A, B, P, F	Flugschule Hochries, 08032/8971
19.09.98	Dresden	HG, GS	T, P, A, B, WS, P, F	Top Gliders Gleitschirmschule, 0351/4226274
19.09.98	Bad Harzburg	HG, GS	P, A, B, WS, P	Harzer Gleitschirmschule, 05322/1415

Datum	Ort	HG, GS	Art	Organisator, Telefon
19.09.98	Garmisch-Partenk.	GS	P, A, B, P	Gleitschirmschule Garmisch-P. M. Brunner, 08821/74260
19.09.98	Elsaß	HG, GS	P, A, B	Flugschule Dreyeckland, 07661/627140
20.09.98	Scheidegg	HG, GS	T, P, A, B, P, F	Westallgäuer Flugschule, 08381/6265
20.09.98	Sonthofen	GS	T, A, B, P	Flugschule Martin Mergenthaler, 08321/68057
23.09.98	Sonthofen	GS	T, A, B, P	Flugschule Martin Mergenthaler, 08321/68057
24.09.98	Sonthofen	GS	P, A, B, P	Flugschule Martin Mergenthaler, 08321/68057
26.09.98	Rodeneck (I)	GS	T, A, B, P, F	Aerogen Flug & Sport GmbH, 089/8948870
26.09.98	Ruhpolding	HG, GS	T, P, A, B, P, F	Flugzentrum Ruhpolding Holzner GmbH, 08663/668
26.09.98	Bad Salzungen	HG, GS	T, A, B, WS, P, F	Prüfzentrum Mitte, 06654/353
26.09.98	Lenggries	HG, GS	T, P, A, B, WS, P, F	Adventure Sports, 08042/9486
27.09.98	Crawinkel	HG, GS	T, P, A, B, WS	Flugcenter Wasserkuppe, 06654/7548
27.09.98	Rodeneck (I)	GS	P, A, B, P	Aerogen Flug & Sport GmbH, 089/8948870
27.09.98	Bad Salzungen	HG, GS	P, A, B, WS, P	Prüfzentrum Mitte, 06654/353
30.09.98	Obermaiselstein	GS	T, A, B, P, F	OASE Gleitschirmschule, 08326/38036

FORTBILDUNG 1998

Datum	HG/GS	Name	Ort	Organisator	Telefon/Fax
1.8. - 7.8.	GS	Streckenflugseminar,dok. Streckenflüge mit Anleitung	Kärnten/Emberger Alm	OASE Flugschule Peter Geg	08326/38036, 08326/38037
1.8.-3.8.	HG/GS	zu Gast bei König Ludwig ...	Tegelberg/Allgäu	Flugschule Göppingen	07164/12021, 07164/12029
1.8.-8.8.	HG	Thermikkurs	Tirol	Flugschule Papillon	0033/389/827187, 0033/389/827187
1.8.-2.8.	GS	Aktives Fliegen in der Thermik, Abstiegschiffen	variabel	Aerogen Gleitschirmschule	089/8948870, 089/8948870
1.8.-8.8.	GS	Flugfreizeit/Neue Fluggebiete - streßfrei	Engelberger Tal	Flugschule Dreyeckland	07661/627140, 07661/627140
1.8.-16.8.	HG	Streckenfliegen in Brandenburg	Segeletz	Schleppgemeinschaft Segeletz Berlin	030/4561902, 030/45606275
1.8. - 7.8.	GS	Umbrien aus der Luft	Italien	Klaus Schwarzer's Flugschule, Flyart	089/4306974
3.8. - 8.8.	GS	Flugtechnikkurs	Ennstal	Sky Club Austria	0043/3685/22333, 0043/3685/23610
3.8. - 8.8.	GS	Sicherheitstraining und Streckenfliegen (6 Tage)	Achensee	Montana Flugsport GmbH	08803/60598, 08803/60510
3.8. - 7.8.	GS	OFS-Protect/Betreuungswoche	Pfronten	OFS Paragliding GmbH	08363/5969, 08363/5969
3.8. - 8.8.	GS	Thermik- und Streckenflugkurs	Scul/Engadin	Hang Loose	0041/752300707, 0041/752300706
4.8. -	GS	Sicherheitstraining	Klewenalp	Impuls Sport und Flugschule Engelberg	0041/6370707, 0041/6370707
4.8.	GS	Start- Landeseminar für Tandempiloten		1. Deutsche Tandem GSS	08851/882
7.8. - 9.8.	GS	Sicherheitstraining	Hallstättersee	Sky Club Austria	0043/3685/22333, 0043/3685/23610
7.8. - 9.8.	GS	Sicherheitstraining (3 Tage)	Achensee	Montana Flugsport GmbH	08803/60598, 08803/60510
8.8. - 22.8.	GS	Thermik- und Streckenfliegen	San Vincente	Air Power Gleitschirmschule	07745/308, 07745/477
8.8. - 23.8.	GS	Starttechniken, Thermikflug, Streckenflug	Südtirol	Luftikus GmbH	0711/527928, 0711/527928
8.8. - 15.8.	GS	Einstieg und Ausbau des Thermikfliegens	Engelberger Tal	Flugschule Dreyeckland	07661/627140, 07661/627140
8.8. - 15.8.	GS	Streckenflugseminar	Pinzgau	Flugschule Martin Mergenthaler	08321/9970
8.8. - 16.8.	HG/GS	Flugtechnik-Training: Perfekt Starten ,Landen,Thermik	Greifenburg	Drachen- und Gleitschirmschule Goslar	05321/18899, 05321/41764
9.8. - 16.8.	GS	Thermikkurs	Tirol	Flugschule Papillon	0033/389/827187, 0033/389/827187
10.8. - 14.8.	GS	Flugtechnikkurs,Flugwoche mit Thermikfliegen	Hallstadt	OASE Flugschule Peter Geg	08326/38036, 08326/38037
10.8. - 15.8.	GS	Flugsafari	Ennstal	Sky Club Austria	0043/3685/22333, 0043/3685/23610
10.8. - 13.8.	GS	Flugtechnik mit Basissicherheitstraining	Achensee	Montana Flugsport GmbH	08803/60598, 08803/60510
10.8. - 12.8.	GS	Thermik- Streckenflugseminar	Savoie/Frankreich	Flugschule Bielefeld	0521/69011, 0521/69088
10.8. - 15.8.	GS	Thermik- und Streckenflugkurs	Scul/Engadin	Hang Loose	0041/752300707, 0041/752300706
11.8.	GS	Sicherheitstraining	Klewenalp	Impuls Sport und Flugschule Engelberg	0041/6370707, 0041/6370707
11.8.	GS	Start- und Landeseminar für Tandempiloten		1. Deutsche Tandem GSS	08851/882

Datum	HQ/GS	Name	Ort	Organisator	Telefon/Fax
13.8. -16.8.	GS	Vorbereitung, Weiterbildung für 2er Geräte	Kochdorf	Paragliding Flugschule Chiemsee	08052/9494, 08052/9495
14.8. -16.8.	GS	Sicherheitsstraining (3 Tage)	Achensee	Montana Flugsport GmbH	08903/60598, 08903/60510
14.8. -16.8.	GS	Sicherheitsstraining	Flugschule Aufwind	0043/3687/81880, 0043/3687/81346	
14.8. -16.8.	GS	Sicherheitsstraining... der letzte Schiff	Achensee	Flugschule Goppinger	07164/12021, 07164/12029
15.8. -16.8.	GS	Sicherheitsstraining	Vernaltalstattersee	Habis Flugsport	08323/8590, 08323/51390
15.8. -19.8.	GS	Start- und Landetraining Rückwärtsstart	variafel	Aerogen Gleitschirmschule	089/8948870, 089/8948870
15.8. -16.8.	GS	Sicherheitsstraining	Allgäu	Flugschule Martin Mergenthaler	08321/9970
15.8. -16.8.	GS	Fortbildung Thermik- und Streckenfliegen	Hadensee	Hans-Peter Fischer/Egel	08321/72213
15.8. -21.8.	HG/GS	Thermik & Strecke im Landefeld	Südrainkreis	Harzer Gleitschirmschule	05322/1415, 05322/2001
15.8. -24.8.	HG/GS	Streckenfliegenmar	Griethubung	Harzer Gleitschirmschule	05321/18899, 05321/41764
16.8. -23.8.	HG/GS	Thermik- und Streckenflugkurs	Ernstal	SW Club Austria	0043/3685/22333, 0043/3685/23610
17.8. -22.8.	GS	Höhentherapie	Achensee	Montana Flugsport GmbH	08903/60598, 08903/60510
17.8. -22.8.	GS	Sicherheitsstraining und Streckenfliegen (6 Tage)	Pronten	OFS Paragliding GmbH	08363/5969, 08363/5969
17.8. -21.8.	GS	OFS-Protokollwöchige	Fesch/Wais	Impuls Sport und Flugschule Engelberg	0041/6370707, 0041/6370707
17.8. -21.8.	GS	Streckenflug-Thermikkurs	Klewanalp/Vernaltalstattersee	Impuls Sport und Flugschule Engelberg	0041/6370707, 0041/6370707
18.8.	GS	Sicherheitsstraining	Halslattersee	SW Club Austria	0043/3685/22333, 0043/3685/23610
21.8. -23.8.	GS	Sicherheitsstraining	Achensee	Montana Flugsport GmbH	08903/60598, 08903/60510
21.8. -23.8.	GS	Sicherheitsstraining (3 Tage)	Achensee	Flugschule Goppinger	07164/12021, 07164/12029
22.8. -30.8.	HG/GS	... alles was das Herz begehrt	Slovenien	Habis Flugsport	08323/8590, 08323/51390
22.8. -23.8.	GS	Sicherheitsstraining	Vernaltalstattersee	Habis Flugsport	08323/8590, 08323/51390
22.8. -30.8.	GS	Thermikseminar und Starttechniken	Castello	Flugschule Martin Mergenthaler	08321/9970
22.8. -8.8.	GS	Sicherheitsstraining	Walterssee	Hans Loose	0041/752300707, 0041/752300706
22.8. -23.8.	GS	XC-Streckenflugtraining	Fesch/Wais	Impuls Sport und Flugschule Engelberg	0041/6370707, 0041/6370707
24.8. -5.9.	HG/GS	Weiterbildungskurs und Flugsafari	Italien	Westalpen Drachenflug- und Gleitschirmschule	08381/6265, 08381/84209
24.8. -29.8.	GS	Flugsafari	Ernstal/Schlammergut	SW Club Austria	0043/3685/22333, 0043/3685/23610
24.8. -27.8.	GS	Flugtechnikkurs mit Basis-sicherheitsstraining (4 Tage)	Achensee	Montana Flugsport GmbH	08903/60598, 08903/60510
24.8. -29.8.	GS	Flugsafari	Umrien	Flugschule Aufwind	0043/3687/81880, 0043/3687/81346
25.8.	GS	Sicherheitsstraining	Klewanalp/Vernaltalstattersee	Impuls Sport und Flugschule Engelberg	0041/6370707, 0041/6370707
27.8. -28.8.	GS	Sicherheitsstraining	Flugschule Hochines	Flugschule Hochines	08032/8971, 08032/8901
28.8. -30.8.	GS	Sicherheitsstraining	Halslattersee	SW Club Austria	0043/3685/22333, 0043/3685/23610
28.8. -30.8.	GS	Sicherheitsstraining	Achensee	Montana Flugsport GmbH	08903/60598, 08903/60510
28.8. -30.8.	GS	Sicherheitsstraining (3 Tage)	Achensee	Flugschule Martin Mergenthaler	08323/8590, 08323/51390
28.8. -30.8.	GS	Sicherheitsstraining	Vernaltalstattersee	Habis Flugsport	0711/527928, 0711/527928
29.8. -12.9.	HG/GS	FlugsafariThermikflug, Streckenflug	Türkei	Luthilus GmbH	08321/9970
29.8. -5.9.	GS	In und um Pragau Thermik- und Streckenflugseminar	Pragau	Flugschule Martin Mergenthaler	08321/9970
29.8. -6.9.	HG/GS	Essen und Fliegen wie Gott in Frankreich	Lagrange	Flugschule Sunrise	06201/182911
31.8. -5.9.	GS	Flugtechnikkurs	Ernstal + Halslattersee	SW Club Austria	0043/3685/22333, 0043/3685/23610
31.8. -3.9.	GS	Flugtechnik mit Basis-sicherheitsstraining (4 Tage)	Achensee	Montana Flugsport GmbH	08903/60598, 08903/60510
31.8. -4.9.	GS	OFS-Protokollwöchige	Pronten	OFS Paragliding GmbH	08363/5969, 08363/5969
31.8. -6.9.	HG	Alpine Höhenflüge	Emberger Alm	Münchner Drachenflugschule	089/4468948
2.9. -6.9.	GS	Sicherheitsstraining	Achensee	Flugschule Bielefeld	0521/69011, 0521/69088
3.9. -13.9.	GS	Tour durch die schönsten Flugebene Südrainkreises	Südrainkreis	Flugschule Bielefeld	07164/12021, 07164/12029
4.9. -6.9.	GS	Sicherheitsstraining	Halslattersee	SW Club Austria	0043/3685/22333, 0043/3685/23610
4.9. -6.9.	GS	Sicherheitsstraining (3 Tage)	Achensee	Montana Flugsport GmbH	08903/60598, 08903/60510
5.9. -12.9.	GS	Flugsafari	Umrien	Flugschule Aufwind	0043/3687/81880, 0043/3687/81346
5.9. -12.9.	GS	Safari	Umrien	Habis Flugsport	08323/8590, 08323/51390
5.9. -6.9.	GS	Sicherheitsstraining	Vernaltalstattersee	Habis Flugsport	08323/8590, 08323/51390
5.9. -13.9.	GS	Thermikseminar	Südrainkreis	Flugschule Martin Mergenthaler	08321/9970
5.9. -13.9.	GS	Tandem-Sicherheitsstraining	Vernaltalstattersee	Flugschule Martin Mergenthaler	08321/9970
5.9. -6.9.	GS	Thermik- und Technikkurs	Türkei	Flugschule Hochines	08032/8971, 08032/8901
5.9. -12.9.	GS	Umrien Safari	Umrien	Hans-Peter Fischer/Egel	08321/72213
5.9. -12.9.	GS	Schulbereichskurs	Harzer Gleitschirmschule	05322/1415, 05322/2001	
6.9. -11.9.	GS	Flugsafari im Alpenraum	Doomitten	Harzer Gleitschirmschule	08022/2556, 08022/2584
7.9. -12.9.	GS	Flugsafari	Doomitten	Paragliding Tegernsee	0043/3685/22333, 0043/3685/23610
7.9. -12.9.	GS	Sicherheitsstraining und Streckenfliegen (6 Tage)	Achensee	SW Club Austria	0043/3685/22333, 0043/3685/23610
8.9.	GS	Start- und Landeseminar für Tandemfliegen	Achensee	Montana Flugsport GmbH	08903/60598, 08903/60510
10.9. -13.9.	GS	Vorbereitung, Weiterbildung für 2er Geräte	Aschau	1. Deutsche Tandem GSS	08851/882
11.9. -13.9.	GS	Sicherheitsstraining (3 Tage)	Achensee	Paragliding Flugschule Chiemsee	08052/9494, 08052/9495
12.9. -18.09.	GS	Doomitenspaß-Flugurlaub auch für wenig Erfahrene	Lienz/Döbriol	Montana Flugsport GmbH	08903/60598, 08903/60510
12.9.	GS	Start- und Landetraining Rückwärtsstart	variafel	OASE Flugschule Peter Gög	08326/38036, 08326/39037
12.9. -19.9.	GS	Over durch die Doorniten-Formation	Doomitten	Aerogen Gleitschirmschule	089/8948870, 089/8948870
12.9. -23.9.	GS	Refreshingskurs	Doomitten	Flugschule Martin Mergenthaler	08321/9970

FORTBILDUNG 1998

Datum	HG/GS	Name	Ort	Organisator	Telefon/Fax
12.9. - 14.9.	GS	Thermik in den Vogesen	Vogesen	Klaus Schwarzer's Flugschule, Flyart	089/4306974
13.9. - 19.9.	GS	Rettungsgeräte Training, Start- Lande-, Thermik	Bayern/Tirol/Salzburg	Flugzentrum Ruhpolding	08663/668, 08663/776
14.9. - 19.9.	GS	Höhenflugkurs-Extra	Ennstal	Sky Club Austria	0043/3685/22333, 0043/3685/23610
14.9. - 18.9.	GS	OFS-Protect-Betreuungswoche	Prfronten	OFS Paragliding GmbH	08363/5969, 08363/5969
15.9.	GS	Start- und Landeseminar für Tandempiloten		1. Deutsche Tandem GSS	08851/882
18.9. - 23.9.	GS	Thermik- und Streckenflugkurs	Slowenien	Ostthüringer Gleitschirmschule	036734/30357, 0171/5142782
18.9. - 20.9.	GS	Sicherheitstraining (3 Tage)	Achensee	Montana Flugsport GmbH	08803/60598, 08803/60510
19.9. - 27.9.	HG/GS	Refresher, Starttechnik, Landetechnik	Castelluccio	Drachen- und Gleitsegelflugschule Werther	05203/1474, 05203/158202
19.9. - 25.9.	GS	Safari, Thermik + Schnellabstieg	Alpen	Skymaster	07673/8511, 07673/8590
21.9. - 26.9.	GS	Thermikkurs	Schweiz-Tessin	Sky Club Austria	0043/3685/22333, 0043/3685/23610
23.9. - 24.9.	GS	Sicherheitstraining		Flugschule Hochries	08032/8971, 08032/8901
24.9. - 3.10.	HG/GS	Weiterbildungskurs und Flugsafari	Südfrankreich	Westallgäuer Drachenflug- und Gleitschirmschule	08381/6265, 08381/84209
25.9. - 27.9.	GS	Sicherheitstraining	Hallstättersee	Sky Club Austria	0043/3685/22333, 0043/3685/23610
25.9. - 27.9.	GS	Sicherheitstraining (3 Tage)		Montana Flugsport GmbH	08803/60598, 08803/60510
26.9. - 3.10.	GS	Trekkingtour	Südtirol	Flugschule Papillon	0033/389/827187, 0033/389/827187
26.9. - 2.10.	GS	DFS-Alpine Flugwoche in Südtirol/Dolomiten	Meransen/Südtirol	OFS Paragliding GmbH	08363/5969, 08363/5969
26.9. - 2.10.	GS	Vieles ist möglich Flugzeit	Zillertal	Flugschule Dreyeckland	07661/627140, 07661/627140
26.9. - 4.10.	HG/GS	Fly & Beach am BabaDagnit Schirmbeherrschungskurs	Türkei	Harzer Gleitschirmschule	05322/1415, 05322/2001
27.9. - 3.10.	HG/GS	Aktivwoche Fliegen, Klettern, Raften etc.	Lenggries	Adventure Sports	08042/9488, 08042/
1.10. - 5.10.	GS	Adventure - Tours	Südtirol	Luftikus GmbH	0711/527928, 0711/527928
2.10. - 4.10.	GS	Flugtechnikseminar für Hochleister	Hallstättersee	Sky Club Austria	0043/3685/22333, 0043/3685/23610
2.10. - 4.10.	GS	Sicherheitstraining (3 Tage)	Achensee	Montana Flugsport GmbH	08803/60598, 08803/60510
2.10. - 5.10.	GS	Bergwanderfliegen in den Dolomiten	Canazei	Flugschule Göppingen	07164/12021, 07164/12029
3.10.	GS	Starten, Landen und Notlanden	Wiesensteig	Flugschule Göppingen	07164/12021, 07164/12029
3.10. - 17.10.	GS	Thermik- und Streckenfliegen, Sicherheitstraining	Ölüdeniz	Air Power Gleitschirmschule	07745/308, 07745/477
3.10. - 10.10.	GS	Herbst in Südtirol, Thermik, Fortb. Alpines Gelände	Südtirol	Flugschule Martin Mergenthaler	08321/9970
3.10. - 11.10.	HG/GS	Flugtechnik-Training	Greifenburg	Drachen- und Gleitschirmschule Goslar	05321/18899, 05321/41764
3.10. - 10.10.	GS	Gleitschirmreise Andalusien	Andalusien	Impuls Sport und Flugschule Engelberg	0041/6370707, 0041/6370707
4.10.	HG/GS	Training für den Fall des Falles (in der Turnhalle)	Dürnau	Flugschule Göppingen	07164/12021, 07164/12029
4.10.	HG	Richtig Starten und Landen	Wiesensteig	Flugschule Göppingen	07164/12021, 07164/12029
4.10. - 11.10.	GS	Trekkingtour	Südtirol	Flugschule Papillon	0033/389/827187, 0033/389/827187
4.10.	GS	Notschirmfallen	Engelberg	Impuls Sport und Flugschule Engelberg	0041/6370707, 0041/6370707
5.10. - 12.10.	GS	Fly Türkei Flugurlaub auch für wenig Erfahrene	Ölüdeniz	OASE Flugschule Peter Geg	08326/38036, 08326/38037
6.10.	GS	Start- und Landeseminar für Tandempiloten		1. Deutsche Tandem GSS	08851/882
9.10. - 11.10.	GS	Sicherheitstraining (3 Tage)	Achensee	Montana Flugsport GmbH	08803/60598, 08803/60510
9.10.	HG/GS	Einfache Strecken in den Alpen planen und fliegen	Dürnau	Flugschule Göppingen	07164/12021, 07164/12029
10.10. - 18.10.	HG/GS	Fliegerparadies im Herzen Italiens	Monte Cucco und Castelluccio	Flugschule Göppingen	07164/12021, 07164/12029
10.10.	GS	Start- und Landetraining Rückwärtsstart	variabel	Aerogen Gleitschirmschule	089/8948870, 089/8948870
10.10. - 17.10.	GS	Herbst in Südtirol, Thermik, Fortbildung Alpines Gelände	Südtirol	Flugschule Martin Mergenthaler	08321/9970
12.10. - 16.10.	GS	Flugsafari	Slowenien	Sky Club Austria	0043/3685/22333, 0043/3685/23610
12.10. - 16.10.	GS	OFS-Protect-Betreuungswoche	Meransen/Südtirol	OFS Paragliding GmbH	08363/5969, 08363/5969
12.10. - 26.10.	GS	Get high in Türkei	Türkei	Flugschule Martin Mergenthaler	08321/9970
12.10. - 18.10.	GS	Herbst in Südtirol	Südtirol	Klaus Schwarzer's Flugschule, Flyart	089/4306974
13.10. - 27.10.	HG	Flug- und Badeurlaub	Nordzypern	Münchener Drachenflugschule	089/4486848
13.10.	GS	Start- und Landeseminar für Tandempiloten		1. Deutsche Tandem GSS	08851/882
15.10. - 22.10.	GS	La Palma Erlebnisflugurlaub mit Alternativprogramm	La Palma/Canaren	OASE Flugschule Peter Geg	08326/38036, 08326/38037
16.10. - 18.10.	GS	Sicherheitstraining	Hallstättersee	Sky Club Austria	0043/3685/22333, 0043/3685/23610
16.10. - 19.10.	GS	Start und Landeseminar für Tandempiloten	Ostthüringen	Ostthüringer Gleitschirmschule	036734/30357, 0171/5142782
16.10. - 18.10.	GS	Sicherheitstraining (3 Tage)	Achensee	Montana Flugsport GmbH	08803/60598, 08803/60510
17.10. - 25.10.	GS	Flugsafari	La Palma	Flugschule Aufwind	0043/3698/81880, 0043/3698/82568
17.10. - 24.10.	GS	Flugsafari in die Türkei	Türkei	Paragliding Tegernsee	08022/2556, 08022/2584
17.10. - 24.10.	GS	Schirmbeherrschungskurs		Harzer Gleitschirmschule	05322/1415, 05322/2001
19.10. - 24.10.	GS	Flugsafari	Slowenien	Sky Club Austria	0043/3685/22333, 0043/3685/23610
23.10. - 25.10.	GS	Sicherheitstraining (3 Tage)	Achensee	Montana Flugsport GmbH	08803/60598, 08803/60510
24.10. - 30.10.	GS	Tour-Natur	Südtirol	Ostthüringer Gleitschirmschule	036734/30357, 0171/5142782
24.10. - 31.10.	GS	Flugsafari in die Türkei	Türkei	Paragliding Tegernsee	08022/2556, 08022/2584
24.10. - 31.10.	GS	... wo die Götter fliegen lernten	Griechenland	Flugschule Göppingen	07164/12021, 07164/12029
24.10. - 30.10.	GS	OFS „ARS VIVENDI“ Flugwoche in Südtirol	Meransen/Südtirol	OFS Paragliding GmbH	08363/5969, 08363/5969
24.10. - 31.10.	GS	Thermik in Ölüdeniz	Türkei	Klaus Schwarzer's Flugschule, Flyart	089/4306974
25.10. - 1.11.	GS	Fly & Beach am BabaDagnit Schirmbeherrschungskurs	Türkei	Harzer Gleitschirmschule	05322/1415, 05322/2001
26.10. - 9.11.	GS	Erlebnissflugurlaub der Extraklasse für Fortgeschrittene	Indischer Ozean	OASE Flugschule Peter Geg	08326/38036, 08326/38037
28.10. - 1.11.	GS	Flucht in den Süden	Dolomiten	Habis Flugsport	08323/8590, 08323/51390

Datum	HG/GS	Name	Ort	Organisator	Telefon/Fax
28.10. - 1.11.	GS	Dolomitentour	Dolomiten	Hans-Peter Fischer-Engel	08321/72213
30.10. - 2.11.	GS	Starten - Steuern - Landen	Südtirol	Luftikus GmbH	0711/527928, 0711/527928
1.11. - 15.11.	GS	Soaring und Thermik	Bali	Flugschule Hochries	08032/8971, 08032/8901
2.11. - 16.11.	GS	Fly West USA/Erlebnisflugurlaub	Kalifornien/USA	OASE Flugschule Peter Geg	08326/38036, 08326/38037
25.11. - 2.12.	HG/GS	Weiterbildungskurs und Flugsafari	La Palma	Westallgäuer Drachenflug- und Gleitschirmschule	08381/6265, 08381/84209
5.11. - 4.12.	GS	Paratrekking in Nepal	Kathmandu	Klaus Schwarzer's Flugschule, Flyart	089/4306974
7.11. - 22.11.	GS	Flugsafari	Lanzarote	Flugschule Aufwind	0043/3687/81880, 0043/3687/81346
7.11.	GS	Rückwärtsstart	Wiesensteig	Flugschule Göppingen	07164/12021, 07164/12029
7.11. - 14.11.	HG/GS	Flugsafari Herbstthermik	Türkei	Luftikus GmbH	0711/527928, 0711/527928
7.11. - 22.11.	GS	Gebirgsfliegen in der Serenavada	Almunieca/Spanien	Flugschule Bielefeld	0521/69011, 0521/69088
7.11. - 14.11.	GS	Gleitschirmreise Alicante	Alicante	Impuls Sport und Flugschule Engelberg	0041/6370707, 0041/6370707
7.11. - 8.11.	HG/GS	Bergetechnik/Rettung Werfen	Lenggries	Adventure Sports	08042/9488, 08042/
8.11.	HG/GS	Rettungsgeräterwerfen in der Turnhalle	Dürnau	Flugschule Göppingen	07164/12021, 07164/12029
9.11. - 13.11.	GS	OFS-Protect Betreuungswoche	Meransen/Südtirol	OFS Paragliding GmbH	08363/5969, 08363/5969
14.11.	HG/GS	Gewitter, Föhn und Turbulenzen, Gefahren des Wetters	Dürnau	Flugschule Göppingen	07164/12021, 07164/12029
14.11. - 20.11.	GS	OFS „ARS VIVENDI“ Flugwoche in Südtirol	Meransen/Südtirol	OFS Paragliding GmbH	08363/5969, 08363/5969
14.11.	GS	Sicherheitstagwerfen, packen, abseilen	Freiburg	Flugschule Dreyeckland	07661/627140, 07661/627140
15.11. - 22.11.	GS	Fliegen in der Sierra Nevada	Spanien	Flugschule Göppingen	07164/12021, 07164/12029
15.11.	GS	Vortrag K. Slezak/Extreme Flugzustände	Freiburg	Flugschule Dreyeckland	07661/627140, 07661/627140
18.11. - 2.12.	GS	Fliegen auf La Palma	La Palma	Aerogen Gleitschirmschule	089/8948870, 089/8948870
18.11. - 2.12.	GS	Tandemfliegen	La Palma/Canaren	1. Deutsche Tandem GSS	08851/882
19.11. - 11.12.	GS	Trekking- und GS-Expedition	Nepal	Münchener Drachenflugschule	089/4486648
21.11. - 22.11.	GS	Packerkurs für Rettungsgeräte		Harzer Gleitschirmschule	05322/1415, 05322/2001
22.11. - 29.11.	GS	STOP den Winter/Sonne, Strand - Fliegen	Costa del Sol	Flugschule Dreyeckland	07661/627140, 07661/627140
23.11. - 20.12.	GS	Technik und Thermik	Teneriffa	Sky Club Austria	0043/3685/22333, 0043/3685/23610
25.11. - 02.12.	HG/GS	Weiterbildungskurs und Flugsafari	La Palma	Westallgäuer Drachenflug- und Gleitschirmschule	08381/6265, 08381/84209
26.11. - 01.01.99	GS	Starten - Steuern - Landen	Südtirol	Luftikus GmbH	0711/527928, 0711/527928
29.11. - 6.12.		STOP den Winter/Sonne, Strand - Fliegen	Costa del Sol	Flugschule Dreyeckland	07661/627140, 07661/627140
29.11.	GS	Notschirmfalten	Engelberg	Impuls Sport und Flugschule Engelberg	0041/6370707, 0041/6370707
12.12. - 13.12.	GS	... Einstieg ins Allgäu	Mittag	Flugschule Göppingen	07164/12021, 07164/12029
12.12. - 13.12.	GS	Packerkurs für Rettungsgeräte		Harzer Gleitschirmschule	05322/1415, 05322/2001
20.12. - 25.01.99		Starkwindfliegen	Lanzarote	Flugschule Hochries	08032/8971, 08032/8901
25.12. - 03.01.99	GS	Silvester im Schnee/Super Dolomiti Ski & Fly	Dolomiten	Harzer Gleitschirmschule	05322/1415, 05322/2001
26.12. - 02.01.99		OFS SKY & Snow Event	Meransen/Südtirol	OFS Paragliding GmbH	08363/5969, 08363/5969
27.12. - 10.01.99		Weihnachten/Neujahr Sonne, Strand - Fliegen	Costa del Sol	Flugschule Dreyeckland	07661/627140, 07661/627140
28.12. - 06.01.99	HG/GS	Wintertrip	Monaco/Bassano	Flugschule Göppingen	07164/12021, 07164/12029
30.12. - 01.01.99		happy pilot happy flight	Lecco/Italien	Habis Flugsport	08323/8590, 08323/51390

FIRST CLASS ————— ganzjährig AUSBILDUNGSKURSE

AUSBILDUNG UND TANDEMFLÜGE
IM BERGDORF OBERSTDORF IM ALLGÄU
GLEITSCHIRMTTOUREN - WELTWEIT

- Schnuppertage zum Kennenlernen
- Grundausbildung zum Kennenlernen
- Luftfahrerscheine international anerkannt
- Fortbildungskurse weil man nie auslernt
- Sicherheitstraining DHV anerkannt
- Flugsportshop 100% Fachberatung Second Hand Markt Sportswear
- Pilotenclub fun and function

OASE TOURS

TERMINE '98 - DAS ERLEBNIS LOCKT !

Flugtechnikkurse	April, Juli, August
Streckenflugseminar	18.-24.04.+01.-07.08.
Fly Turkey	27.-04.06.+05.-12.10.
Slowenientraum	25.07.-31.07.
Dolomitenspaß	12.09.-19.09.
La Palma	17.10.-24.10.
Reunion Fantastique	26.10.-09.11.
Fly West USA	02.11.-16.11.

OASE
GLEITSCHIRM
FLUGSCHULE PETER GEG

ausführliches Prospektmaterial und
kostenloses Info-Video anfordern !

Am Goldbach 22, 87538 Obermaiselstein, Tel. 08326-38036, Fax 38037
news by internet: <http://www.oase-paragliding.com>

GERMAN CUP 1998



German Cup der Drachenflieger in Rheinland-Pfalz

Die Öffnung der Platzhalter unserer Segel- und Motorflugvereine den Drachenfliegern gegenüber ist ein Meilenstein. Bei schönstem Segelflugwetter und optimalen Schleppbedingungen stellen sich die Qualifikanten zum German Cup als Talentschmiede für künftige Wettbewerbspiloten. Bewußt wurde der Start per Winde geplant, um so die etwas

ICARO^{GO-DO}
HANG GLIDERS

ULTRALITE PRODUCTS
HANGGLIDING & PARAGLIDING

Swing
The Art of flying

AREA



FLIGHT DESIGN

freex
AIR SPORTS

Airwave
CARVING A FUTURE THROUGH THE AIR

NOVA
INTERNATIONAL



andere Startart zu nutzen und neue Flugrouten in Meisterschaftspunkte umzuwandeln.

Auch wenn der Wind den Aktiven und Organisatoren stark ins Gesicht blies, verlor niemand die Geduld. Am fortgeschrittenen Nachmittag gelang vier Piloten der Ausreißer in Richtung Dillingen/Saar.

Der zweite Tag war aus Sicht der Windprognosen für das Schleppen ungeeignet, also entschloß man sich für den Bergstart an der Mosel in Neumagen-Dhron. Die zerrissene Thermik hat sich erst am späteren Nachmittag nutzbar geformt und so verließen alle Teilnehmer das Gelände. Obwohl niemand das Ziel auf geknickter Bahn (Neumagen-Dhron ->Irrel«-Utscheid) mit 50 km erreichte, war es doch ein spannender Durchgang.

Aus diesen zwei gelungenen Durchgängen ist der German Cup des DHV durch den Ausrichter DFC Trier u. den Wettbewerbsleiter Jobst Bäumer erfolgreich gestartet.

Die Zwischenwertung brachte nach zwei Durchgängen nachfolgende Plazierungen hervor:

Platz	Name	
1.	Miederhoff Ralf	798
2.	Zapf Uwe	716
3.	Eder Raimund	634
4.	Greiner Arno	579
5.	Siegert Walter	552

Die nachfolgenden Durchgänge im alpinen Bereich werden den Teilnehmern noch einiges abverlangen. Die Mühe wird jedoch für die Bestplatzierten durch Teilnahme in der Liga 1999 ausreichend belohnt.

Peter P. Rother



German Cup Gleitschirm Hindelang

Da der geplante German Cup am Wallberg vom 01.-03.05.1998 leider wegen des schlechten Wetters nicht gewertet werden konnte, ist der Drachen- und Gleitschirmflieger Club Tegernseer Tal eingesprungen, um den in Hindelang abgesagten Wettbewerb auszurichten (Verschiebetermin Wallberg: 25./26. Juli). Einschreibung war um 09:00 Uhr und trotz der nicht zu guten Wetterprognosen sind doch 32 Piloten/innen an der Wallberg-Talstation erschienen.

Der recht stramme Ostwind ließ leider keinen Start am Wallberg zu und so sind wir ins Nachbargelände nach Bayrischzell ausgewichen. Am Startplatz angekommen, wehten auch schon kräftige Ablösungen den Wiesenhang hinauf. Da die Vorhersagen für den Nachmittag NO-Wind meldeten, entschieden wir uns für eine relativ kurze Aufgabe von 22,2 km. Einen Zielflug zum Landeplatz am Wallberg mit Umrundung einer Boje neben dem Ringbergschloß. Gestartet wurde mit individueller Zeitnahme, bei diesen Verhältnissen gab's jedoch nicht viel zu pokern. Nach Flugroutenbesprechung und Wetteranalyse öffneten wir um 12:30 Uhr das Fenster und nach knapp einer halben Stunde waren die Pi-

loten/innen in der Luft. Es wurde nicht viel Startüberhöhung benötigt, um mit Rückenwind in guter Höhe am Seeberg anzukommen. Bei den meisten ging's dann recht flott weiter über die Heisse Platte, Aiplspitze, Brecherspitze und Bodenschneid in's Tegernseer Tal. Soweit gekommen hatten die Piloten/innen dann nicht mehr viel Mühe, am Wallberg aufzusoaren und am Ringberg die Wende zu fotografieren. Die überschüssige Höhe beim Ziel-

anflug wurde jedoch von Einigen etwas zu großzügig vernichtet. Der starke Talwind machte sich bis zu einer Höhe von 150 m doch recht deutlich bemerkbar und so standen manche nur wenige Meter vor der Ziellinie auf der Landewiese. Von den 30 Gestarteten sind aber immerhin 20 bis in's Ziel geflogen. Die beste Zeit hatte Schorsch Maier mit 00:53:48, gefolgt von Hagen Mühlich 00:59:50 und Daniel Holzmann 01:07:07. Beste Dame wurde Ulrike Bäuerlein mit 01:41:14 auf dem 14. Platz. Ein etwas übertriebener Ehrgeiz bescherte uns noch eine Baumlandung in einer engen Schlucht bei Neuhaus. Ein überfliegender Drachenflieger hatte den Unfall beobachtet und bei uns am Landeplatz gemeldet. Die sofortige Suchaktion, sowohl von der Tegernseer, als auch von der Schlierseer Seite konnte zum Glück bald wieder abgeblasen werden. Der Pilot hat sich selbst aus seiner mißlichen Lage befreien können. Eine über Nacht aufziehende Front ließ leider am nächsten Tag keinen weiteren Durchgang zu und so blieb es beim Ergebnis des ersten Durchganges.

Vielen Dank nochmals bei den Helfern und beim DC Bayrischzell, daß wir so kurzfristig dort starten konnten.

Hermann Ulbricht



HG Zwei Meister bei der Bayerischen am Brauneck

Bei der auf 4 Tage angesetzten Bayerischen Meisterschaft im Drachenfliegen zeigte sich das Wetter den etwa 30 Piloten anfangs nicht sehr wohlgesonnen. Es war sogar lange Zeit fraglich, ob die erforderlichen 2 Durchgänge zustande kommen würden. Der erste Tag mußte abgesagt werden, obwohl schon alle startbereit am Brauneck standen. Die Piloten, die frei geflogen waren, hielten sich dann am Landeplatz in einem Hagelschauer unter einem Sonnen- oder »Hagel«-Schirm fest. Anschließend wurde sogar in Erwägung gezogen, das Ganze nach Greifenburg in Kärnten zu verlegen. Der in allen Belangen souveräne Wettkampfleiter Knut v. Hentig traf dann schon am zweiten Tag nach dem Einholen der letzten Wetterinfos die Entscheidung, am Brauneck zu bleiben.

Am Samstag, den 23. Mai, dem dritten Wettkampftag konnte dann geflogen werden. Vom Brauneck zum Kloster Reutberg und zur Denkmalm bei Lenggries (36 km). Etliche kamen bei schwierigen Bedingungen über die Mindeststrecke von 10 km nicht hinaus. Uwe Zapf startete mit seinem Laminar ST fast als erster und flog bis ins Ziel. Ihm folgten anschließend noch die RCS- und Ligapiloten Kurt Schumann (Mehringer) und Sigi Jank (Ebersbach-Musbach). Kurt Schumann war der Schnellste und gewann den Durchgang. Am nächsten Tag war dann die Aufgabe Tennenalmen, Mülldeponie Greiling und Denkmalm (23 km) bei noch schwächerer Thermik und einem noch kürzeren Fenster, das das Wetter für das Fliegen eines Tasks übrig ließ. Hier zeigte sich Markus Hanfstängl in Bestform und gewann den Durchgang, weil er es als einziger schaffte, bis zur zweiten Wende

zu fliegen. Uwe Zapf flog etwa 1 km weiter als Kurt Schumann. So entstand das Kuriosum, daß sie punktgleich den Bayerischen Meistertitel mit nach Hause nahmen: Kurt war am ersten Tag der Schnellere und Uwe am zweiten Tag der Weitere war. Sigi Jank, der Liga-Newcomer, behauptete seinen dritten Platz vom Vortag.

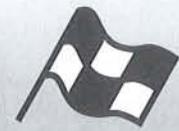
Als bester Pilot eines Turmdrachen (mit einem 8 Jahre alten Dream 90 von Wolfgang Engel) landete der Lenggrieser Richi Liebig auf Platz 4, mit seiner starken Leistung vertrat er den Isarwinkler Club. Ligapilot Herbert Sturm (Laminar ST) kam auf Platz 5.

Die Organisatoren um Clubvorstand Franz Bruckschlegl waren schließlich sehr zufrieden und glücklich, daß sogar zwei Bayerische Meister gekürt werden konnten, und wurden auf diese Art für ihre Vorarbeit belohnt.

Sepp Singhammer

Ergebnis

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Kurt Schumann	Guggenmos RCS	588
1.	Uwe Zapf	Icaro 2000 Laminar ST	588
3.	Siegfried Jank	Guggenmos RCS	543
4.	Rich Liebig	Engel Dream	403
4.	Herbert Sturm	Icaro Laminar	403
6.	Arno Greiner	Bautek Twister	380
7.	Ulrich Schmid	Seedwings Merlin 133	377
8.	Ernst Lehmann	Icaro 2000 Laminar 14	370
9.	Markus Hanfstängl	Moyes Xtralite	365
10.	Uwe Ließmann	Airwave Klassic	352
10	Ulf Neumann	Wills Wing HP AT 156	352



GS Baden-Württembergische und Bayerische Meisterschaft in Berchtesgaden

Thermik nützen - Adler schützen! Unter diesem Motto stand der Wettkampf, der gemeinsam mit Naturschützern in Anbetracht der zahlreichen Adlerschutzgebiete des Berchtesgadener Landes organisiert wurde.

Trotz zweifelhafter Wetterprognosen fanden sich am 21.05.98 etwa 70 Piloten aus Baden-Württemberg und Bayern am Landeplatz Kohlhiasl in Schönau/Königssee ein, um im Laufe der nächsten 4 Tage im Rahmen der BAVARIAN OPEN die jeweiligen Landesmeister zu ermitteln. Nach einem wetterbedingt abgebrochenen ersten Durchgang am Himmelfahrtstag und Dauerregen am zweiten Wettkampftag wurde der Wettbewerb Samstag früh abgebrochen und auf den Ausweichtermin am folgenden Pfingstwochenende verschoben.

Den kurzen Zwischenhocheinfluß am selben Tag nutzten die Organisatoren spontan zu einem kleinen »Langzeitflug- und Punktlandewettbewerb«, der bei den etwa 30 verbliebenen Piloten sowie dem zahlreich erschienenem Publikum gleichermaßen gut ankam. Die anwesenden Herstellerfirmen sponserten die unvorhergesehene Siegerehrung mit kleinen Sachpreisen und am Abend rockten alle begeistert zu den Klängen der »Low-Budget-Band« im Bierzelt und hofften auf gutes Flugwetter am kommenden Wochenende.

Die Zahl der teilnehmenden Piloten war auf 40 geschrumpft, wobei die Baden-Württemberger mit 27 Wettkampfteilnehmern klar in der Überzahl waren, die Bayern ließen sich offensichtlich vom Wetterbericht abschrecken, so daß nur 13 Piloten den Weg nach Berchtesgaden angetreten hatten.

Der Mut zum Wetterisiko sollte belohnt werden, so daß der erste Durchgang mit folgender Flugaufgabe stattfinden konnte:

Startplatz Jenner West, 1. WP Kehlsteinhaus (4,0 km), 2. WP Blaueishütte (17,6 km), 3. WP Kehlsteinhaus (31,2 km), 4. WP Söldenköpfel (39,6 km), Ziel LP Kohlhiasl (43,2 km).

5 Piloten konnten die Flugaufgabe erfüllen, bei den Baden-Württembergern führte Thorsten Siegel deutlich und in der

bayerischen Wertung lag Thomas Rauch an der Spitze.

Der zweite Durchgang wurde aufgrund der Wetterlage deutlich verkürzt, um einen sicheren Wertungsdurchgang zu ermöglichen. Flugaufgabe: Startplatz Jenner West, 1. WP Kehlsteinhaus (4,0 km), 2. WP Söldenköpfel (12,3 km), 3. WP Kehlsteinhaus (20,6 km), 4. WP Grünstein (26,8 km), Ziel LP Kohlhiasl (28,9 km).

Diesmal erreichten 13 Piloten den Landeplatz innerhalb des Zeitlimits und während die Organisatoren mit der Auswertung beschäftigt waren, fieberten die Teilnehmer der Siegerehrung entgegen. Die Baden-Württemberger hatten so wieso schon Grund genug zum Feiern, denn nach zwei wetterbedingt ausgefallenen Landesmeisterschaften hatten sie den Titel endlich wieder vergeben!

Die Siegerehrung bestätigte die Leistungen der Piloten des Vortages und Dank der Großzügigkeit der Sponsoren (Afro, Aerosport, Bräuniger, Flight Design, Freex, Turn-Point, UP) gab es nicht nur in Anbetracht der Plazierungen, sondern auch der Sachpreise strahlende Gesichter.

Außerdem erhielt der jeweils Erstplatzierte anstelle eines Pokals den »Jenner-Ammonit«, eine Spende aus der privaten Sammlung von Fr. Weindl aus Schönau.

Am Ende der BAVARIAN OPEN zeigten sich Teilnehmer und Veranstalter gleichermaßen zufrieden über den guten und v. a. unfallfreien Verlauf des Wettkampfes. Der unerschütterliche Wetteroptimismus der Organisatoren hatte diesen Wettkampf letztendlich entgegen aller Erwartungen doch noch ermöglicht, aber ohne den Einsatz und die Unterstützung der einzelnen Clubmitglieder wäre diese Veranstaltung mit Sicherheit nicht so gut verlaufen!

Heike Chmielorz

Endergebnis Bavarian Open und BaWü

Platz	Name	Punkte
1	Thorsten Siegel (Baden-Württemberg)	1664
2	Thomas Rauch (Bayern, Escape)	1334
3	Christian Blum (Bayern, Omega)	1325
4	Stefan Brandstätter (Baden-Württemberg)	1305
5	Bernd Bräuchler (Baden-Württemberg)	1254
6	Hans Walcher (Baden-Württemberg)	1225
7	Konstantin Engelhard (Baden-Württemberg)	1198
8	Anja Trudel (Bayern, Omega 4)	1094
9	Thomas Epple (Baden-Württemberg)	1088
10	Hartmut Rocker (Baden-Württemberg)	1058
11	Hagen Mühlich (Bayern, Proto 98)	1028
12	Kai Richers (Bayern, Xyon)	983
13	Andrea Gäch (Bayern, Omega 3)	969
14	Michael Hartmann (Baden-Württemberg)	924
15	Jürgen Friedrich (Baden-Württemberg)	923
16	Arno Herms (Bayern, Tension)	906
17	Remo Kutz (Baden-Württemberg)	878
18	Reiner Braun (Baden-Württemberg)	857
19	Wieland Steffan (Baden-Württemberg)	852
20	Harald Müller (Baden-Württemberg)	782

HG BaWü im UL-Schlepp

Vom 20. - 24. Mai fanden in Bösing, Kr. Rottweil die diesjährigen baden-württembergischen Meisterschaften im Drachenfliegen statt. Nachdem bei internationalen Veranstaltungen wie z.B. der Weltmeisterschaft in Australien der Start mittels UL-Schlepp keine Seltenheit mehr ist, wurde in Bösing zum erstenmal ein nationaler Wettbewerb mit dieser Startart durchgeführt. Welche Vorteile der UL-Schlepp für solche Wettkämpfe bringt, wurde dabei im Laufe der Tage deutlich. Herrschte doch an vier der fünf Wettkampftage eine starke nordöstliche Windströmung vor, was z.B. bei Hangstartplätzen wie dem ca. 50 km entfernten Kandel mit seinem Südweststartplatz zu unakzeptablen Startbedingungen geführt hätte.

Trotz der guten Vorbereitung, die sogar zwei UL-Schlepp-Ausbildungstermine für diejenigen beinhaltete, die noch nicht über die Berechtigung für diese Startart verfügten, nahmen nur 24 Piloten an der BaWü '98 teil. Dies tat jedoch der Veranstaltung keinen Abbruch, leisteten sich diese 24 Piloten doch in insgesamt vier gültigen Durchgängen einen spannenden Wettkampf:

Mittwoch 20. Mai: Nachdem alle Piloten in Bösing eingetroffen waren, wurde von Wettkampfleiter Charly Jöst die Tagesaufgabe verlesen. Auf dem Programm stand ein flaches Dreieck von Bösing bis zum ersten Wendepunkt nach St. Georgen, von dort zur Autobahnbrücke Neckarburg und zurück nach Bösing. Die Wetterverhältnisse schienen an diesem Tag zunächst recht gut zu sein, wurden dann aber schnell schlechter, so daß keiner der Piloten letztlich die Aufgabe erfüllen konnte. Am weitesten kam Martin Brinek (Althof Drachen) mit seinem UP-Speed TL, der mit 38 km den Tagessieg für sich verbuchen konnte.

Besonders erfreulich war an diesem Tag, daß außer der Lokalpresse auch Rundfunk und Fernsehen der Einladung des Bösinger Vereins gefolgt waren und von der Meisterschaft berichteten.

Donnerstag 21. Mai: Inzwischen hatte sich die Wetterlage geändert und es herrschte eine starke nördliche Strömung vor. Obwohl der Himmel vormittags noch ganz fliegbar aussah, wurde vom Wetterdienst in Stuttgart eine Kaltfront an-

gekündigt. Charly Jöst empfahl den Piloten daher, den Wertungsflug für diesen Tag ausfallen zu lassen und bekam hierzu von der Mehrheit der Piloten auch Zustimmung.

Freitag 22. Mai: Bei immer noch anhaltendem starken Nordwind und langsam wieder aufklarendem Himmel wurde als Aufgabe ein Zielflug auf geknickter Bahn an den südlich gelegenen Fürstenberg bei Donaueschingen gewählt. Die zurückzulegende Strecke betrug 39,4 km. Durch die späte Sonneneinstrahlung konnte sich allerdings keine ausreichende Thermik mehr ausbilden, so daß lediglich acht Piloten die Mindest-Distanz von 10 km überflogen. Kaum fassen

konnten es die Bösinger, als um 17:55 Uhr dann die Meldung vom Fürstenberg-Landeplatz kam, daß ihr Vereins-Mitglied Hans-Georg Hames mit seinem Reflex CS nach 2h 15min als einziger Pilot die Aufgabe komplett erfüllt hat.

Samstag 23. Mai: Der Wind hatte es sich langsam gemütlich gemacht und blieb unverändert frisch aus nördlicher Richtung. Im Gegensatz zum Freitag zeigte sich die Sonne jedoch schon vormittags durch die lockere Wolken-decke. Die Wettkampfleitung legte als Tagesaufgabe wiederum einen Zielflug an den Fürstenberg fest, ließ jedoch den zusätzlichen Knick weg, so daß sich die Strecke auf 38,0km verkürzte. Um 13 Uhr begannen die Trikes die Piloten auf Starthöhe (800 m) zu schleppen. Daß die Bedingungen am Samstag wesentlich besser waren als tags zuvor zeigte sich schnell. Insgesamt erreichten 11 Piloten das Ziel. Der Tagessieg ging dabei wie schon im 1. Durchgang an Mar-

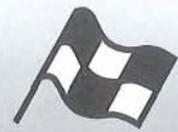
tin Brinek, der das Ziel in 1h 21min erreichte.

Sonntag 24. Mai: Nahezu unverändert waren die Bedingungen am Sonntag. Wegen des starken Nordwindes wurde zum dritten Mal der Fürstenberg als Landeplatz für einen Zielflug ausgewählt. Es schien sich also eine Neuauflage des Vortagsgeschehens anzubahnen. Allerdings zog sich der Himmel an diesem Tag während der Startperiode immer weiter zu, so daß die zuerst gestarteten deutliche Vorteile hatten. Für die noch am Boden befindlichen Piloten, unter ihnen auch Martin Brinek, sanken die Chancen von Minute zu Minute. Doch hier bewies Martin seine Professionalität, indem er trotz dieser Benachteiligung mit 1h 30min seinen dritten Tagessieg erflog. Natürlich sicherte er sich dadurch auch unangefochten den Gesamtsieg.



Ergebnis

Platz	Name	Gerät	Punkte
1	Brinek, Martin	UP Speed Topless	979
2	Klein, Stefan	UP Speed	852
3	Odenwald, Thomas	Icaro Laminar	783
4	Wüst, Lothar	Icaro Laminar ST	756
5	Hoffmann-Guben, Marcus	Wills Wing Ram Air	752
6	Lebeda, Robert	seedwings Merlin	720
7	Friedemann, Peter	UP Speed Topless	701
8	Kaiser, Martin	Thalhofer Reflex C	692
9	Ebenfeld, Markus	Seedwings Merlin	662
10	Sterzing, Thomas	UP Speed	653



HG 8. Ostdeutsche Meisterschaft in Ruhpolding

Mit 30 gemeldeten Piloten gab es einen neuen Teilnehmerrekord. Claus Gerhard, der Präsident des ausrichtenden Vereins SGS, wollte zum erstmalig in der Geschichte der Ostdeutschen Drachenflugmeisterschaft direkt anreisen. Nach 241 km endete sein knapp 7-stündiger Flug am 19.05. von Segeletz (Berlin) knapp an der deutsch-tschechischen Grenze, hierdurch konnte er nicht mehr rechtzeitig in Ruhpolding sein. Einige Favoriten waren sichtlich erleichtert. Der erste Tag begann vielversprechend. Tagesaufgabe war ein 48 km flaches Dreieck. Vier Piloten schafften diesen Run. Schnellster war Henry Maek mit 30 km/h, Jan Lozek erflog mit 17 km/h eine akzeptable Gleitschirmgeschwindigkeit. Eine große Abschattung über Inzell zwang 17 Piloten zur Landung auf dem bekannten Landeplatz. Durch falsche Konfiguration im Auswertprogramm gab es »satte« 140 Punkte für den ersten und den letzten im Verfolgerfeld 58 Punkte. Am Abend wurden allerdings nicht die Punkte diskutiert, sondern die Synchronität der Lande- und Startzeituhren sorgte für viel Diskussionsstoff bis spät in die Nacht.

Ruhpolding wäre nicht Ruhpolding, wenn während des Wettbewerbes nicht auch einige Tage ins »Wasser« fallen würden, aber sonst wurde uns von unseren Gastgebern versichert, ist immer tolles Flugwetter hier. Vielleicht liegt es ja an den Preußen, das Kennzeichen CB (Cottbus) scheint

schlechtes Wetter magisch anziehen. Es sah schon so aus, als ob keine gültige Meisterschaft zustande kommen würde, doch am Samstag öffnete sich der Himmel für einen kleinen Run. Peter Waldmann vom gastgebenden Verein DCB sollte mit seiner Wettervorhersage und der vorgeschlagenen Aufgabe recht behalten. 8 Piloten kamen ans Ziel. Bis 21.00 Uhr wurden die Filme entwickelt, wobei der Cheforganisator Siegfried Prietz es sich nicht nehmen ließ, im Fotolabor selbst mit Hand anzulegen. Aufgrund der fortgeschrittenen Zeit wurde die Endauswertung auf die Morgenstunden verlegt. Die Spannung kostete einigen Piloten den Schlaf, denn schließlich war der Preis, ein Bräuniger Instruments der IQ Serie, sehr interessant und auch das GPS für den 2. Platz war äußerst attraktiv.

Ergebnis

Platz	Name	Gerät
1.	Henry Maek	Laminar 14 ST
2.	Jan Richter	Merlin 148
3.	Wolfgang Nisser	Laminar 14
4.	Ulrich Schneider	Laminar 14 ST
5.	Arno Baudendistel	Desire
6.	Thomas Barthel	Xtralite

Henry Maek

Kilb AERO CENTER
55270 Ober-Olm

Jeden 1. Donnerstag im Monat
FLIEGERSTÄNDTISCH

Dein Fachgeschäft für
STB
Gleitschirme
Drachen
Zubehör
im
Rhein-Main-Gebiet

Am Becherweg 2
☎ 06136/991815
FAX 06136/997118

Öffnungszeiten
Do 17.00 - 20.00 Uhr
Fr 15.00 - 18.00 Uhr

1. Taubertäler Team-Quadrothlon

Der GSC Markelsheim veranstaltet im lieblichen Taubertal einen Team-Quadrothlon-Wettkampf mit den Disziplinen

- Gleitschirmfliegen
- Geländelauf
- Schwimmen
- Mountainbikefahren

Sach- und Geldpreise im Wert von bis zu 1000.- DM.

Termin: Sonntag 30.08.98

Ausweichtermin: Sonntag 06.09.98

Schon am Samstag gibt es jede Menge Gaudi, Fete, freies Fliegen etc.

Zeltplätze und Pensionen in großer Anzahl am Ort.

Für einzelne Bewerber können Teams in Zusammenarbeit mit dem Veranstalter gebildet werden.

Anmeldung bis 31.07.98 bei Thomas Ettl

oder Andreas Bokmeier

Tel.: 07931 - 3385

oder : 07931 - 3655 Fax : 07931 - 46332

**WAS?! 1000,- DM CASH
oder 2000,- DM
als Gutschein**



das 1. XC ZIEL-RÜCK

50 km Jena-Weimar
(50° 54' 55" N * 11° 42' 50" E)

Gewinner gesucht ?!

Siegerfoto !!!

STARTPLATZ Paragliding
Zwätzengasse 13 · 07743 Jena
Info: Tel. (0 36 41) 82 59 00
Fax (0 36 41) 44 42 42
net: <http://www.flieg.com/startplatz>

Bitte senden Sie mir weitere Informationen

Name: _____

Adresse: _____

Fax: _____

FLUGZENTRUM BAYERWALD

FLIEGEN LERNEN IN OSTBAYERN UND FRANKEN
DHV-PERFORMANCE TRAINING CENTER

TOP INZAHLUNGNAHME

Alle Ausbildungsstufen
Geführte Flugreisen
Sicherheitstraining
Windenschlepp

<http://www.flugzentrum-bayerwald.de>

**FARBPROSPEKT!
ANFORDERN!**

FLUGZENTRUM BAYERWALD
Schorsch Höcherl
Gärtnerplatz 16 93073 Neutraubling
Tel: 09401-8760 Fax: 09401-79216



**HG Landesmeisterschaft
Rheinland-Pfalz/Saarland**

Der Ausweichtermin mit überwiegend 8/8 Bewölkung und einer sehr labilen Gesamtwetterlage brachte den Drachenfliegern nach 3 Jahren Abstinenz mit Sigi Barth wieder einen würdigen Landesmeister. Ein beherzter Wettbewerbsleiter Christian Albrecht vom 1. Pfälzer Drachenfliegerclub und der kompetent beratende Wetterexperte Stefan Thieser trugen wesentlich zum erfolgreichen, vier Durchgänge zählenden Wettbewerb bei.

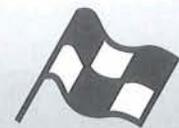
Der erste Tag war von Ungeduld und Durchhaltewillen aller Beteiligten geprägt. Als Tagesaufgabe wurde Bogen - Idar-Oberstein mit 25,5 km Länge ausgeschrieben. Trotz des scheinbar aussichtslosen Wetters ohne Thermik flog Stefan Thieser immerhin 11,5 km weit.

Am zweiten Tag wurde vom gleichen Startplatz Bogen eine Zielflugaufgabe zum Segelflugplatz in Kell festgelegt, die von Sigi Barth und Hermann Justen gelöst wurde. Einige Piloten »schossen« sogar am Ziel vorbei.

Nun kam der Tag der Tage: Stabileres Wetter und eine Aufgabe Bogen - Bostalsee mit 38 km. Letztlich freuten sich 9 Piloten über ihren erfolgreichen Zieleinflug und man wurde sich schnell einig, daß dieser Tag sogar eine noch größere Aufgabe zugelassen hätte.

Sigi Barth, der trotz hervorragender Leistung noch nie zu Landesmeisterehren gekommen war, dominierte vom 2. Tag an das Feld, konnte sich aber als Führender des Spitzenpulkus mit 734 Punkten noch nicht entscheidend von den nächstplazierten Dreher (726 Punkte), Maillinger (666 Punkte), Kiefer (624 Punkte) und Rebl (613 Punkte) absetzen. Es war also nach wie vor für große Spannung gesorgt.

Am vierten und letzten Tag wurde in Serrig gestartet und dank der Windrichtung wieder das Ziel des Vortages Bostalsee gewählt. Es galt 33,5 km bei schweren Bedingungen zurückzulegen. Ich wurde als Zeitnehmer am Ziellandeplatz auserkoren und fuhr unter einer geschlossenen Wolkendecke zum »Goalfield«, wo ich einem Nachmittag mit viel



Langeweile entgegensah, da ich es kaum für möglich hielt, daß jemand die Tagesaufgabe erledigt. Erst um 18.00 Uhr durfte ich den Landeplatz verlassen, obwohl der erste Starter schon um 13.20 Uhr aufdrehte und aus scheinbar Nichts an Höhe gewann. 17.00 Uhr, Regen und Tristesse. Mit dem Wettbewerbsleiter kein Kontakt. Also Abbruch, zurück zum Startplatz, sicher sind schon alle unten!? Nach 15 km Rückfahrt die erste brauchbare Telefonzelle gesichtet, Kontakt mit dem Wettbewerbsleiter und, oh Schreck, es fliegen noch welche, wahrscheinlich zumindestens! Also sofort wieder zurück zur Zielwiese. Dann 1 km davor, ich traue meinen Augen kaum, ein Drachen steht auf einer großen freien Fläche. Sigi Barth schaffte trotz Regen die Tagesaufgabe eben bis auf diesen 1 km. Eine super Leistung! Die Verfolger konnten da nicht mithalten und so sicherte er sich seinen ersten Landesmeistertitel.

Die Siegerehrung im Stammlokal Hotel zur Post in Serrig brachte den würdigen feierlichen Ausklang.

Ergebnis

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Barth Sigi	Twister	2159
2.	Maillinger Karl	Twister	1726
3.	Justen Hermann	Milan Racer	1534
4.	Rebl Dietmar	Shark	1475
5.	Kiefer Michael	Twister	1419
10.	Junker Silvia	Sunrise	1042

Peter P. Rother

GS Landesmeisterschaft in Rheinland-Pfalz

Haupttermin zu Ostern vom Regen weggespült. Ausweichtermin mit schönem Wetter lokal prognostiziert. Briefing bei super Wolkenbild, 2 Stunden vor dem Start 3/8 Bewölkung, Startfenster und der ganze Rest mit 8/8 Bewölkung. Mit diesen kurzen Anmerkungen ist das ganze Geschehen in diesem Jahr die Landesmeisterschaft betreffend umschrieben. Hoffen wir also auf 1999!

Peter P. Rother

HG Norddeutsche Meisterschaft

38 Piloten aus Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen, Bremen, Hamburg, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern trafen sich bei mäßigen Wetteraussichten auf dem Flugplatz Neustadt-Glewe, um ihren „Meister“ zu küren. Dabei wurde, Premiere in Deutschland, zugleich aus der Winde und mit UL-Schlepp gestartet. Je drei Schlepptri-

kes und drei Winden standen zur Verfügung.

Für Himmelfahrt wurden in einer Zwischenhoch-Randlage optimistische 23,7 km Zielflug ausgeschrieben. Als einziger erreichte Dirk Postular in 40 Minuten das Ziel. Der Rest des Feldes verteilte sich homogen über die dazwischenliegenden Wiesen.

Die Wetterprognose für Freitag war überraschend positiv. Zu Ehren des Lilienthal-Jubiläums wurde ein 85 km-Zielflug zum Flugplatz Stölln ausgeschrieben. Frühe Überentwicklung vereitelte einen gültigen Durchgang.

Die Prognose für Sonnabend versprach keine Wetteränderung. Aufgrund der Erfahrungen des Vortages wurde bereits um 10:30 Uhr das Fenster für einen Zielflug zum Flugplatz Pritzwalk geöffnet. Als schnellster von insgesamt 7 Piloten erreichte Florian Böer das 42,8 km entfernte Ziel. Die befürchtete Überentwicklung mit großflächiger Abschirmung stellte sich um 14 Uhr ein und bestrafte Spätstarter mit Chancenlosigkeit.

Eine durchziehende Warmfront beendet den fröhlichen Wettbewerb nach zwei selektiven Durchgängen am Sonntag Vormittag. Nach insgesamt 1077 geflogenen Kilometern wurde mit Gerd Brink ein würdiger Sieger gefunden.

Ergebnis

Platz	Name	Gerät	Punkte
1	Gerd Brink	Merlin	1140
2	Florian Böer	Ram Air	1083
3	Sebastian Siemers	Laminar	1078
4	Bernd Hoyer	Milan Racer	1054
5	Detlef Meier	Laminar ST	1042

GS Hessische Meisterschaft

Die Hessische Gleitschirmmeisterschaft vom 17.–23. 5. fand auch '98 am bewährten Austragungsort Greifenburg statt. Wetterbedingt kamen zwar nur 3 Durchgänge zustande, diese aber jeweils mit guten Distanzen: 1. Task 53,6 km, 2. Task 27 km und 3. Task 56,4 km. Insgesamt 42 Teilnehmer, davon 32 aus Hessen, kämpften um die vorderen Plätze. Neuer Gleitschirm-Hessenmeister wurde Arne Wehrlin vor Jörg Christoph Storch und Ulrich Klebel.

Ergebnis

Platz	Name	Gerät	Punkte
1	Arne Wehrlin	Swing Cirrus	2322
2	Jörg Christoph Storch	Swing Ventus	2068
3	Ulrich Klebel	Up Escape	2020
4	Andreas Schubert	Up Escape	1888
5	Bernd Grunewald	Nova Vertex	1774



HG Hessische Meisterschaft

Mit vier Durchgängen blieben die Hessenmeisterschaften 1998, ausgetragen an der Emberger Alm, unter ihrem normalen Schnitt an Flugkilometern. Trotzdem kam auch dieses Jahr wieder eine hochkarätige Landesmeisterschaft zustande.

Ein langer Flug mit Wendepunkten Höfer Hütte und Dobratsch (11 km) sowie ein kürzeres Dreieck (49 km) und zwei Zielflüge nach Villach (56 km) waren für die 66 Teilnehmer, darunter vier Frauen, keine leichten Aufgaben, denn das Wetter geizte nicht mit Abschattungen, Niederschlägen aller Art und starken Talwindsystemen. Klaus Staubach, schon immer bei der Hessischen dabei: »Die Aufgabensteller haben gute Arbeit geleistet. Endlich gab es mal eine lange Aufgabe am ersten Tag. Die weiteren Tage waren wetterbedingt teilweise glücksabhängig, wir wurden mehrfach von Regen, Schnee und Hagel gewaschen.« Peter Klein, 3. Platz: »Man hat am Start aufgrund der schlechten Wetterverhältnisse jedesmal gedacht, man fliegt nur zum Landeplatz, und dann sind doch immer sehr gute Durchgänge zustande gekommen, was mit auf das hohe Pilotenniveau zurückzuführen ist.« Es wurde sicher und fair geflogen. Der einzige Zwischenfall war eine versehentliche Auslösung des Rettungsgerätes, wodurch der betroffene Pilot auf einer hohen Tanne notlanden mußte. Zum Glück kam er mit dem Schrecken davon und wurde dank eines anderen Teilnehmers, der sich sofort zur Landung in unmittelbarer Nähe entschloß und ein Bergungsteam alarmierte, schnell und sicher gerettet. Schon am nächsten Tag stand er wieder am Start. Seinem Helfer wurden für diesen Durchgang auf einstimmigen Beschluß aller die Durchschnittspunkte gutgeschrieben.

An jedem gewerteten Tag konnten mindestens zwei Piloten die gesamte Aufgabe erfüllen. Dabei blieb das vordere Feld punktemäßig so dicht zusammen, daß bis zum Schluß um die Verteilung der ersten Plätze gekämpft wurde. Zweimal entschied Oliver Barthelmes als Schnellster den Durchgang für

sich, stets dicht gefolgt von Harald Lang, der ebenso wie Peter Reiter einen Tagessieg verzeichnen konnte. Damit Spaß und Entspannung nicht zu kurz kamen, gab es ein umfangreiches Rahmenprogramm mit Olivers schöner Australien-Diashow, Musik und Grillabend. Das Platzkonzert der Greifenburger Trachtenkapelle, am Horn Pickerl-Chef Unterdünhofen, förderte das gesellige Zusammensein am Abend, zu dem auch Greifenburgs Bürgermeister mit einer freundlichen Ansprache beitrug.

Am Samstagabend wurde endlich das große Rätsel gelöst und die offiziellen Endergebnisse veröffentlicht. Oliver Barthelmes hatte es zum zweiten Mal geschafft, den Wettbewerb zu gewinnen, Corinna Schwiegershausen ist neue Hessenmeisterin, und der Vereinspokal wurde unter großem Jubel dem 1. Odenwälder Drachenfliegerclub überreicht. Die Siegerehrung ging nahtlos in die ausgelassenste Hessenparty über, die Greifenberg je erlebt hat. Johanna und Franz Mandl, Gastgeber Fliegercamp Oberes Drautal: »Die Organisation von Kurt Luther war sehr gut und hat zur erfolgreichen Zusammenarbeit beigetragen. Die Hessen sind unsere Stammgäste, die uns schon sehr ans Herz gewachsen sind.« Ein besonderer Dank gilt den vielen freiwilligen Helfern und den Sponsoren der Hessenmeisterschaft 98.

Corinna Schwiegershausen

Ergebnis

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Oliver Barthelmes	Moyes CSX 4	2422
2.	Harald Lang	Stealth 14 KPL	2372
3.	Peter Klein	Merlin 158	2115
4.	Corinna Schwiegershausen	Moyes CSX 3	2084
5.	Peter Reiter	Speed TL	1990
6.	Stefan Boller	Xtralite 147	1979
7.	Michael Schilling	Laminar	1968
8.	Jörg Bajewski	Laminar ST	1828
9.	Manfred Demmer	Xtralite 147	1806
10.	Peter Ripper	Bullet Cut	1793

Stephan Hüglin gewinnt 2 Durchgänge

Beim Paragliding World Cup in Fiesch bestätigt Stephan Hüglin (Firebird Cult) seine Vorjahresform. Bei äußerst anspruchsvollen Flugbedingungen und Steigwerten bis 10m/sek gewann er zwei von fünf gewerteten Durchgängen. Beim zweiten Lauf sieg über 61 km erreichte er 39 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit!



Gemeinsam die Aufwindquellen im ostbayerischen Raum nutzen

Unter diesem Motto stand heuer das Treffen in Neutraubling, wo sich sowohl Gleitschirm- als auch Drachenflugvereine trafen, um in Zukunft gemeinsam den Ostbayerncup zu bestreiten. Somit sind zu den 10 Drachenflugvereinen noch weitere 4 Gleitschirmvereine gekommen.

Im einzelnen: DFC Bayerwald, DFC Dreiländereck, DFC Fensterbachtal, DFC Ingolstadt, DFC Oberpfalz, DFC Regental, DFC Rottal, Jura-Airlines-Albatros, Nordbayerische Drachenflieger, DFC Wartenberg, GS Ratisbona, GS Bayerwald, GS Rennsteig, GS Donau-Altmühlthal.

Die Wettbewerbsbedingungen bei unserer dezentralen Meisterschaft ähneln sehr der DHV-Ausschreibung des Streckenflugpokals. Dennoch haben wir einige Abweichungen mit eingebaut, die gerade Streckenflugneulingen

ein wenig unter die Arme greifen sollten (s. Ausschreibung Ostbayerncup 1998 im Internet des DHV www.dhv.de).

Aber nicht nur streckenflugmäßig hat uns der Ostbayerncup weitergebracht, sondern vielmehr sind dabei auch die einzelnen

Vereine besser zusammengewachsen. Das hat sicherlich auch damit zu tun, daß sich die 15 Vereine ihre Rundschreiben gegenseitig zuschicken (die Idee stammt von Ingo Westerboer). So können Sammelbestellungen, Fachvorträge, Kurse, Flugauflagen oder Verkaufsinserate und vieles mehr weitergegeben werden. Somit hat jeder von jedem etwas mehr Information. Dazu trägt auch unser Bergspiegel von den Ostbayerischen Fluggeländen bei, den ich immer am Jahresanfang aktualisiert an alle Vereinsvorstände verschicke. Eine Zusammenstellung von geländebezogenen Merkmalen, die für jeden Gastpiloten lesenswert ist.

Die Saison 98 begann bestens: Außer bereits mehreren weiten Zielflügen mit dem Drachen gelang dem Gleitschirmpiloten Erwin Auer der erste 100er in Ost-Bayern. Die Zwischenwertung (Stand 14.05.98) führt bei den Drachen Werner Pongratz - Wills Wing XC - und bei den Gleitschirmen Karl Bauer - Swing Cirrus - an.

Infos hierzu: Ottmar Sichert, Johannisstraße 19, 91790 Raitenbuch, Tel. + Fax: 09147/218 o. 08421/609153 E-mail: O.Sichert@Altmuehl.net baynet.de

Kontaktperson Gleitschirmbereich: Bernhard Lang, Vornholzstraße 13, 94036 Passau, Tel. + Fax: 0851/755241



Nocai - offizieller Ausrüster der Deutschen Gleitschirm-Nationalmannschaft

Der Helmhersteller NOCAI erweitert das Sponsoring der Gleitschirm-Nationalmannschaft. Im Rahmen der Free Flight in Garmisch-Partenkirchen übergab Firmenchef Norbert Christoph die Teambekleidung und die neuen Helme an das Deutsche Team.

Für die Europameisterschaft in Spanien haben sich qualifiziert: Berni Koller, Harry Buntz, Stephan Hüglin, Toni Bender, Achim Joos, Oliver Rössel und Judith Dörflinger.

3. Internationale Angerer Open

Trotz eisiger Kälte wurde das Gleitwinkelfliegen, ausgerichtet von den Ruhpoldinger Drachenfliegern, wieder zahlreich besucht. Um den Stellenwert von Piloten und Fluggeräten in einem Wettbewerb zu messen, wurde auch dieses Jahr wieder in der thermischschwachen Zeit ein Leistungsvergleich durchgeführt.

Für solch eine Winterveranstaltung bietet der Startplatz der Führmannalm mit seiner geräumigen Aufbauwiese und dem steil abfallenden Startgelände ideale Voraussetzungen. Bei besten Bedingungen wurde um 11.00 Uhr der Start für 38 Drachenflieger freigegeben. Diese hatten einen Höhenunterschied von 300 m und eine Distanz von 3 km in einer möglichst kurzen Zeit zu bewältigen. Die anspruchsvolle Strecke erforderte eine gute Flugtaktik, um die Ziellinie in Prasting bei Anger zu erreichen. Das Startfenster bis 15.00 Uhr lies drei Durchgänge zu, von denen der schnellste gewertet wurde.

Ergebnis

FA I Flexible Flügel (Drachen)

Platz	Zeit	Pilot	Gerät
1	03:04	Kiefinger Hans	Stealth
2	03:15	Tschurtschenthaler Ralf	Laminar ST 14
3	03:19	Aumer Rudi	Xtralite
4	03:23	Stingelhammer Ludwig	Concept
5	03:25	Ginghammer Wolfgang	Topless
6	03:26	Huber Markus	Twister

FA II Starrflügler

Platz	Zeit	Pilot	Gerät
1	02:27	Rühle Felix	Exxtacy
2	02:41	Lutz Jürgen	Pegasus
3	02:51	Dumegger Lenz	Exxtacy

Dieter Kamml

DHV-Sportkalender 1998

Hängegleiten

Wettbewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
German Cup 4	18.7. - 19.7.	25.7. - 26.7.	Kandel
Junior&Ladies Challenge	11.8. - 16.8.	kein Ausweichtermin	Greifenburg
German Cup 5	22.8. - 23.8.	29.8. - 30.8.	Hochries
EM	24.7. - 9.8.		Slovakai
Damen WM	10.8. - 23.8.		Ungarn
Vor-WM	4.7. - 12.7.		Monte Cucco Italien

Organisatoren HG

German Cup DHV-Sport Tel. 08022/9675-50; Fax. 08022/9675-99

Gleitschirm

Bewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
German Cup 2		25.7. - 26.7.	Wallberg
German Cup 3		18.7. - 19.7.	Brauneck
German Cup 5	4.7. - 5.7.	11.7. - 12.7.	Garmisch
Junior&Ladies Challenge	11.8. - 16.8.	kein Ausweichtermin	Greifenburg
EM-Piedrahita	2.7. - 20.7.	kein Ausweichtermin	Spanien
PWC-Granda	22.7. - 28.7.	kein Ausweichtermin	Spanien
PWC-Garmisch	4.8. - 9.8.	kein Ausweichtermin	Garmisch
German Open	21.8. - 25.8.	kein Ausweichtermin	Greifenburg

Organisatoren GS

German Open DHV-Sport Tel. 08022/9675-50; Fax. 08022/9675-99
 German Cup DHV-Sport Tel. 08022/9675-50; Fax. 08022/9675-99

Offener Sportkalender 1998

Termin	Ausweichtermin	Wettbewerb	Ort	Veranstalter
11.07. - 19.07.		Sibirian Paragliding Cup	Sibirien	Igor Garipov apha@seus.alt.ru
11.07. - 12.07.		Sky Water Show	Montreux (CH)	Pierre Kuonen 0041/21/9641584
11.07. - 18.07.		Gay ParaDelta Treffen	Zillertal	Tel.0031/492/592327
15.07. - 19.07.		11. Alpen Open	Gnadenwald (A)	Tel. 0043/5224/53904
24.07. - 26.07.		Tiroler Meisterschaft	Kössen	Tel. 0049/5375/2361
31.07.		3.Nachtriathlon	Westendorf (A)	Tel. 0043/5334/2130
01.08. - 02.08.	08.08. - 09.08.	10. Intern. Alpenrosencup	Westendorf (A)	Tel. 0043/5334/2130
15.08. - 16.08.		Fun and Fly Festival	Emmetten	Tel. 0041/41/620 12 12
18.08. - 23.08.		Mauna Kea HG/GS Fly In	Hawaii	Tel. 080/968/8685
22.08. - 23.08.		Bärenpokal	Althof/Bad Herrenalb	Tel. 07231/17989
29.08. - 30.08.		3. Hochjochcup GS	Schruns-Tschagguns	Michael Rudisser 0043/563/051204, 0043/5556/7378476
05.09. - 06.09.		Airshow	Reutte	Tel. 0043/5672/71475
17.09. - 20.09.		Coupe Icare	St.Hilaire de Touvet	Tel. 0033/476083399



Griechenland - Olymp Gleitschirmzentrum Abenteuerferien XC-,Thermikseminare

- 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, einzig autorisierte Schule am Olymp
- Eine Woche Ü/F DM 650.-, Ermässigung für Nichtflieger
- **Info/Anmeldung:** D Tel: 0761-25057
- GR** Tel/Fax: +30-352-41741, Mobil: +30-93215980
- e-mail: olwings@kat.forthnet.gr

XC-Seminar mit Burkhard Martens 16. - 24. Mai 1998

Thermik- und Streckenflugseminar im Pinzgau mit J. Baeumer und S. Fischer

vom 29.7. - 2.8. 98 und 9.9. - 13.9. 98

Aeros - *Stealth* Generalvertrieb

INFOS sofort kostenlos anfordern:

Sunglide

Flugsportvertrieb
 Starnberger Str.16
 82335 Berg
 Tel. 08171- 910515
 Fax 08171- 910514

X-ACT

55 - 130 kg
5 Größen
DHV

Standard
DHV 1-2

It's so easy!

NOVA

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, high_adventure@compuserve.com
<http://www.high-adventure.ch>

"John Pendry, World Champion"

Harmony

STABLE AND COOL

DHV 1-2

NEW: 33 105-150 KG 1 OR 2 PILOTS

Fusion

SMOOTH AND FAST

DHV 2

XXX

PERFORMANCE YOU
CAN HANDLE

M DHV 3 • L DHV 3 • XL DHV 2-3

Airwave
CARVING A FUTURE THROUGH THE AIR

e-mail: sales@airwave-gliders.co.uk website: www.airwave-gliders.co.uk

DEUTSCHLAND
ÖSTERREICH

AEROSPORT INTERNATIONAL GMBH
Gräfenstr. 26 • D-83094 Brannenburg
Tel 08034-1034 • Fax 08034-3384
E-mail: info@aerosport.de
Internet: <http://www.aerosport.de>

SCHWEIZ

BIRDWING GLEITSCHIRMFLIEGEN
Wysland • CH-3860 Meiringen
Natel 079 353 23 23 • Tel 033 971 48 03
Fax 033 971 48 05 • E-Mail: birdwing@bluewin.ch
Internet: <http://www.airwave-gliders.co.uk>