

DHV-info

Informationsschrift für Drachenflieger und Gleitsegler

101



flair. speedweltrekord!

www.freex.com



Der FAI-Weltrekord über 100km Ziel-Rückflug bestätigt: Der FLAIR ist auch in der Praxis schnell, andere nur auf dem Papier. Mit der sicheren DHV-Klasse 1-2 ist der FLAIR ideal für talentierte Einsteiger und Freizeitpiloten. Die Erfolgsformel: Hohe Leistungsfähigkeit plus größte Sicherheit. Direktes Handling, das auch Aufsteigern Freude macht. Der FLAIR kann mehr als nur schnell fliegen: FLAIR heißt Speed, Spaß und Sicherheit.

freeX air sports GmbH
Harmating 2, D-82544 Egling
T (+49) 0 81 76 / 93 02-0
F (+49) 0 81 76 / 93 02-44
E info@freex.com



- 4 WICHTIG – NEU – KURZ** Neuigkeiten und Wissenswertes



Foto: Manni Schwal

- 16 NEBELHORN** Der Deutsche Meister stellt sein Heimatfluggebiet vor

- 24 FREE FLIGHT** Der Treffpunkt für Drachen- und Gleitschirmflieger

- 32 SPASS AM DRACHENFLIEGEN** Der einfache Einstieg

- 34 TIPS VON TESTPILOTEN**
Abstiegsmöglichkeiten mit dem Gleitschirm



Foto: Ulrich Groll

- 40 INSELHOPPER**
Mit dem Drachen zur Insel Baltrum

- 44 STARRFLÜGLER** Hersteller antworten auf unsere Fragen

- 48 TEST** Flugprotokolle der Drachen und Gleitschirme mit neuer Zulassung

- 63 nFGH** Offizielle Nachrichten für Drachen- und Gleitschirmflieger

- 67 SICHERHEITSJOURNAL** Mitteilungen zum Thema Flugsicherheit

- 68 NATUR UND UMWELT** Konstruktives Miteinander von Sport und Natur

- 78 VEREINE BRIEFE**
Vereinsnachrichten und Leserforum

- 90 STRECKENFLUGMEISTERSCHAFT** Erste Zwischenergebnisse



Foto: Sybille Fischer

- 96 BREMSFALLSCHIRM** Landehilfe für Drachenflieger

- 102 WETTBEWERBSSPORT**
Ergebnisse und Meldungen

- 107 SZENE G** Vorder- und Hintergründiges aus der Szene

10 VERSICHERUNGSPROGRAMM

70 GEBRAUCHTMARKT

100 PRÜFKALENDER

117 DHV SHOP

121 IMPRESSUM

DHV-Geländekatalog im Internet

Der DHV-Internetservice wurde ausgeweitet. Unter www.dhv.de auf der Seite Flugschulen und Fluggebiete ist eine umfangreiche aber noch nicht lückenlose Datenbank deutscher Fluggelände zu finden. Die Daten basieren auf den Angaben der Geländehalter. Ergänzungen und Korrekturen bitte an den DHV-online-Redakteur Ben Liebermeister, ben@dhv.de.

Neue LuftPersV: Ausbildung wird flexibel

Die Europäisierung der Ausbildung in der »großen« Luftfahrt war der Anstoß für das Verkehrsministerium, die in der nationalen Regelungskompetenz verbliebenen »kleinen« Luftfahrzeuge - damit auch die Luftsportgeräte - neu zu regeln. Der DHV hat die Chance genutzt und konnte das Ministerium für alle im Laufe der letzten Jahre diskutierten Verbesserungsvorschläge für die Ausbildung gewinnen. In einer gemeinsamen Stellungnahme zum ministeriellen Entwurf haben DHV, DAeC und Fallschirmsportverband, koordiniert von Justitiar Peter Janssen, ihre Beanstandungen und Wünsche formuliert und bei einem eintägigen Anhörungstermin mit den Ministerialbeamten diskutiert.

Wichtigste Neuerung: In der LuftPersV wird für Hängegleiter und Gleitsegel künftig nur noch der Rahmen für die Ausbildung vorgegeben, die Einzelheiten werden vom beauftragten DHV festgelegt. Dies sollte zunächst nur für die Anforderungen zum Luftfahrerschein (A-Schein) gelten und wurde im Verlauf der Verhandlungen ausgeweitet auf Überlandfliegen (B-Schein), die verschiedenen Startarten, die Passagierberechtigung und die Lehrberechtigung.

Zu den Einzelheiten, die der DHV festlegt, gehören auch die Erweiterung der Gleitsegelerlaubnis auf Hängegleiten und umgekehrt sowie der Praxisnachweis. Anfängerausbildung im Doppelsitzer ist künftig möglich und der DHV kann eine Zwischenstufe einführen, vergleichbar dem früheren Lernausweis oder der österreichischen Schulbestätigung. Auf neue Erkenntnisse und methodische Entwicklungen kann der DHV kurzfristig reagieren, es muß nicht mehr die nächste Verordnungsänderung - meist Jahre später - abgewartet werden, wichtig auch für Harmonisierungsschritte auf internationaler Ebene.

Das System der Startarten bedeutet, daß der Schüler

zunächst mit einer Startart - z.B. Fußstart - die Prüfung ablegt. Für weitere Startarten - z.B. Windenschlepp - muß noch die Ausbildung nachgewiesen werden, eine erneute Prüfung durch den DHV ist nicht erforderlich. Und es wird die Tür geöffnet für neue Schlepp-Kombinationen, z.B. auch Hängegleiter hinter Motorsegler.

Die Windenführerprüfung und -berechtigung nach LuftPersV gibt es künftig nicht mehr, statt dessen soll in der Flugbetriebsordnung eine unkomplizierte Einweisung vorgesehen werden, die den Belangen der Vereine entgegenkommt, ohne die Sicherheit zu vernachlässigen. Für den »abgespeckten« Flugfunk entfällt die bisher zusätzliche Ausbildung und Prüfung nach LuftPersV, statt dessen gehören künftig die Rechtsgrundlagen des Flugfunkdienstes zum Theoriefach Luftrecht. Es gilt dann die Ausnahme gemäß Flugfunkverordnung, die den Flugfunk für Luftsportgeräteführer in den Lufträumen E, F und G bei der Ausbildung und in Rückholautos gestattet.

Das Mindestalter für den Ausbildungsbeginn wird auf 14 Jahre gesenkt, für den Schein-Erwerb auf 16 Jahre. Der DHV kann weitergehende Ausnahmen zulassen. Damit sinkt auch das Mindestalter für Passagiere auf 14 Jahre, ebenfalls mit Ausnahmemöglichkeit.

Nach dem Zeitplan des Ministeriums soll die neue LuftPersV einschließlich der vom DHV festgelegten Einzelheiten im November 1999 in Kraft treten. Der Termin und die genauen Formulierungen werden frühestmöglich bekanntgegeben.

Schleppauskünfte

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



Gespräch mit dem Bundesumweltminister

Einen ersten persönlichen Kontakt mit Bundesumweltminister Jürgen Trittin hatte der DHV-Justitiar Peter Janssen. Am 27. Mai 1999 traf sich der Vorstand des Kuratoriums Sport und Natur zu einem einstündigen Meinungsaustausch mit dem Minister.

Dr. Heiner Geißler, der Vorsitzende des Kuratoriums und DHV-Mitglied, stellte zunächst klar, daß das Kuratorium - mit über 2,5 Mio. Mitgliedern die größte Vereinigung im Bereich des Natursports in Deutschland - Natursport und Naturschutz nicht als unversöhnliche Gegensätze, sondern vielmehr als zu vereinbarende, ja sogar sich ergänzende Ziele sieht.

Das Vorstandsmitglied des Kuratoriums Friedhelm Julius Beucher, zugleich Vorsitzender des Sportausschusses des Deutschen Bundestages, trug dem Minister die Vorstellungen des Kuratoriums zu einem neuen Bundesnaturschutzgesetz vor. Er machte dabei insbesondere klar, daß es den Natursportverbänden bezüglich der gesetzlich verankerten Beteiligung am Verfahren darauf ankommt, ein Mitwirkungsrecht zu erhalten, soweit die jeweiligen Belange betroffen sind. Minister Trittin sagte dem Kuratorium dabei zu, dieses Anliegen zu unterstützen.

Peter Janssen, neben seinem Vorstandsamt im Kuratorium-Mitglied des ministeriellen Arbeitskreises Sport und Umwelt in der vorangegangenen Legislaturperiode, berichtete dem Minister über die modellhafte Entwicklung in diesem Arbeitskreis: Anfänglich tiefes gegenseitiges Mißtrauen zwischen den Naturschützern und ihm als Sportvertreter, dann allmähliches Zuhören und Vertrauensfassen und im letzten Jahr die Formulierung und einstimmige Verabschiedung des Positionspapieres »Wege zu einer nachhaltigen Entwicklung des Sports«. Dazu versicherte der Minister, daß er den Arbeitskreis Sport und Umwelt wieder einrichtet und auch unter seiner Ägide der Sport ausreichend vertreten sein wird.

Der Minister äußerte sich insgesamt äußerst positiv über die Arbeit des Kuratoriums. Er lobte dabei insbesondere das Bemühen des Kuratoriums, auch die nichtorganisierten Natursportler zu naturschonendem Verhalten bei der Ausübung der jeweiligen Sportart anzuhalten.

Beim Abschied von Peter Janssen drückte der Minister seinen großen Respekt für die Drachen- und Gleitschirmflieger aus, selbst dranhängen wolle er sich aber nicht.

Kooperation mit Unicomdirekt erweitert

Die Zusammenarbeit mit dem Telefonanbieter Unicomdirekt trägt neue Früchte: Besonders günstige Tarife für DHV-Mitglieder gibt es jetzt auch im Festnetz und für Internet. Näheres siehe Anzeige S.64 und auf der DHV-Homepage www.dhv.de.

Der DHV und die Mitglieder profitieren dreifach von der Sondervereinbarung des DHV mit Unicomdirekt: Günstige Telefonatarife, Anzeigeneinnahmen für das DHV-Info und Provision für den DHV-Haushalt.



Gleitschirm-Weltmeisterschaft im Pinzgau

Täglich Live-Berichterstattung im Internet unter dhv.de. Die besten Piloten der Welt direkt vor unserer Haustür. Vom 02.07.99 - 18.07.99 wird bei den Ortschaften Bramberg, Neukirchen und Hollersbach die Weltmeisterschaft im Gleitschirmfliegen ausgetragen.

Ausgehend vom Wildkogel, wegen seiner hervorragenden Thermik einer der bekannten »Flugberge« Pinzgaus. Ein vielfältiges Rahmenprogramm wird auch für die Zuschauer von größtem Interesse sein. Neben den 250 weltbesten Piloten erwarten die Veranstalter ca. 25.000 Besucher.

Jo Konrad und Knut von Hentig zurückgetreten

Die Rücktritte zweier von sieben DHV-Vorständen haben einen Richtungsstreit innerhalb der DHV-Führung beendet. Vor allem über die vom Bundesverkehrsministerium aufgeworfene Frage der Gütesiegelpflicht waren unüberbrückbare Gegensätze aufgetreten. Der DHV-Vorstand hat sich gegen die Aufhebung der Gütesiegelpflicht ausgesprochen, bis ein internationales Normensystem einen gleich hohen Sicherheitsstandard gewährleistet. Es kommt dem Vorstand nicht auf die Rechtsform an (öffentlich- oder zivilrechtlich), sondern auf das Ergebnis: hohe technische Sicherheitsstandards und deren Anpassung an neue Entwicklungen und Erkenntnisse, zuverlässige Prüfungen durch neutrale und qualifizierte Prüfer, verbindlich für alle Hersteller und Importeure. Im Herbst wird die DHV-Hauptversammlung über die Neubesetzung der beiden frei gewordenen Vorstandsposten entscheiden. Beide Ämter wären ohnehin turnusmäßig zur Wahl gestanden.

Gütesiegelpflicht = Verbraucherschutz

Die Leistungsgrenzen unserer Flügel werden immer weiter nach vorn geschoben, aus Fallschirmen wurden leistungsstarke Gleitflügel, die Drachen gingen in Richtung Segelflug. In diesem Entwicklungsprozeß sorgt die Gütesiegelpflicht seit 20 Jahren für die Aufrechterhaltung der erforderlichen Flugsicherheit. Die heute in Deutschland und Österreich gesetzlich vorgeschriebene Musterzulassung (Gütesiegelpflicht) zwingt Hersteller und Importeure dazu, die Flugausrüstung, bevor sie zum Einsatz kommt, strengen Tests zu unterziehen. Dies schützt die Piloten weitgehend vor gefährlichen Überraschungen.

Der Pilotenverband legt die Prüfkriterien fest. Somit sind die technischen Anforderungen von der Verbraucherschutz-Seite gemacht. Das DHV-Gütesiegel genießt weltweit den Ruf, den höchsten Sicherheitsstandard zu bieten. Überraschend hat das BMV vorgeschlagen, die Gütesiegelpflicht für Hängegleiter und Gleitsegel (Musterzulassungspflicht) ersatzlos zu streichen, um den BMV-Aufwand für die

Rechts- und Fachaufsicht einzusparen. Hintergrund sind Stellenkürzungen innerhalb des Ministeriums.

Der DHV hat jedoch die Beibehaltung der Gütesiegelpflicht gefordert, bis auf internationaler Ebene ein verbindliches, neutrales und qualitativ hochwertiges Prüfsystem eingeführt wird. Wichtige Gründe sprechen dafür:

❑ Gütesiegelpflicht bedeutet, daß die DHV-Prüfkriterien von allen erfüllt werden müssen, die in unserem Bereich Profite machen wollen. Seriöse Hersteller und Importeure betreiben einen hohen Entwicklungsaufwand, um die Gütesiegelhürde in der gewünschten Kategorie zu nehmen. Das zahlt sich für sie langfristig aus.

❑ Wer würde vom Wegfall der Gütesiegelpflicht profitieren? Zum Beispiel Importeure, die ungeprüfte Geräte auf den Markt werfen, um kurzfristig mehr Profit zu machen. Die Piloten würden nicht profitieren, denn sie erwerben ein vermeintlich günstigeres Gerät zum Preis mangelnder Erprobungsreife.

❑ Mit der Gütesiegelpflicht würde zugleich die verbindliche Klassifizierung wegfallen. Die DHV-Klassifizierung stellt heute eine wichtige Orientierungshilfe dar, die weltweit Beachtung findet.

❑ Ohne Gütesiegelpflicht wären auch keine Lufttüchtigkeitsanweisungen möglich. Bisher kann der DHV bei offensichtlich gewordenen Mängeln im staatlichen Auftrag LTAs erlassen. Erinnern wir uns an die Leinen-Serienrisse bei Gleitschirmen.

❑ Erinnern wir uns auch an die immer wieder aufgeflammete Forderung, das Drachen- und Gleitschirmfliegen aus dem Krankenversicherungsschutz und der Lohnfortzahlung im Krankheitsfall auszugrenzen. Die Gütesiegelpflicht war stets ein gutes Gegenargument.



Gütesiegelpflicht

Gegenargumente und Antworten

Die Gütesiegelpflicht bringt Piloten, die ohne Gütesiegel fliegen, rechtlich Probleme.

Dies trifft zwar grundsätzlich zu, rechtliche Probleme sind jedoch nur in seltenen Ausnahmefällen aufgetreten.

Auch ohne Gütesiegelpflicht werden Hersteller ihre Produkte weiterhin beim DHV prüfen lassen.

Es gibt dann auch weitere Prüforganisationen und Prüfstandards, die in Konkurrenz zueinander um die Gunst der Hersteller und Importeure werben. Einige würden wohl den Weg des geringsten Widerstandes gehen.

Die Produkthaftung bewirkt ausreichende Sicherheit.

Die deutsche Produkthaftung ist im Vergleich zur gefürchteten US-Produkthaftung relativ zahnlos. Händler, die am kurzfristigen Profit interessiert sind, lassen sich ohnehin nicht beeindrucken und manche Firma löst sich einfach auf.

Die Gütesiegelpflicht steht einheitlichen europäischen Prüfnormen entgegen.

Auch bei bestehender Rechtslage können CE-Normen in Deutschland zur Vorschrift gemacht werden, sobald sich die internationale Arbeitsgruppe auf einen hohen Sicherheitsstandard geeinigt hat. Künftig soll der DHV dazu befugt sein.

Der DHV kann auch künftig Warnungen veröffentlichen, ohne das staatliche Instrument einer LTA.

Dann besteht nicht mehr Staatshaftung, sondern der DHV haftet. Er kann somit leichter durch Schadensersatzprozesse unter Druck gesetzt werden.

Die Befreiung von der Gütesiegelpflicht bringt fliegerische Freiheit.

Vorsicht. Die Befreiung kann auch die erste Stufe des Ausstiegs aus dem Luftrecht und damit aus unseren Rechtsansprüchen sein. Am Horizont: Rücknahme der Beauftragung, Geländezulassung durch Luftfahrt- und Naturschutzbehörden statt durch den DHV, Verdrängung aus dem kontrollierten Luftraum.

Kommentar

Die Frage »Pflicht oder Freiheit« ruft gern einen Meinungsstreit hervor. Wir erinnern uns alle noch an die heftige öffentliche Debatte um die Anschnallpflicht im Kfz. Wir sind Flieger. Selbstverständlich sind gerade unter den 30.000 DHV-Mitgliedern viele, auf deren Werteskala Freiheit weit oben steht. Auf meiner auch. - Aber auch Flugsicherheit ist mir sehr viel wert. Wo steht in Deiner Werteskala die Flugsicherheit? Steht sie ganz oben oder kommt Freiheit stets an erster Stelle?

Vielleicht bin ich ja schon zu alt, mit meinen 45 Lebens- und 24 Flugjahren. Ich habe einiges mitangesehen und erlebt. Ich bin dank meinem Schutzengel immer unverletzt geblieben, aber ich habe schmerzlich viele Freunde verloren. Erst die Flugsicherheit ermöglicht uns unbeschwertere Freude, diese unbändige Lust am Fliegen, und zwar nicht nur einmal, sondern immer wieder, Jahr für Jahr. Die wirklich großen Abenteuer kann man nur erfliegen, wenn man sich auf seinen Flügel verlassen kann. Ich denke, wir alle brauchen das Gefühl, daß dieser Sport vernünftig organisiert ist, daß für die Flugsicherheit das Richtige getan ist. Es waren die Eltern eines Verunglückten, die sich vor vielen Jahren beim BMV beklagt haben, daß das DHV-Gütesiegel keine Klassifizierung vorsieht. Wir haben dann die Klassifizierung eingeführt, und ich denke, alle Welt ist dankbar für diese Orientierungshilfe, auch wenn sie nicht perfekt ist.

Sollte sich das BMV nun für die Abschaffung der Gütesiegelpflicht entscheiden, wird die Sicherheitsarbeit des DHV dadurch erschwert, übrigens auch der DHV-Satzungszweck »Förderung der Flugsicherheit«. Der bisher eingeschlagene Weg war erfolgreich. Wenn wir im Herbst unser 20-jähriges Bestehen feiern, ist der DHV der größte Gleitschirm- und Drachenflugverband der Welt. Wohl auch deshalb, weil er sich von Anfang an konsequent in den Dienst für die Flugsicherheit gestellt hat. In diesem Herbst werdet Ihr in den Regionalversammlungen und dann in der Hauptversammlung entscheiden, ob der Verband eine andere Richtung einschlägt oder ob der Vorstand in seiner bisherigen Linie bestätigt wird.



**Klaus Tänzler,
DHV-Geschäftsführer**

Klaus Tänzler, DHV-Geschäftsführer

wichtig • neu • kurz



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	76703 Krämer	Gleitschirmclub Kraichtal	07250/921228
35088 Eisenberg	DFC Ederbergland	06452/8585	78148 Hintereck	Gleitschirmclub Lenticularis	07723/5801
36136 Wasserkuppe	Rhöner Drachen- und Gleitschirmfliegerverein	06654/696	79102 Schauinsland	GSC Colibri	07602/1512
36840 Rammelsberg	Harzer Drachen- und Gleitschirm-Verein Goslar	0171/8236162	79183 Kandel	DFC Südschwarzwald	07681/22058
52245 Sophienhöhe	Ostwindfreunde	0171/8714309	79215 Gschasi	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Elztal	0171/3570296
55585 Duchroth	Pfälzer Gleitschirm-Club	0171/2375896	82467 Wank	Gleitschirmsegler Werdenfels	0171/3568374
57562 Sassenroth	Drachen- und Gleitschirmfreunde Hellertal	02744/930349	83122 Hochries	Gleitschirmclub Hochries-Samerberg	08032/8805
58849 Nordhelle	GSC Nordhelle + Flugsport Lennetal	02352/21265	83436 Predigtstuhl	GSC »Albatros« Bad Reichenhall	0171/3574322
64665 Melibokus	Erster Odenwälder Drachen-Flug-Club	06251/983612	83661 Brauneck	Lenggrieser Gleitschirmflieger	0171/8169210
72258 Stöckerkopf	Drachen- und Gleitschirmverein Baiersbronn	07442/121425	83700 Wallberg	DGC Tegernseer Tal	08022/95137
74544 Einkorn	HG-Club »Einkorn Schwäbisch Hall«	0791/4992360	93339 Jachenhausen	1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub Riedenburg	09442/3295
74847 Finkenhof	Delta-Club Mosbach	06261/670638	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



Peter Janssen wieder im Kuratoriumsvorstand

Das Kuratorium Sport und Natur hat sich weiter verstärkt: Bei der letzten Hauptversammlung wurde der Vorsitzende des Sportausschusses des Deutschen Bundestages, Friedrich Julius Beucher als weiteres Vorstandsmitglied des Kuratoriums neu gewählt. In ihren Vorstandsämtern bestätigt wurden als 1. Vorsitzender Dr. Heiner Geißler, als 2. Vorsitzender Dr. Wilfried Penner (Vorsitzender des Bundestags-Innenausschusses), sowie als einer der vier Sportvertreter im Vorstand der DHV-Justitiar Peter Janssen. Zu den Schwerpunkten der weiteren Kuratoriumsarbeit gehören die Auswirkungen des EU-Naturschutzrechts auf den Sport in Deutschland und die Novellierung des Bundesnaturschutzgesetzes. Beauftragter des Kuratoriums für



beide Bereiche ist Peter Janssen, er wurde außerdem für den vom Umweltminister neu zu berufenden Arbeitskreis Sport und Umwelt nominiert. Wichtige Vorarbeit wurde bei einem Treffen des Kuratoriums-Vorstandes mit den Vorsitzenden und Fraktionsobleuten des Bundestags-Umweltausschusses, des Sportausschusses und des Tourismusaus-

schusses geleistet sowie jüngst im Gespräch mit dem Bundesumweltminister (Bericht). Im November sollen Auswirkungen des EU-Naturschutzrechts in einem hochkarätigen Symposium unter die Lupe genommen werden.



Prinz Charles fliegt Tandem

Prinz Charles, sein Sohn Harry und zwei Freunde genossen bei den Profis vom Davoser Passagierteam einen Gleitschirm-Doppelsitzerflug am Jakobshorn. Prinz Charles war ganz begeistert und äußerte, daß dies nicht sein letzter Gleitschirmflug gewesen sei!

Drachenfliegen in Fernsehserie

Die durch die ARD Fernsehserie »Verbotene Liebe« bekannt gewordenen Schauspieler Andrea Suwa und Hakim Meziani machten gemeinsam mit einem 5-köpfigen Drehteam Aufnahmen in Südfrankreich für die im März bei Vox gestartete Serie »Rund ums Mittelmeer«. Die beiden Hauptdarsteller nahmen selbst an einem Drachenanfängerkurs teil und wurden dabei von Kameramann André Zschocke gefilmt hatte, der schon Reinhold Messner auf einigen Expeditionen begleitete.

Höhepunkt ist mit Sicherheit der mit montierter Profikamera gefilmte Doppelsitzerflug von Andrea gemeinsam mit Drachenfluglehrer Jürgen Dewess 800 Meter über Millau. Der Film verspricht super Bilder und eine tolle Werbung für den Drachenflug-sport.

Mit F4-F Phantom unterwegs

Die Gleitschirmfliegerin und aktive Segelfluggpilotin Anja Wagner durfte als erste Zivildistin Europas mit einer F4-F mitfliegen. Sie war nach dem 1,5 stündigem Flug ganz begeistert, fand ihn aber auch anstrengend. Zur Vorbereitung mußte sie nicht nur etliche Stunden intensiver Theorie über sich ergehen lassen, sondern auch zahlreiche Trainingseinheiten im Simulator absolvieren, denn auf der Phantom gehört die »Zuarbeit von hinten« unbedingt dazu.



In Österreich Unfallversicherungspflicht für Passagierflüge

In Österreich steht eine neue Hürde für Passagierflüge: Nach dem Gesetzeswortlaut sind »unentgeltliche Flüge im Rahmen des Flugsports« von der allgemeinen Unfallversicherungspflicht des Luftfahrzeughalters für seine Passagiere ausgenommen. Der Verkehrsausschuß des österreichischen Nationalrates hat jedoch entschieden, daß unter dem Begriff »Flugsport« lediglich »Wettkampfveranstaltungen« fallen. Das heißt, daß bei allen Spaß- und Übungsflügen mit Passagier - auch wenn sie gratis sind - für den Passagier eine Unfallversicherung mit 550.000 Schilling (etwa 80.000 DM) »für den Fall des Todes oder dauernden Erwerbsunfähigkeit« vom Gerätehalter abgeschlossen sein muß. Die vom Nationalrat getroffene Auslegung des Begriffs »Flugsport« betrifft alle Flugsportarten, also z.B. auch die Segelflieger, und ist nach Auskunft des österreichischen Verkehrsministers verbindlich.

Nicht genug - die Passagier-Unfallversicherung ist auch ziemlich teuer: Die in Österreich tätige CIGNA verlangt etwa 300 DM pro Jahr. Der DHV hat daraufhin kurzfristig mit dem Gerling Konzern 160 DM ausgehandelt, allerdings nur für Schadensfälle in Österreich.

Neue Vereine

Herzlich willkommen

Drachenflugclub Kreis Olpe
Schleppgemeinschaft Velhof
Alexander Häusler
Soester Straße 16, 57439 Altendorn

Leichtflieger-Oberlausitz
Frank Urban
Mozartstraße 19, 02708 Löbau

Drachen- und Gleitschirmclub Airofun
Werner Trauner
Finkenweg 15, 93149 Nittenau

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 Selbst-

beteiligung (SB)

60,- DM ohne SB

Nur Gleitsegel:

40,- DM bei 500 DM SB

50,- DM ohne SB

Deckungssumme: 2,5 Mio. DM

pauschal für Personen- und Sachschäden.

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

Deckungsbereiche: Weltweit, Europa, Deutschland.

Flug-Unfall, Tod und Invalidität

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

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

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
40,- DM

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

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
55,- DM

Flug-Unfall, nur Invalidität

Deckungssumme: 10 000 DM

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

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
25,- DM

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

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
40,- DM

Kapital-Lebensversicherung

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

Berufsunfähigkeits-Zusatzversicherung

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

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

Für alle Mitglieder kostenlos

Bergungskosten

Deckungssumme: 3000 DM
Umfang: Suche, Rettung, Krankenhaus-transport, notwendiger Rücktransport. Ohne Mehrkosten für Bergung des Fluggeräts.

Schirmpackerhaftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM
pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Packer von Rettungsgeräten für Dritte. Fachkunde ist Voraussetzung.

Startleiterhaftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM
pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Startleiter mit Befähigungsnachweis oder Luftfahrerschein sowie Beauftragte für Luftaufsicht.

Für alle Mitgliedsvereine kostenlos

Vereinshaftpflicht

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

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

Veranstalterhaftpflicht

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

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

Boden-Unfall für Startleiter

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

Umfang: Tätigkeit als vom 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 Mitgliedsvereine und Boden-Unfall für Veranstalter.

Die Performance Center

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

1. DAeC Gleitschirmschule Heinz Fischer GmbH

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

adventure sports

drachen-gleitschirm-inline-skate-schule

Talstation, 83661 Lenggries

Tel. 08042/9486 oder 9487 Fax 08042/4831

e-mail: info@adventure-sports.de

www.adventure-sports.de

Euro-Flugschule Engelberg AG

Wasserfallstr. 135, CH-6390 Engelberg, Tel. 0041/41/637 07 07

Fax: 0041/41/637 34 07, Infoband: 0041/41/637 06 07

e-mail: info@euroflugschule.ch, www.euroflugschule.ch

Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt.

Flugschule Göppingen

Zeppelinstr.3, 73105 Dürnau,

Tel. 07164/12021, Fax 12029

homepage: <http://www.flugschule-goepingen.de>

email: office@flugschule-goepingen.de

Flugsportschule Sky Club Austria

A-8962 Gröbming, Moosheim 113, Tel. 0043/3685/22333, Fax 23610

e-mail: skyclub.austria@ppl.co.at

homepage: www.skyclub-austria.at

Der Flugtechnik-Teil des Performance Trainings findet über Wasser statt.

Flugzentrum Bayerwald

Schwarzer Helm 71, 93086 Wörth/Donau,

Tel. 09482/959525, Fax 09482/959527

<http://www.flugzentrum-bayerwald.de>

e-mail: schorsch.hoecherl@t-online.de

Flugzentrum Ruhpolding Holzner GmbH

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

e-mail: flugzentrum-ruhpolding@t-online.de

homepage: www.ruhpolding.com/flugzentrum

Gleitschirmschule Aufwind

A-8972 Ramsau am Dachstein 52, Tel. 0043/3687/81880, Fax 81346

mobil: 0043/663/9193070, <http://www.aufwind.at>,

e-mail: office@aufwind.at

Habis Flugsport Fabian Schreiner

Marienplatz 20, 87509 Immenstadt, Tel. 08323/8590

e-mail: Habis.flugsport@t-online.de

Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt.

Harzer Gleitschirmschule Schule & Shop

Bäringer Str. 31, 38640 Goslar, Tel. 05321/43737 Fax 2001

Hotline: 05322/1415, <http://flieg.com/harzergergss>

Montana Flugsport GmbH

Sicherheitstraining am Achensee

Stammlestr.1a, 82380 Peißenberg

Tel. 08803/60598, Fax 60510

E-mail: info@montana-flugsport.com

Internet: www.montana-flugsport.com

Paragliding Tegensee Peter Rummel

Tegenseer Straße 88, 83700 Reitrain, Tel. 08022/2556 Fax 2584

mobil: 0171/3490975,

<http://www.para.pbm.de> e-mail: para-tegensee@t-online.de

Süddeutsche Gleitschirmschule

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

WDS/Air Flugsport GmbH

In der Limecke 3, 59939 Olsberg-Elpe,

Tel. 02983/21795, Fax 02983/908291

e-mail: Schule@t-online.de,

homepage: www.wdsair.com

Westallgäuer Flugschule

Allmannsried 181, 88175 Scheidegg

Telefon 08381/6265, Fax 08381/84209



**PERFORMANCE
PILOT**

NEU AUF DEM MARKT

Informationen der Anbieter

Fliegen in Thailand

Auch in Thailand wird Gleitschirm geflogen, anbei einige Ansprechadressen:

Thailand Paraglider Club
(Mr. Chomsat or Mr. Narint)

97/5m.6 Soi Paduray
Sukhumvit 103 Rd.,
Pravet Bangkok

Bangkok Paraglider Club
e-mail: komsom@asianet.co.th

SET Sky Sport School (Thailands only)

Mr. Suwat Hannarong e-mail:
setthai@infonews.co.th

Chumphon on the net: <http://Siamlink.com/search/e-05010208.htm>

<http://travelthai.com>

Jonathan Stone e-mail: soapyjoe@hotmail.com



Satellitenbilder

Die neuen EURO SAT Charts zeigen die wahren Gesichter der Landschaft. Geospace liefert in den Maßstäben 1 : 50 000 - 1 : 500 000 Bilder von Fluggebieten Deutschlands, Österreichs, der Schweiz und Norditaliens analoge oder digitale Satellitenbilder und Satellitenbildkarten.

Infos unter GEOSPACE GmbH, Jakob-Haringer-Straße 1, A-5020 Salzburg, Tel: 0043/662/458115-0, Fax: 0043/662/458115-4, e-mail: beckel@geospace.co.at, homepage: <http://geospace.co.at/>.

Alpin Rucksack für Gleitschirmausrüstung



Viele mit dem Gleitschirm gelieferte Packsäcke sind für längeres Berggehen nicht geeignet, es sind ja keine Rucksäcke sondern Packsäcke.

Aus diesem Grund wurde ein ca. 160 Liter großer ALPIN-RUCKSACK entwickelt. Der Rucksack kann nicht nur auf die jeweilige Größe

des Piloten optimal eingestellt werden. Selbst die größten Gleitschirmgurte nebst Gleitschirm, Helm und Overall kann man darin leicht verstauen. Das starke Nylongewebe mit wenig Gewicht wird von Expeditionen seit Jahren verwendet. Zu sehen in der homepage »news« unter: www.parashop.at.

Infos unter Para-Shop, A-6345 Kössen, Tel: 0043/664/20/54321.



Charly Produkte auf CD-Rom

Ein sehr großes Programm rund ums Drachen- und Gleitschirmfliegen bietet Charly Produkte. Auf einer CD-Rom werden die Free Flight Neuigkeiten vorgestellt. Darunter auch die neue Gurtzeuggeneration Booster und Cruiser, der X-wing-Overall und vor allem der Scooter, eine völlig neue Protectorengeneration.

Gleitschirmfliegen in Nepal

Die Münchner Drachenflugschule Willy Kravanja organisiert seit mehreren Jahren zusammen mit einem nepalesischen Expeditionsveranstalter Trekking und Gleitschirmtouren in Nepal. Vom 02. - 24.12.99 findet auch heuer wieder eine Reise zu den fliegbaren 5000ern in der Umgebung der Himalaya Riesen statt. Nähere Infos bei der Münchner Drachenflugschule, Willy Kravanja, Sudelfeldstraße 20, 83735 Bayrischzell, Tel. und Fax: 08023/1571, Mobiltel: 0172/7466727, Infotel. München: 089/4486848, e-mail: Willy.Tours@t-online.de, Internet: <http://home.t-online.de/home/willy.tours>.

Neue Fliegerhandschuhe

Fluglehrer Reinhold Speidel entwickelte zusammen mit der Firma Ziener einen neuen Spezialhandschuh »Fly« für Gleitschirm-, Drachen- und UL-Piloten.

Die hervorragende Kombination der Materialien »Gore, Windstopper und Fleece« machen den Handschuh winddicht und warm.

Die Rutschfestigkeit des Handschuhs wird durch Spezialnoppen erreicht. Der etwas längere Bund aus Lycra läßt keinen Fahrtwind durch, der Pulsbereich bleibt warm und dadurch kühlen die Finger nicht aus.

Der Spezialhandschuh ist zeitlos in der Farbe schwarz mit dem dezenten Logo »Fly«. Es gibt vier Größen davon, S; M; L; XL zum Preis von 89,00 DM.

Nähere Infos: Reinhold Speidel, Sudelfeldstraße 81, 83098 Brannenburg, Tel: 08034/8990, Fax: 08034/4578.



Pilotenverkleidung

Drachenflieger liegen schon seit vielen Jahren vollverkleidet in Liegegurten. Beim Gleitschirmfliegen hat sich bisher die verkleidete Liegeposition (Beine voraus) noch nicht durchgesetzt. Armin Harich hat nun eine neue, recht einfache Beinverkleidung entwickelt, die an die meisten Sitze anbaubar ist. Außer der Verbesserung des Luftwiderstandes hat man auf jeden Fall warme Füße!

Infos bei paragliding Armin Harich, Tel: 06103/697916, homepage: www.arminharich.com/

»On Air«, neues Video

Die Felsstürme der Dolomiten waren schon einmal die Kulisse für ein tolles Video über das



Gleitschirmfliegen. Auch das Video »On Air« nutzt diese imposante Landschaft, allerdings mehr als beeindruckenden Hintergrund für »Action« mit dem Schirm. Auch die Soaring-Szenen an der berühmten Düne von Arcachon zeigen, vorausgesetzt man hat sein Gerät so im Griff wie die »Demo Piloten«, was man mit einem Segel so alles anstellen kann. »On Air« soll sicher kein Lehrfilm sein, auch bei noch so weichem Dünensand tut einem die Birne nach einem Crash mit Helm weniger weh. Die Bilder zeigen auf jeden Fall, wie toll Gleitschirmfliegen in herrlicher Landschaft sein kann und den deutlichen Kontrast zum »normalen« Alltag.

»On Air«, 42 Minuten, Skywalk Productions, Römer Straße 1, 69226 Nussloch, Internet: www.formgeber.de/skywalk

Neue Helme bei Icaro 2000

Der bekannte Drachenhersteller Icaro bietet auch Zubehör. Die bisherigen bewährten Helme wurden weiterentwickelt und neu als Sky Runner Plus und Top Flash ausgeliefert.

Mit Volldampf wird auch an einem neuen Doppelsitzerdrachen gearbeitet, um auch das Tandem-Drachenfliegen noch schöner zu machen.

Infos bei Icaro 2000, Gianni Hotz, Via Verdi 19, I-21038 Sangiano, e-mail: gianni@icaro2000.com

Gleitschirmflieger-Jacke von SUP'AIR

Eine schöne und praktische Funktionsjacke nicht nur für Gleitschirmflieger, sondern für alle Sport- und Freizeitaktivitäten gibt es mit dezent gesticktem SUP'AIR-Logo mit Gleitschirmflieger auf der Brust. Die Jacke ist gefüttert mit leichtem Fleece (zum besseren An- und Ausziehen mit der Flauschseite nach innen), die Außenseite ist winddichtes, wetterfestes und atmungsaktives Aquafortegewebe.

Infos gibt es bei Aerosport International GmbH, Grafenstraße 26, 83094 Brannenburg, Tel.: 08034/1034, Fax: 08034/3384, e-mail: Info@Aerosport.de, homepage: <http://www.aerosport.de>.

Rettungsgeräte-Packen leicht gemacht

Aerosport International hat ein sehr hilfreiches Video zur Wartung und zum Packen der Sup' AIR Rettungsgeräte hergestellt. Schritt für Schritt werden die wichtigsten Handgriffe gezeigt: vom Ordnen der Leinen/Bahnen, zum Falten und Einlegen der Kappe bis zum Verpacken in den Gurtzeugkontainer mit Kompatibilitätsprüfung. Das Video ersetzt jedoch nicht eine gründliche Ausbildung für das Rettungsgerätepacken. Infos unter: Aerosport International, Grafenstr. 26, 83098 Brannenburg, Tel.: 08034/1034, Fax: 08034/3384

NEU AUF DEM MARKT

Informationen der Anbieter

Windanzeiger für Start- und Landeplatz

Oft finden Piloten an Start- und Landeplätzen keine Windanzeiger vor, oder sie sind in einem solch schlechten Zustand, daß sie ihren Zweck kaum erfüllen; meist sind sie auch zu niedrig angebracht.

Abhilfe kann ein Windanzeiger mit Teleskopstange schaffen, den man immer dabei hat, wenn es zum Fliegen geht: er wiegt nur 500 g bei einer Packlänge von ca. 1 m, ist schnell an der günstigsten Stelle durch einen integrierten Erdspieß aufgebaut und zeigt den Wind auch nahe der Höhe an, in der sich die umströmte Schirmkappe bei Start bzw. Landung befindet (7,00 m bei Ausführung mit Windband, 4,50 m mit Windsack). Nähere Auskünfte bei Matthias Ludwig, Tel.: 037436/84953

Neue Homepage

Die Homepage des Gleitschirmherstellers Advance wurde vollständig überarbeitet und die Firma (Geschichte, Philosophie), die Wettkampfpiloten und selbstverständlich die ganze Produktpalette wie Schirme, Zubehör, Kites werden in ihrer neuen Form sehr übersichtlich präsentiert.
www.advance-thun.com

Fliegen in Valmeregchia, Italien

Zwischen San Marino, der Toskana und der Marche liegt ein recht interessantes Fluggebiet. Vor allem im Frühjahr und im Herbst bietet diese Gegend ein tolles Klima. Das Albergo »Pian del Bosco« in Peticara stellt zusammen mit dem Verein »Associazione Sportiva Volo Libero San Marino« gerne Informationen, darunter ein kleiner Flugführer, für dieses Gebiet zur Verfügung. Zur Zeit fliegen hier fast nur Einheimische, »Pian del Bosco« und der Club freuen sich über auswärtige Gäste. Via Pian del Bosco 151, I-61017 Peticara (PS), Tel.: 0039/541/927701, Fax: 0039/541/927700, Mobil 0039/335/5776540, e-mail: pdbosco@glomanet.com, <http://www.glomanet.com/piandelbosco>



Purchaser's copy		Apco Millennium Tombola Card			
PARAGLIDER PURCHASED	_____	SIZE	_____	SERIAL NO.	_____
DATE	_____	FROM: DEALER	_____	ADDRESS	_____
DEALER SIGNATURE STAMP	_____	ENTRY MAILED TO APCO ON	_____	ENTRY CARD NUMBER	4100

Supergewinne bei Apco

Jeder Käufer eines der nächsten 2000 Apco Schirme nimmt an einer äußerst hoch dotierten Verlosung teil. Der Sieger erhält 20.000 US\$, die nächsten drei erhalten den Schirmkaufpreis zurück und zehn Preise sind Gurtzeuge mit Rettung. Insgesamt werden 100 Preise unter juristischer Aufsicht am 7. August 2000 verlost.

Südafrikatouren

Der Reiseanbieter Natural Mystic Tours hat sich auf Südafrikareisen spezialisiert und bietet außerdem dort für Gleitschirmpiloten jeden Niveaus ein Programm. Infos erhält man bei R. Hansmaier mit speziellen Infoabenden, Videos und Diashow unter Tel: 08638/7431, Fax: 08638/73237.

Neues LPD Gerät

Die anmelde-, lizenz- und gebührenfreien LPD Funkgeräte setzen sich immer mehr durch. Auch bei ALAN gibt es zwei neue Geräte und Zubehör dazu. Nähere Infos bei ALAN Electronics GmbH, Daimlerstraße 1 k, 63303 Dreieich, Tel: 06103/9481-0, Fax: 06103/9481-60, e-mail: info@alan-germany.com, homepage: <http://www.alan-germany.com>.



NEU AUF DEM MARKT

Informationen der Anbieter

GPS und Vario

Eine ideale Kombination für ambitionierte Streckenpiloten bietet das IQ Competition GPS von Bräuniger und das GARMIN GPS 12.

Das GARMIN GPS 12 hat einen 12 Kanal Empfänger, mit dem bis zu 12 Satelliten gleichzeitig verfolgt werden. Der Vorteil: Nach dem Einschalten findet das Gerät seine Position um ein Vielfaches schneller als andere 8-Kanal-Geräte. 15 bis 30 Sekunden sind durchaus realistisch.

Auch unterwegs (sei es in der Luft beim Fliegen oder auf dem Armaturenbrett

des Autos) verliert das GPS 12 dank der neuen Technik so gut wie nie den Standort. Außerdem ist beim GPS 12 die Antenne integriert,

sie kann somit nicht mehr abbrechen und beim Gleitschirmfliegen ist die Gefahr gebannt, daß sich Leinen beim Start in der abstehenden Antenne verheddern.

Selbstverständlich kann das GPS 12 auch ohne IQ Competition GPS sinnvoll beim Fliegen eingesetzt werden: Kilometerzähler, Geschwindigkeit über Grund und Entfernung zum nächsten Wendepunkt zeigt das Gerät auch »solo« an. Richtig interessant wird es allerdings erst in Kombination mit dem IQ Competition GPS. Erst dann können alle Vorteile der computergestützten Endanflugberechnung und Winderkennung genutzt werden.

Infos bei Bräuniger Flugelectronic GmbH, Pütrichstraße 21, 82362 Weilheim, Tel: 0881/64750, Fax: 0881/4561, e-mail: info@brauniger.com, homepage: www.brauniger.com.



Griechenland Video

Ein sehr informatives Video über die Fluggebiete Nord- und Süd-Griechenlands gibt es neu vom »Fly Olympic Eagles Club«.

Der Film ist 40 Minuten lang. Er vermittelt neben der Fliegerei auch die Stimmung in Camp. Die Natur und die einzigartige griechische Kultur kommen ebenfalls nicht zu kurz. Das Video kostet 18,00 DM. Der Betrag wird bei einer Buchung gutgeschrieben.

Das Video kann bestellt werden unter: Deutschland, Tel: 0821/2629551, Fax: 0821/2629550 oder Griechenland, Tel: 0030/352/44464, Mobil: 0030/932/894117, e-mail: eagles-club@kat.forthnet.gr.

»Para Gloves« und neuer Helm

Den Vertrieb für Deutschland und Österreich der extra für den Flugsport konzipierten Handschuhe von GUT STUFF by ESKA hat die Firma Skyline Flight Gear übernommen.

Verschiedene Toppiloten wie Jimmy Pacher, Hans Bollinger, Steve Cox und viele mehr sowie das Red Bull Acro und

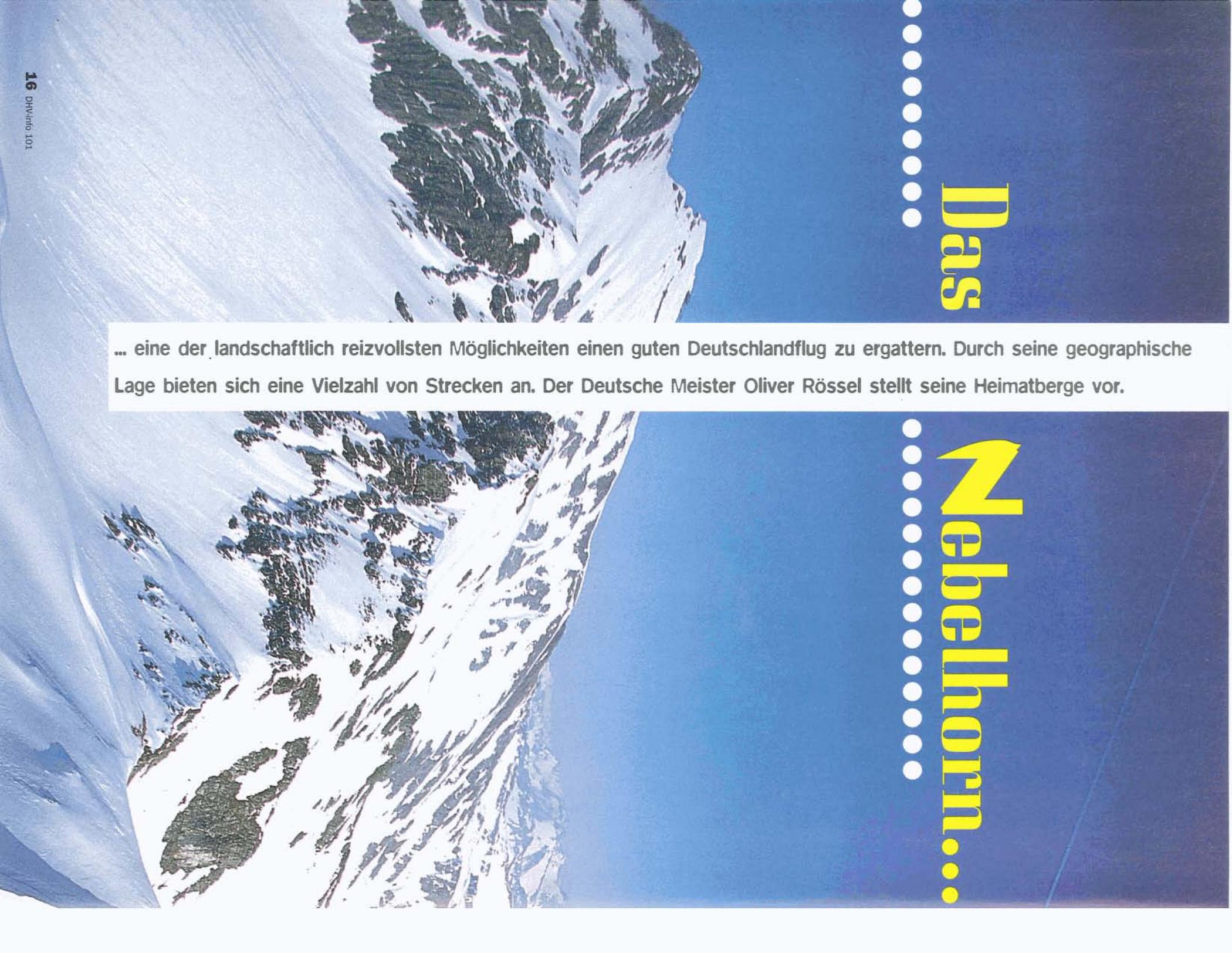
Top-Team vertrauen auch im harten PWC-Einsatz auf das Superhandling, den Schutz vor Kälte und die Qualität der »Para Gloves«.

Außerdem ist ein neuer Integralhelm, der »Skyline Instinct«, im Programm. Nähere Auskünfte gibt es von Skyline Flight Gear, Tel: 08642/267 oder 08642/6155, Fax: 08642/765.



freeX-Website jetzt auch auf Deutsch

Deutschsprachige freeX-Interessenten freuen sich: Ab sofort ist die informative freeX-Website mit Flash-Animationen, knackigem Sound und anderen Extras auch komplett in deutscher Sprache verfügbar. Die Website, die in beiden Sprachversionen pünktlich zur Free Flight '99 vollständig aktualisiert wurde und die neuesten freeX-Produkte wie den Hochleister OXYGEN und den Tandem-Gleitschirm STEREO mit brandneuen Fotos enthält, ist so für deutsche Muttersprachler noch einfacher zu benutzen. <http://www.freex.com>



Das

... eine der landschaftlich reizvollsten Möglichkeiten einen guten Deutschlandflug zu ergattern. Durch seine geographische Lage bieten sich eine Vielzahl von Strecken an. Der Deutsche Meister Oliver Rössel stellt seine Heimatberge vor.

Nebelhorn...



Text: Oliver Rössel
Fotos: Martin Scheel



Am Oststartplatz

Die Startpunkte am Nebelhorn

Es haben sich drei Möglichkeiten herauskristallisiert.

1. Die Seealpe

Vorteil: wenig Zeitverlust nach dem Start

Nachteil: wenn ihr eure Strecke von Süden kommend schließen wollt, könnte der Talwind den Traum zerplatzen lassen.

2. Schattenbergschanzen

Vorteil: Wer spät heimkommt hat gute Möglichkeiten, den tief im Tal liegenden Zielpunkt zu erreichen. Achtung! Gipfelniveau Himmelschrofen reicht nicht immer.

Nachteil: Man verliert nach dem Start etwas mehr Zeit. Sollte mindestens eine Höhe von 2600m haben, um sicher wieder Anschluß zu finden.

3. Wirtshaus Gruben

Vorteil: Kein Schwitzen beim Endanflug.

Nachteil: Benötigt noch etwas mehr Zeit als die Schattenbergschanzen. Auch hier Abflughöhe 2600m.

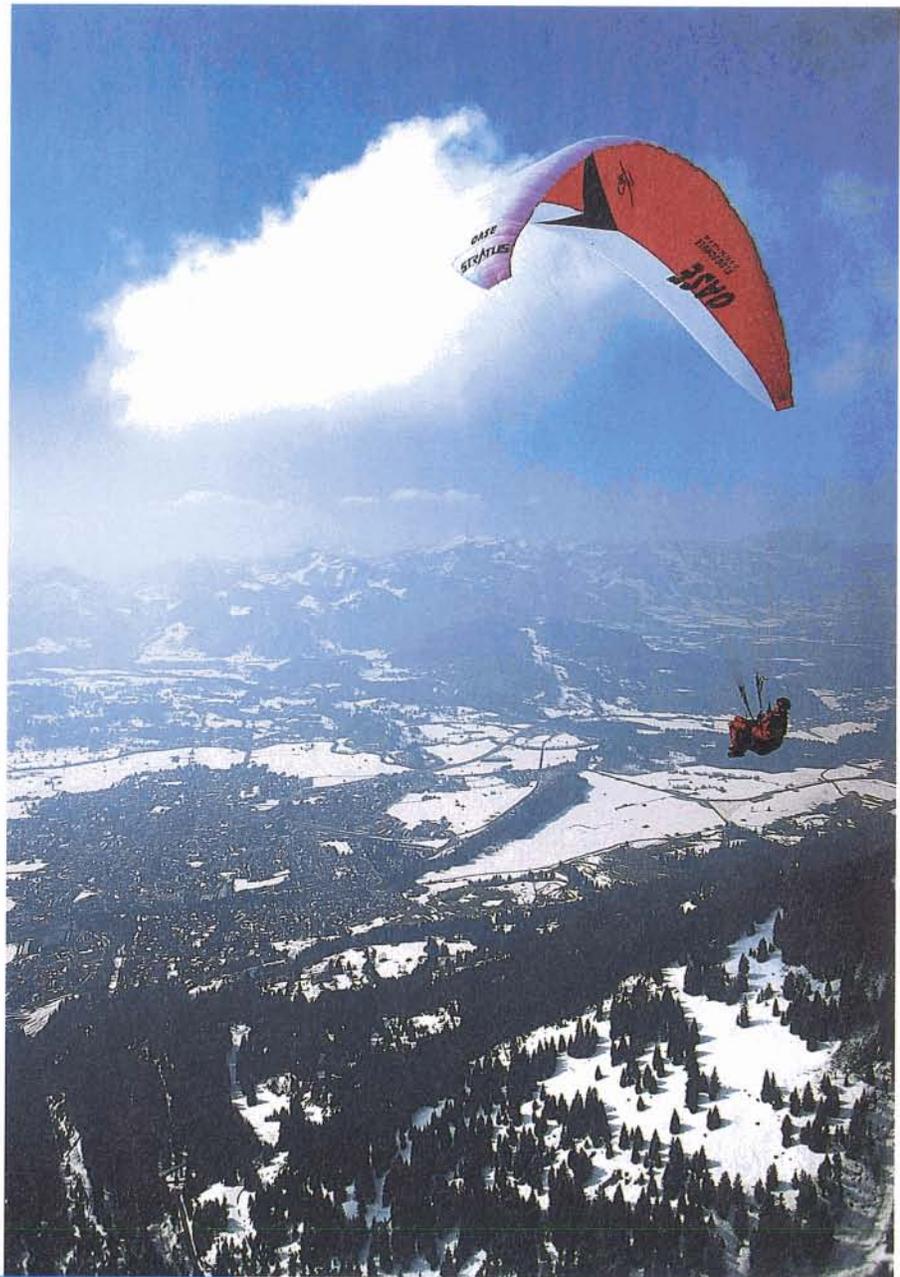
Der Griff ins Portemonnaie um die 32 DM Bergfahrt plus 5 DM Landeplatzgebühr zu entrichten, fällt sicher schwer. Doch die Möglichkeiten, die einem das Nebelhorn durch seine guten fliegerischen Anschlußmöglichkeiten bietet, rechtfertigen die Investition.

Wegen der Nähe zum Naturschutzgebiet besteht für Streckenflieger am Nebelhorn seitens des Geländehalters Kennzeichenpflicht. Vorabinformation könnt ihr unter folgender Vereinsnummer abfragen: 08322/5369

Informationstafeln finden sich am Landeplatz, an der Nebelhorntalstation und den Startplätzen. Bitte beachten!

Helft mit, dieses hervorragende Streckenfluggebiet zu erhalten.

Drachenflieger können seit einiger Zeit ihre Geräte langgepackt lassen. Genauere Informationen über den Transport erfahrt ihr an der Kasse. Mit drei Mal umsteigen erreicht man den Gipfel. Sicher ein kleines Handicap für unsere Häng Gleiter. Dafür belohnt euch ein beeindruckender Blick von 2224m in die faszinierende Allgäuer Bergwelt. 1400 Höhenmeter bis zum Landeplatz können sich sehen lassen! Die Startplätze in die Richtungen Ost, Süd und West wollen ausgesucht werden. Hier lohnt sich ein genaueres Abchecken der Situation. Das Gelände ist durch seine hochalpine Lage recht anspruchsvoll. Hierdurch begründet sich



Über Oberstdorf



Flug Richtung Himmelschrofen



die B-Scheinpflicht. Alternativen für Nichtstreckenflieger und Tandempiloten bietet der 300m tiefergelegene Weststartplatz (Bergstation). Starts mit dem Tandemschirm dürfen am Gipfel nur von Fluglehrern durchgeführt werden.

Wer zum Streckenfliegen will, sollte nicht zu spät dran sein. An Tagen mit schwachem Wind kann am Startplatz Nordwind einsetzen (Bayerischer Wind). Das erste Anzeichen hierfür ist der Windsack am Gaißfuß. Er wird als erster vom Nordwind überschwappt. Der Nordwind setzt sich mit zunehmender Thermikentwicklung in den Bergen mehr und mehr durch. Wem dann die Thermik am Gaißfuß oder Gaißalphorn zu turbulent ist oder wer gar abgewaschen wird, quert zum Schattenberg und soart auf. Kontrollmöglichkeiten bieten die Windsäcke vor und hinter der Seealpe. Wer die Chance verpaßt hat, Geld sparen will oder generell einen ruhigen Abendflug bevorzugt, startet am Probsthaus. Hier steht der Wind bei fortgeschrittener Thermik (Ostlagen

ausgeschlossen) hervorragend an. Bei thermisch bedingtem Nordwind wählt ihr nach dem Start am Besten gleich die Nordseite des Schattenberges.

Technische Daten

Flaches Dreieck : 41 km Strecke

Startpunkt:

Schattenbergschanzen (Start auf Schenkel)

Wendepunkte:

1. Imbergerhorn Bergstation 47° 29' 22« Nord 10° 21' 50« Ost
2. Höffats Ostgipfel (Gipfelkreuz) 47° 22' 00« Nord 10° 21' 00« Ost
3. Wildengundkopf (Gipfelkreuz) 47° 18' 46« Nord 10° 17' 31« Ost

FAI Dreieck : 42 km Strecke

Startpunkt:

Wirtshaus Gruben (Start auf Schenkel)

Wendepunkte:

1. Entschenalpe 47° 27' 22« Nord 10° 19' 17« Ost
2. Eisseer 47° 21' 11« Nord 10° 22' 08« Ost
3. Fiederepaß Hütte 47° 18' 56« Nord 10° 12' 45« Ost

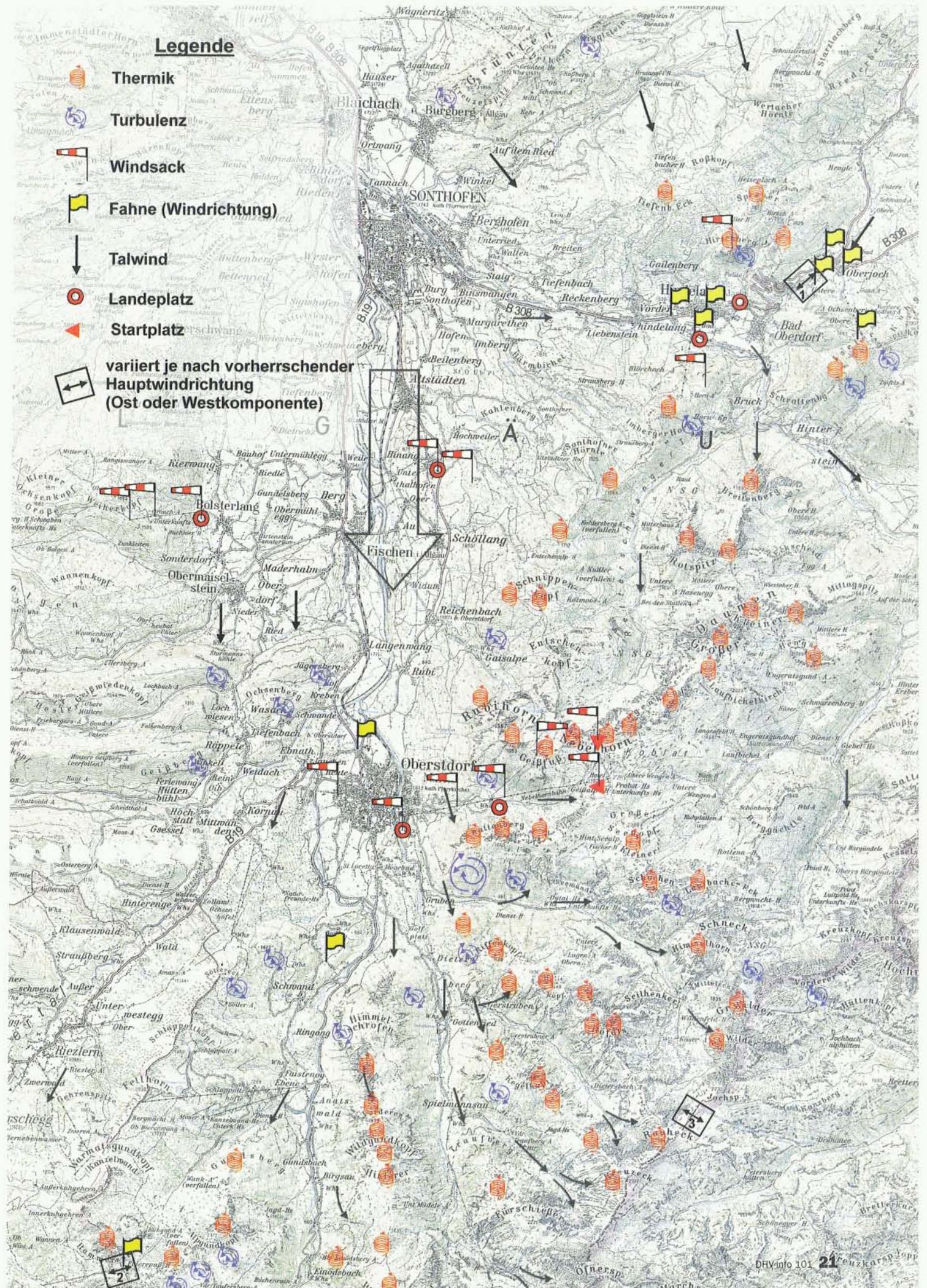
Weitere Koordinaten:

Nebelhorn 47° 25' 00« Nord 10° 20' 52« Ost
 Seealpe 47° 24' 40« Nord 10° 19' 13« Ost

Legende

-  Thermik
-  Turbulenz
-  Windsack
-  Fahne (Windrichtung)
-  Talwind
-  Landeplatz
-  Startplatz

 variiert je nach vorherrschender Hauptwindrichtung (Ost oder Westkomponente)



Flaches Dreieck 41 km

Flugroute Flaches Dreieck

FAI Dreieck 42 km

Flugroute FAI Dreieck

Wildestandsgebiet

(Schattenbergsüdseite darf nicht unter Gratniveau befliegen werden.)

(Gaißalphorn und Gaißfußsüdseite dürfen unterhalb der Baumgrenze nur mit 100m Hangabstand befliegen werden.)

Südlich des Riffenkopf darf vom 1. November bis 30. April nicht unter Grat geflogen werden



1. Imberger Horn

Entschenalpe

Schöllang

2. Hoffats

2. Eissee

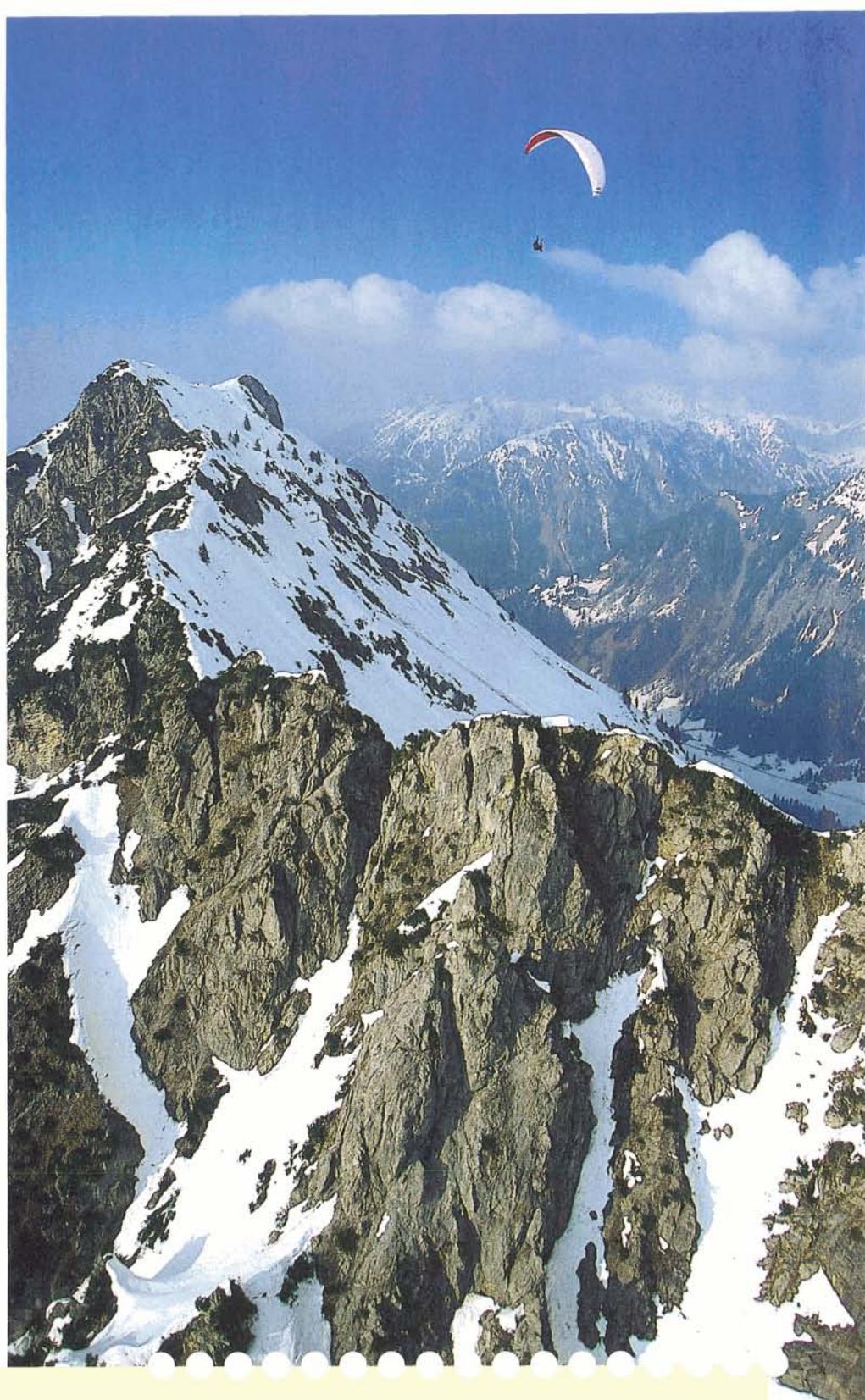
3. Flederepaß

3. Wildengundkopf

Das Oybele

Der Landeplatz in Oberstdorf liegt unmittelbar an der Talstation. Achtung! Bei starkem Talwind empfiehlt es sich den Landeplatz mit ausreichendem Respekt anzufliegen. Besonders für Drachenflieger ist er sicher kein Spaß. Wer ihn zuvor besichtigt hat, weiß was ich meine.

Nach der Landung trifft man sich zum Plausch bei Weizen, Brotzeit oder den vielen anderen Köstlichkeiten in der »Milchbar«. Direkt an der Talstation. Wer noch genug Energie hat, das Tanzbein zu schwingen, auf den wartet in Oberstdorf direkt vis a vis das »E-One« und in Sonthofen das »Kraftwerk«. Wer lieber nur etwas trinken will und bei fetziger Musik den Abend ausklingen lassen möchte, für den bietet Oberstdorf das »Walkin«. In Sonthofen ist das »Gößenwahn« eine gute Möglichkeit den Abend zu verkürzen.



Kleine Tips am Rande

1. Wer das Gefühl hat, daß viel Verkehr herrschen könnte, fährt besser über Altstätten nach Oberstdorf, wegen Stau/Ampel vor Fischen.
2. Sturm und Drangzeit an der Nebelhornbahn sind zwischen 9.30 und 12.30 Uhr.
3. Windinformationen unter Tel.: 08322 / 960096 oder aktueller im Internet : <http://www.nebelhorn.de>
4. Auf Strecke, ständiges Umschauen nach Indikatoren für die Windrichtungen.
5. Auf Strecke über Grat halten! Mehr Sicherheit und weniger Streß durch besseren thermischen Anschluß.
6. Greifvögel markieren meist zuverlässiger Bärte.
7. Bei schlechtem Wetter bietet der Sportpark Fischen gute Möglichkeiten sich auszutoben (Tennis, Badminton, Squash, Inlineskating und Indoorkart). Wer es lieber feuchtwarm mag, der wählt das Brandungsbad in Oberstdorf.

IRM

F R E E

FLIGHT '99

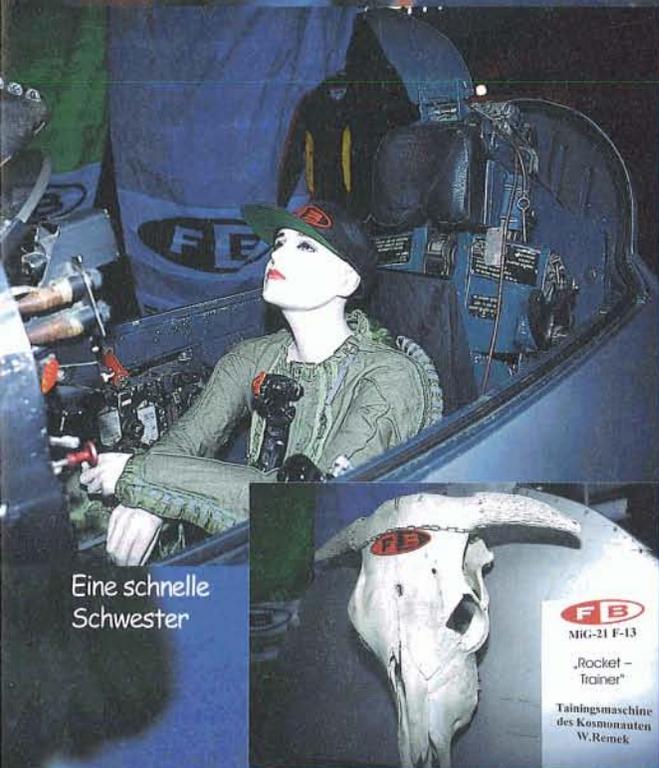
Nachmesse



Die neue Landehilfe für Garmischer Hochwasser



Die neuen Starrflügler standen im Mittelpunkt des Interesses



Eine schnelle Schwester

Die Free Flight'99 als größte Ausstellung im Gleitschirm- und Drachensport ist zum zweiten Mal in Garmisch-Partenkirchen ausgetragen worden. Der Free Flight Pool e.V., der mit der Free Flight eine echte Eventveranstaltung ins Leben gerufen hat, kann auf das Ergebnis stolz sein. In nur zwei Jahren hat sich die Free Flight in- und außerhalb der Szene einen Namen gemacht. Mit rund 7.000 Besuchern und ca. 80 Ausstellern waren die Hallen im Olympia Eissport Zentrum von Garmisch-Partenkirchen gut besucht. In den Hallen wurde ein vielseitiges Programm geboten. Hier einige High-Lights der Free Flight'99:

Wie im letzten Jahr stand ein technisch verbessertes Internet-Cafe, konzipiert von Willi Tacke (Flügel der Welt), den Besuchern kostenlos zur Verfügung. Zum ersten mal war auch das Fraunhofer Institut für Umwelt- und Klimaforschung dabei. Wolfgang Junkermann, Wissenschaftler am Institut und UL-(Drachen)-Pilot, stellte sein Forschungs-UL aus. Das mit allerhand Meßtechnik vollgepackte Trike dient im Forschungsalltag dem Transport der Meßgeräte in die Luft, um dort atmosphärische Messungen zu machen. Ebenso großes Interesse erweckte der neue Meßwa-

Fotos: Cornelia Jöns, Stefan Wenz, Jürgen Küssner



Weltmeister und Nachwuchs
am Flugsimulator





Der DHV-Stand



Free Flight Pool e.V.

Mit der Gründung des Free Flight Pool e.V. wurde 1997 in der Geschichte des leichten Fliegens im deutschsprachigen Raum ein Meilenstein gesetzt. Damals hieß der Verein noch Förderpool Drachen- und Gleitschirmflug e.V. Das Besondere an dieser Vereinsgründung ist, daß hier zum ersten Mal Hersteller, Flugschulen und der Verband offiziell unter einem Dach und an einem Tisch zusammenarbeiten, um ihre Kräfte für ein gemeinsames Ziel einzusetzen.

Der Förderpool hat sich zum Ziel gesetzt, das Image unseres Flugsportes zu verbessern und durch eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit die Events, unsere Spitzensportler und auch die Sachthemen zu präsentieren. Finanziert wird der Free Flight Pool e.V. durch Beiträge und den Gewinn der Veranstaltungen. Dieses Budget verwendet der Vorsitzende und Geschäftsführer des Free Flight Pools für eine effektive PR. Der erste Vorsitzende des Pools war Alexander Escher, der bis Ende 1998 die Arbeit des Pools sehr erfolgreich organisiert hat. Nun hat Thomas Neff den Vorsitz übernommen und setzt mit folgendem Instrumentarium die Zielvorgaben des Pools fort.

- ▶ Präsenz auf internationalen Messen mit eigenem Public-Relation-Stand inklusive Flug-simulator. Wir wollen unseren Sport dem normalen »Fußgänger« näher bringen.
- ▶ Verschiedene Pressemittel wie Plakate und Flyer sind erstellt, die interessierten Vereinen kostenlos für Informationsveranstaltungen zur Verfügung gestellt und bei allen relevanten Veranstaltungen verteilt werden.
- ▶ Journalistenreise an die türkische Mittelmeerküste mit Pressekonferenz und Tandemflügen. Das Projekt wurde gänzlich von Sponsoren finanziert.
- ▶ Die Free Flight als weltgrößte Ausstellung im Bereich Drachen- und Gleitschirmfliegen wird vom Pool veranstaltet. Diese Event-Veranstaltung und Ausstellung bringt einen enormen Imagegewinn für unsere Sportart.
- ▶ Von allen großen Veranstaltungen und Wettkämpfen wurde professionelles Filmmaterial angefertigt und an die Fernsehstationen kostenlos verteilt. Damit wurde 1998 eine bisher noch nie dagewesene positive Präsenz im Fernsehen erreicht. 1999 werden diese erfolgreichen Projekte weitergeführt und verschiedene neue gestartet:
- ▶ Anläßlich der Gleitschirm WM im Pinzgau (A) wird durch professionelles Marketing und gezielte Öffentlichkeitsarbeit unser Sport ins Medieninteresse gerückt.
- ▶ Neue Imagevideos sollen Interessierten Lust aufs Fliegen machen.
- ▶ Unter dem Projektnamen »Flying Circus« werden in Zusammenarbeit mit örtlichen Clubs und Schulen in verschiedenen Ballungsräumen (Bonn, Hamburg, Berlin, Dresden, etc.) Informationsveranstaltungen und Flugvorführungen organisiert. Auf diese Weise werden Informationen über das Fliegen in die bevölkerungsreichen Regionen transportiert.

Zu allen in Frage kommenden Ereignissen werden vom Pool Pressemitteilungen versandt. Außerdem werden Informationstage für Journalisten veranstaltet und die übliche Hintergrundarbeit für Sportereignisse und sonstige Veranstaltungen geleistet.

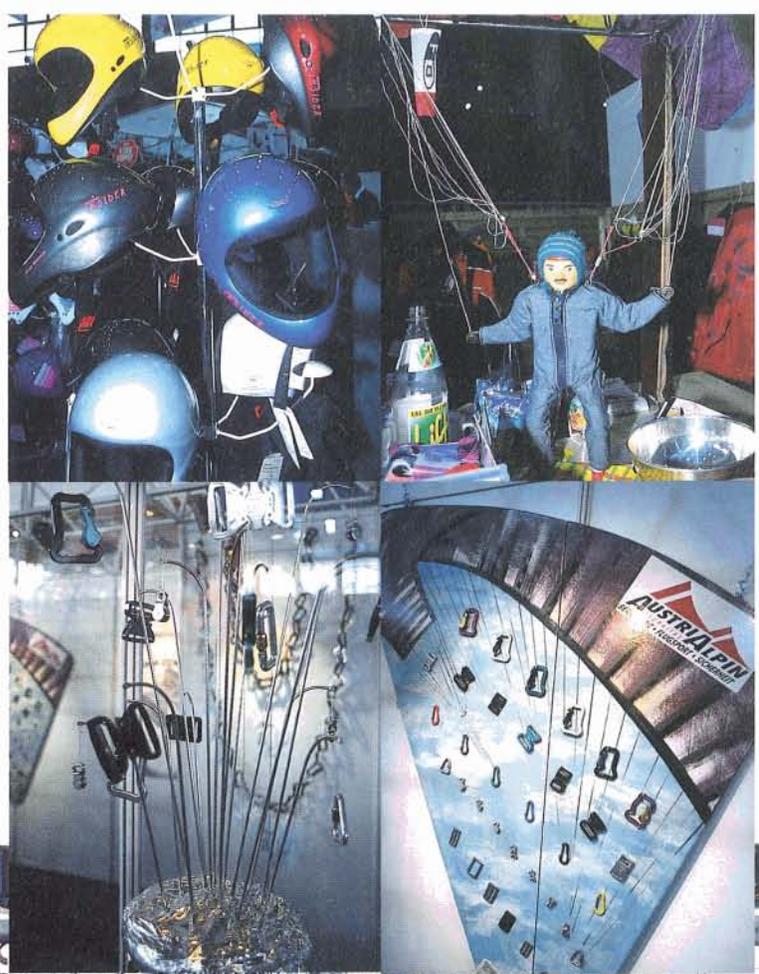
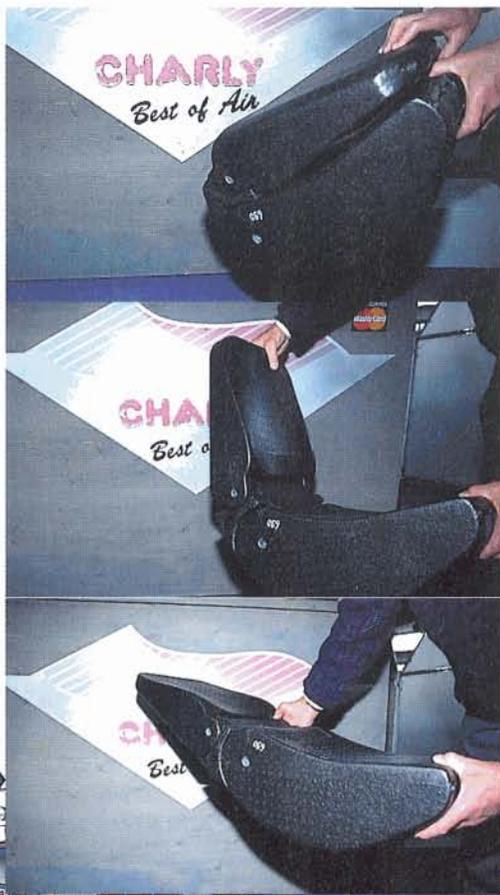
Wir hoffen, daß der Kreis der Mitglieder noch wächst, denn nur gemeinsam lassen sich die Herausforderungen der Zukunft leichter bewältigen.



Im Free Flight Pool e.V. sind bis jetzt:

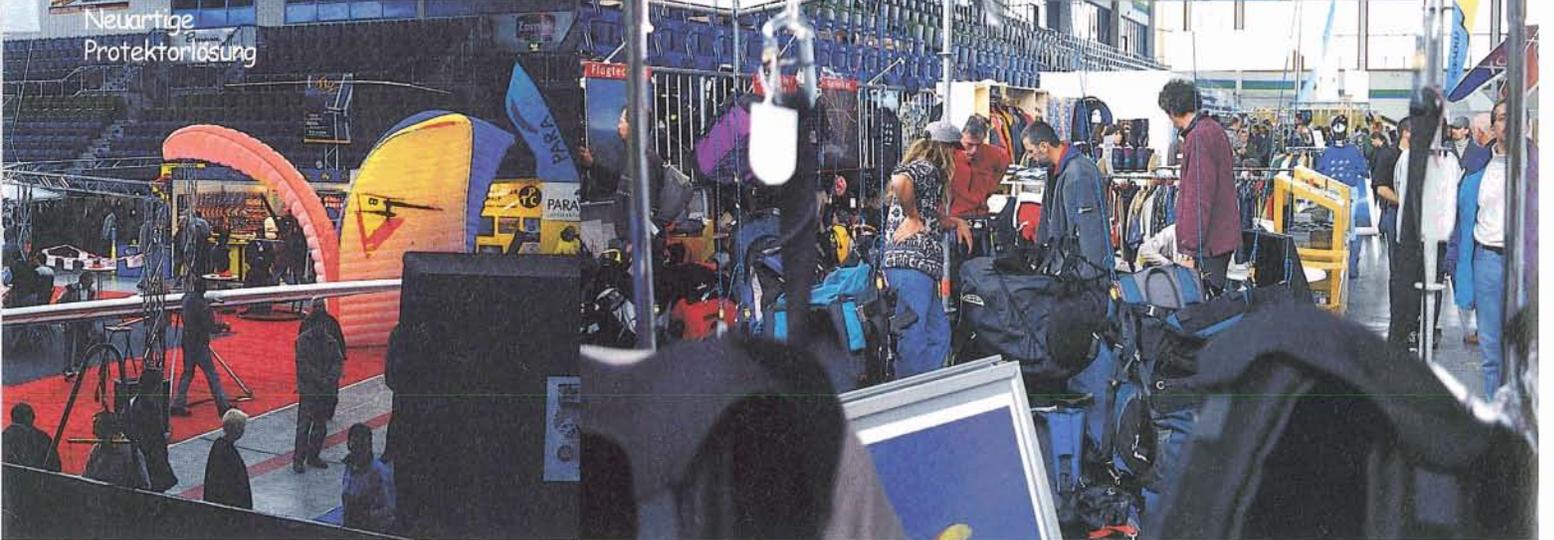
1. DAeC Gleitschirm-Schule Heinz Fischer GmbH, Adventure Sports, Airrea Sporthandel GmbH, DHV, Flight Design GmbH, Freex, Flugschule Martin Mergenthaler, Harzer Gleitschirmschule, Luftikus Eugens Flugschule, Nova International, Oase Gleitschirmschule, Paragliding Tegensee, Skyline Flight Gear, Edel GmbH Deutschland, Swing Flugsportgeräte GmbH, UP Sportartikelvertrieb Europa GmbH, Thomas Jens (Wills Wing), Drachen- und Gleitschirmflugschule Dreyeckland





FLIGHT DESIG

Neuartige
Protektoriösung



gen des DHV in Halle 3. In Halle 2 wurden die Abenteuertriebe der »Kleinen« aber auch der »Großen« befriedigt. Alfa Mare war mit seinem 5t schweren Rutschensimulator eine echte Bereicherung der Veranstaltung. Auch die zahlreichen Flugsimulatoren wurden dieses Jahr sehr stark genutzt. In diesem Bereich konnte man schon von einem echten Simulatorenwettbewerb sprechen. Gerade das normale Fußvolk konnte nicht genug von der virtuellen Flugsimulation mit realistischen Schüttelmixturen bekommen. Neben all den fachspezifischen Innovationen der Branche legte die Organisation besonderen Wert auf neue Akzente. Ein Ergebnis dieser Überlegungen war die gut besuchte Kunstausstellung mit dem trefflichen Namen »Kunstflug«. Drei junge Künstler aus der Region setzten sich ein Jahr lang mit dem freien Flie-

gen auseinander, wenn auch unter etwas anderen Gesichtspunkten wie unsereiner. Die Ergebnisse wurden in einer Vernissage mit klassischer Live-Musik und Sektempfang vorgestellt. Zahlreiche Medienvertreter und Kunstinteressierte waren von den Skulpturen, Bildern und Installationen begeistert. Von nicht schlechterer Qualität war der Free Flight Film Award. Zahlreiche Hobbyfilmer schickten ihre Meisterwerke ein. Der Jury, einem sechsköpfigem Team mit Vertretern der Fachmagazine, Film-profis und nicht zuletzt Charlie Jöst als Pate des Ganzen, wurde die Aufgabe der Auswahl der Sieger nicht leicht gemacht. Nach langen Diskussionen wurden die Gewinner der insgesamt 12.000 DM Preisgelder und zahlreicher Sachpreise entschieden. Der erste Preis ging an Josef »Suby« Lütolf mit dem Titel »Para-Highlights«.

FREE FLIGHT '99

Der zweite Rang ging an Mike Küng mit »Free Spirit« und der dritte Geldpreis ging an Jonas Grossmann mit der Produktion »On Air«.

Auch das reichhaltige Programm der Show-Bühne in Halle 1 wurde sehr gut angenommen. Zahlreiche Vorträge und Diskussionen machten den Besuch der Free Flight'99 zur echten Weiterbildungsmaßnahme. Burkhart Martens von Adventure Sports/Lenggries hatte eine Menge über Streckenfliegen in den Alpen zu berichten, Klaus Irschik von der Flugschule Göppingen erzählte über Flugtechniken beim Starten und Landen und von Pierre Boullieux wurde über die neuesten Entwicklungen auf dem Gurtzeugmarkt berichtet. Die Diskussion hochkarätiger Profis zum Thema Wettbewerbsfliegen, sowie ein Vortrag des DHV Technik-Referates zur Gütesiegelharmonisierung waren ebenfalls echte Publikumsmagnete an der Bühne.

Leider können wir an dieser Stelle nichts von den geplanten Flug-Shows berichten. Nicht nur, daß alle Vorführungen der besten Profipiloten von den Garmischer Bergen gestrichen werden mußten, sondern auch alle Shows mit ULs, Segelflieger und sonstige Flugbewegungen fielen den

widrigen Witterungsbedingungen zum Opfer. Zwischen zwei kurzen Schneeschauerpausen gingen lediglich ein Gleitschirm-UL und zwei Show-Piloten in die Luft, um noch etwas von den geplanten Vorführungen zu retten. Das geplante Open-Air am Freitag mit der inzwischen sehr bekannten Band Bananafishbones aus Bad Tölz, mußte in ein Zeltfestival umgewandelt werden. Aus diesem Grund konnten nur ca. 1000 Besucher anstelle der 2.000 geplanten das Konzert besuchen. Für diejenigen, die noch eingelassen wurden, war dies wohl der Höhepunkt des Rahmenprogramms der Free Flight'99. Auch am Samstagabend war etwas für Partyhungrige geboten. Auf der Radio Gong Party mußten die gut 800 Gäste ihre letzten Kräfte mobilisieren, um sie bei bester Stimmung auf der überfüllten Tanzfläche wieder loszuwerden. Für die etwas gemütlicheren Jahrgänge wurde extra eine Ruhezone mit Bestuhlung aufgestellt, um sich beim Bier nicht zu überanstrengen.

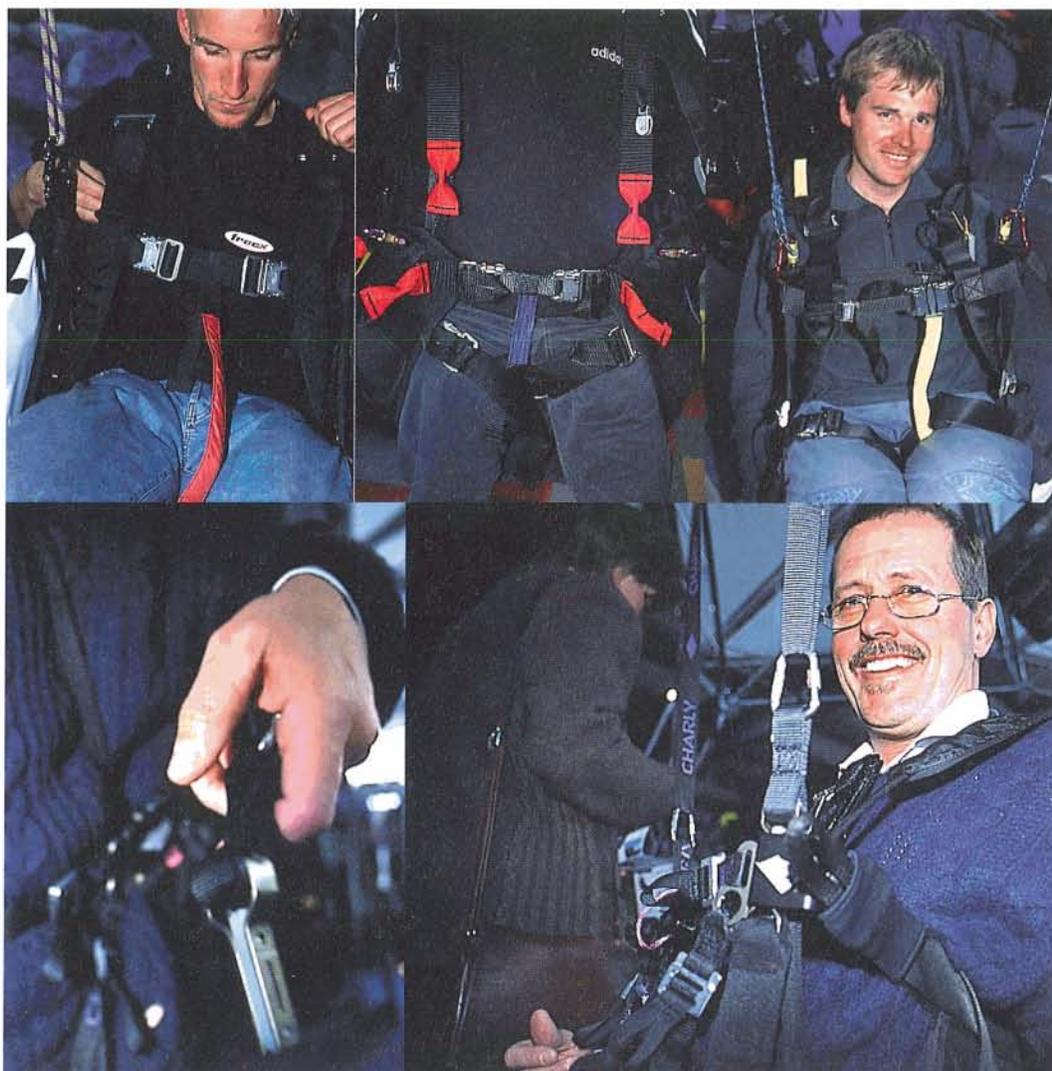
Wir hoffen, daß es allen, die auf der Free Flight '99 waren, Spaß gemacht hat.

Thomas Neff

Vorsitzender des Free Flight Pool e.V.



Früh übt sich, was ein großer Flieger werden will



Sicherungen gegen Herausfallen aus dem Gurtzeug gab es von fast allen Herstellern

Prämierung der Wettbewerbsbeiträge zum Free Flight Film Award 99

Ein Bericht von Charlie Jöst

Die Vorführung der Wettbewerbsfilme während der Free Flight war ein schöner Erfolg und bestärkte den Förderpool darin, den Wettbewerb erneut auszuschreiben. Auch im Jahr 2000 wird es wieder einen Free Flight Film Award geben!

Insgesamt 14 Beiträge waren zum Wettbewerb zugelassen worden. Bewußt hatten die Ausrichter auf die Trennung zwischen Profi und Amateur verzichtet, da in diesem Medium die Grenzen fließend sind und so mancher »Amateur« schon die »Profis« das Fürchten lehrte. In diesem Jahr waren keine reinen Profiproduktionen im Wettbewerb vertreten, da mit der Einreichung der Filme sich jeder Filmemacher verpflichtete, seinen Beitrag kostenlos dem Förderpool zur Verfügung zu stellen. Das schreckte möglicherweise doch den einen oder anderen Produzenten ab, der seinen Film exklusiv verwerten wollte. In der Ausschreibung für das Jahr 2000 wird auf diese Forderung verzichtet werden, obwohl die Höhe des Preisgeldes gleich bleiben soll. Damit hofft der Pool, einen noch größeren Anreiz zur Teilnahme an dem Wettbewerb zu geben.

Die Forderung zur kostenlosen Verwertung der Filme hatte den Hintergrund, gutes Videomaterial für den Einsatz auf Messen und Pool-Veranstaltungen zu bekommen. Schließlich hatten die Poolmitglieder ein Preisgeld von insgesamt 12.000.- DM bewilligt, das auf die ersten 3 Preisträger verteilt wurde. Weitere Sachpreise gab es bis zum 5. Rang, und jeder Teilnehmer erhielt noch ein kleines Geschenk von ausstellenden Firmen und Flugschulen. Ein besonderes Dankeschön geht an Firma

FreeX, die für den Publikumspreis ein komplettes Gleitschirm-Protectorgurtzeug spendierte. Herzlicher Dank für Sachspenden geht auch an die folgenden Firmen (in alphabetischer Reihenfolge):

Aeros, Airea, Charly Produkte, Firebird, Flugschule Göppingen, Flugschule Luftikus, Flugschule Mergenthaler, FreeX, Never Say Die, Pro Design, Skyline, Swing, UP Europe, Wills Wing.

Für die Jury konnten die Chefredakteure der Fachpresse sowie Profis aus der Film- und Musikbranche gewonnen werden:

Edeltraud Erl, Chefredakteurin »Fly & Glide«/Norbert Aprissnig, Chefredakteur »Gleitschirm«/Hugh Miller, Chefredakteur »Cross Country«/Gary Marlowe, Komponist, Filmmusikexperte/Stefan Nöbauer, Kameramann, Filmemacher/Daniel Raibon-Pernoud, Organisator und Ausrichter Saint-Hilaire Filmfestival/Charlie Jöst, Filmemacher, DHV-Vorsitzender.

Die Jury machte es sich nicht leicht und diskutierte mehrere Stunden über die Wettbewerbsbeiträge. Allgemeiner Tenor war, daß nur wenige Beiträge



DHV-Vorsitzender Charlie Jöst überreicht den Publikumspreis an Mike Küng



Foto: Ben Lubliner

Die Jury prämierte 5 Filme:

Sieger: »Para-Highlights« (Suby Lutolf, 4 Min. 50 Sek.)

Inhalt: Szenen aus PWC Venezuela 96, PWC Brasilien, PWC China, PWC Como, PWC Piedrahita, Weltmeisterschaften in Castejon 97, Kanarische Inseln La Palma, PWC La Cumbre Argentinien. Bewertungskriterien: Die Qualität der Bilder und die Atmosphäre von Wettkampf und Fliegen überzeugten.

2. Rang: »Free Spirit« (Mike Küng, 5 Min. 20 sek.)

Inhalt: Moderne, harmonische Gleitschirmakrobatik.

Bewertungskriterien: Interessante Kameraeinstellungen und gelungene Montage von Musik und Bildern.

3. Rang: »On Air« (Jonas Grossmann, 5 Min. 29 Sek.)

Inhalt: Gleitschirm-Flugszenen von Dolomiten, Dune du Pylat und Bassano. Auszug aus dem gleichnamigen Video (40 Min.)

Bewertungskriterien: Dichte Atmosphäre und gute Kameraarbeit, kombiniert mit ausgewählter Musik.

4. Rang: »The Pilots Crazy Moments« (Erna und Hubert Gründhammer, 3 Min. 44 sek.)

Inhalt: Können es die Vögel besser? Lustige Momente beim Gleitschirmfliegen.

Bewertungskriterien: Originelle Kombination witziger Einfälle, verstärkt durch gut angepaßte Musik.

5. Rang: »Wake Up In Engelberg« (Karin Hug, 5 Min.)

Inhalt: Ein Tandemflug vom Titlis (Engelberg / Obwalchen, Schweiz)

Bewertungskriterien: Klare Durchgängigkeit der Geschichte, nicht spektakulär, aber schön gefilmt, mit guter Kombination von Bildern und Musik.

Das Publikum entschied sich mit deutlicher Mehrheit für »Free Spirit« von Mike Küng.

packende »Geschichten« erzählten und einige Filmemacher die maximal vorgeschriebenen 5 Minuten Länge ausnutzen, obwohl ihr Beitrag mit 3 Minuten Länge evtl. sogar wertvoller geworden wäre.

Dabei wurde natürlich berücksichtigt, daß die Ausschreibung erst im Oktober veröffentlicht worden war und den Filmemachern nur wenig Zeit für die Realisierung ihrer Beiträge zur Verfügung stand.

Interessant war die Wertung des Publikums, die bis auf einen Beitrag mit dem Juryurteil identisch war. Der Sieger Josef Lutolf »Suby« hatte nämlich 3 ähnliche Beiträge eingereicht (was erlaubt war), und so verteilten sich die Stimmen für ihn auf seine 3 Filme - sonst hätte er vielleicht sogar den Publikumspreis gewonnen.

Glückwunsch an die Preisträger und ein herzliches Dankeschön an alle Filmemacherinnen und Filmemacher für die Einreichung ihrer Beiträge.

Der DHV wird die Filme der 5 Preisträger im Anschluß an die Regionalversammlungen auf der Großleinwand präsentieren. Für den Award 2000 ist die Preisvergabe nach Kriterien wie »Beste Kamera«, »Originellste Idee« etc. geplant, um die Qualität der Beiträge flexibler und gerechter zu beurteilen.

Ich würde mich freuen, wenn im nächsten Jahr wieder genauso viele oder gar noch mehr Beiträge eingereicht werden und wir uns wiedersehen auf der Free Flight beim

FREE FLIGHT FILM AWARD 2000 !

FREE FLIGHT FILM AWARD 2000

An alle Hobbyfilmer, Filmprofis und Videofreaks !

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

Einzigste Vorgaben:

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

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

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

Der Fantasie sind keine Grenzen gesetzt.

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

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

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

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

Dazu kommen einige attraktive Sachpreise.

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

Vorgesehen ist außerdem die Vergabe eines Publikumspreises.

Die kompletten Wettbewerbsunterlagen gibt es in Kürze im Internet (DHV oder Free Flight Pool) als download, oder beim Deutschen Hängegleiterverband, Postfach 88, in 83701 Gmund a.T.

Einsendeschluß ist der 31. März 2000 !

Viel Spaß und Erfolg beim Realisieren Eurer neuen Filmprojekte.

Auf Wiedersehen auf der Free Flight 2000 !

Das »Kleingedruckte«:

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

Schöne Bescherung aus Rußland

Daß in der alten Sowjetrepublik gute Computerfachleute sitzen, wissen die westlichen Freaks und Computerspieler spätestens seit dem Spieleerfolg von TETRIS Anfang der Neunziger Jahre, als die Spielsucht ganze Büros lahmlegte. Hätte es damals noch den »Kalten Krieg« gegeben, hätte die Sowjetführung einfach nur TETRIS mit einem kleinen Virus zu versehen brauchen - wahrscheinlich wäre das Pentagon und die gesamte westliche Verteidigung in kürzester Zeit handlungsunfähig gewesen.

Was jetzt aus Rußland kommt, befällt nicht den Computer, denn was die beiden jungen Programmierer Dmitri Lobachev und Serge Genkin auf CD-ROM vorstellen, kann sich sehen und hören lassen.

»Paragliding - The Free Flight« nennen sie ihre CD-ROM. Dmitri und Serge beschreiben in ausgezeichneter, graphischer Umsetzung typische Wetterphänomene und Erscheinungen und schaffen es dabei, unterhaltsame Videosequenzen beizupacken. Die gut angepaßte Musik einer russischen Rockband sorgt dabei für einen überzeugenden Soundtrack.

Soviel zum lobenswerten Teil der Präsentation.

Abstriche gibt es leider bei dem etwas tief angesetzten Niveau der wetterkundlichen Inhalte. Mehr als Lernscheinniveau darf nicht erwartet werden, wobei eine graphisch überzeugend dargestellte Föhnwelle oder Talwindzirkulation auch dem eingefleischten Wetterfreak einfach von der Optik her ein bewunderndes Raunen abverlangt. Gerne würde er sich jetzt weiter klicken in differenziertere Bereiche des Wetters. Doch damit kann die CD leider nicht mehr aufwarten.

Fazit: Wer in die Wetterkunde einsteigt, oder sich einfach erfreuen möchte an guter graphischer Darstellung bekannter Phänomene, wird an der CD seine Freude haben.

Da stört noch nicht einmal der mit russischem Dialekt, aber mit einer sympathischen Frauenstimme unterlegte, deutsche Kommentar oder die Rechtschreibfehler.

Der fortgeschrittene Flieger wünscht sich eine Fortsetzung dieser CD, bei der es so richtig in die tiefen Geheimnisse des Wetters geht - und genau daran arbeiten die beiden Programmierer zur Zeit. Sie haben dem DHV angeboten, auf unsere Wünsche einzugehen. Genau das wollen wir für die nächste CD probieren, wenn das »Moscow Studio of Computer Graphics and Extrem Arts« und der DHV sich einig werden. Aber das kann noch etwas dauern. Wer nicht so lange warten möchte und die vorgestellte CD zum Preis von ca. DM 45.- kaufen möchte, wendet sich an:

P.Publik, Rosi Berkemeier, Postfach 100169, in 10561 Berlin, Tel. Fax. Nr. 030 3415296

e-mail: willi@flying-pages.com oder wendet sich direkt an die Autoren:

Tel. 007 095 311 95 08, oder www.aha.idea4d.com, oder e-mail: eitef@aha.ru

Die CD ist für PC oder MAC erhältlich.

Spaß beim Drachenfliegen

Rückgang des Drachenfliegens, Dinosaurier der Lüfte. Es gibt noch mehr solcher Meinungen und Meldungen. Nicht mehr lange, denn die neue Spaßwelle beim Drachenfliegen wird hoffentlich bald aus USA zu uns rüberschwappen. Bei der Free Flight hörte man positive Berichte aus der amerikanischen Szene: Zuwachs beim Drachenfliegen. Rob Kells, Wills Wings Chef, konnte von einem deutlichen Aufwärtstrend berichten.

Hersteller und Flugschulen sind gefordert, an diesem Trend mitzuwirken. Ein Anfang wurde während der Free Flight gemacht.

Fluglehrer und Hersteller folgten einer Einladung des Ausbildungsvorstandes zu einem informellen «Festival» von übungshanggeeigneten Drachen in der 1er Klasse.

Es hat sich in dieser Klasse enorm viel getan, mehr als man auf Grund der Zahlen von Flugschulen in der Drachenausbil-

dung erwarten könnte. Mehrere Neukonstruktionen, die das Gütesiegel erhalten werden oder bereits absolviert haben, Geräte, die schon einige Zeit existieren und in der Schulung bereits eingesetzt wurden.

Daß ein Bedarf nach modernen Ausbildungsdrachen da ist, zeigen das Interesse der Flugschulen und eine Anfrage des englischen Verbandes. Hinzu kommt, daß die bisher häufig in der Ausbildung eingesetzten Bergfalken und Worldcups nicht mehr hergestellt werden.

Welche Anforderungen sind nun an einen Ausbildungsdrachen zu stellen? Dieser Frage ging dieses kleine Festival nach. Die Testflüge, wetterbedingt nur im Olympiastadion, zeigten einige moderne Drachen, die den Anforderungen von Schulung und langem Flugspaß nach der Schulung voll gerecht werden.

Beeindruckend, wie schnell ein Drachen flugfertig sein



kann (manch Gleitschirmflieger wird dabei neidisch sein). Der Medil von Tecma fiel durch gutmütiges Flugverhalten und schnellen Aufbau mit seinen Diagonalsegellatten auf (die Aussage gilt für die Gütesiegelversion, es sind, wie zu hören war, auch andere Versionen im Umlauf).

Wills Wing, vertreten durch Rob Kells und Jens Thomas, zeigte seine ganze Palette von Skyfloatern. Drei Größen und eine solide Verarbeitung lassen einen langwährenden Flugspaß zu.

Airborne hat ja schon seit einiger Zeit die Zeichen der Zeit mit dem Sting als gutmütiges Intermediatgerät erkannt. Der Fun in drei Größen (der 170 stand zur Verfügung) besticht ebenfalls durch gutes Handling und einfaches Stallverhalten.

Die anderen Geräte, wie den Sky von Villinger und den Icaro 390 von Pelicci werden wir bei einem nächsten »Festival« unter die Lupe nehmen.

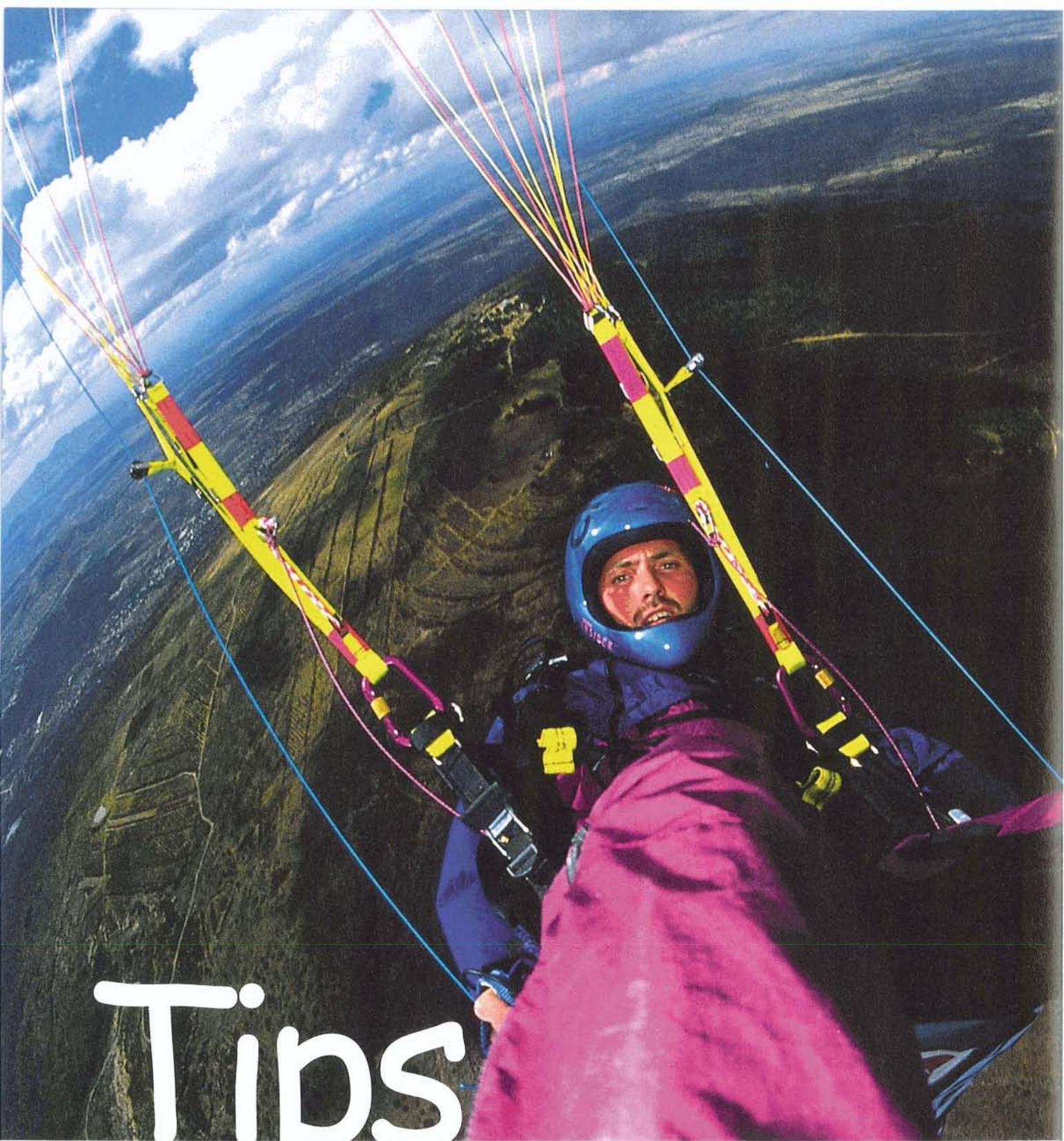
Was sich jätzt schon auf dem Markt für Spaßdrachen tut, läßt gute Bedingungen für die Schulung zu und, was wesentlich ist, man oder frau kann noch lange mit diesem Gerät in der Thermik fliegen und auf Strecke gehen. Daß die neuen Modelle ein breites Spektrum belegen, wird durch die UL-Schlepptauglichkeit der Wills Wing Geräte und anderer bewiesen.

Die Änderung der LuftPersV wird das Umsteigen von Gleitschirm auf Drachen ohne Prüfung ermöglichen. Und vielleicht ist mal der Wind zu stark oder die Thermik zu ruppig, dann, ja dann ist man mit dem Drachen gut dran...

Waldemar Obergfell, DHV-Ausbildungsvorstand



Fotos: S. G. (1), B. (2), C. (3)



Tips von Testpiloten



Foto: Ulrich Groll

Die Beherrschung von Abstieghilfen sind ein Muß für jeden, der mit dem Gleitschirm Thermik fliegen will. Über die richtigen Methoden wird immer diskutiert. Sie haben alle Vor- und Nachteile. Wir haben die DHV-Testpiloten befragt:

1. Manche Flug- oder Wettersituationen erfordern einen schnellen Höhenabbau mit dem Gleitschirm. Welche Methode benützt du und warum?
2. Das Ausleiten von Steilspiralen mit hohen Sinkwerten ist nicht immer unproblematisch. Wie leitest du aus, was ist für dich das größte Risiko und wie begrenzt du es?
3. Auch B-Stalls sind nicht ohne Probleme. Wo siehst du die Schwierigkeiten und wie begegnest du ihnen?
4. Ohren einklappen ist wohl die einfachste Methode, aber auch nicht ganz unproblematisch. Deine Tips dazu:
5. Welchen Rat kannst Du zusätzlich geben?

oten

Mike Küng:

1. Für einen schnellen Höhenabbau verwende ich die Steilspirale, das Sinken ist am höchsten. Durch die Rotation erhält der Flügel enorme Stabilität.
2. Die Spirale soll langsam ausgeleitet werden, das heißt, die innere Bremse langsam lösen (innerhalb 2 Umdrehungen) Körper in Neutral-Position, wenn nötig, dem Schirm durch vorsichtiges Gegenbremsen aus der Spirale helfen.

Das Risiko ist vor allem zu spätes Ausleiten in Bodennähe,



Foto: Michael Fischer

man kann dann im Falle einer stabilen Spirale nicht mehr reagieren.

Auch zu heftiges Ausleiten der Steilspirale sollte durch dosiertes (kontrolliertes) Abbremsen der Spirale vermieden werden. Bei zu dynamischer Ausleitung kann der Schirm hochsteigen und als Folge durch neuerliche Fahrtaufnahme (Vorschießen) sind heftige Reaktionen (Klapper/Frontstall) zu erwarten.

3. B-Stalls sind schlecht für das Material und bringen zu wenig Sinken. Er führt bei manchen Schirmen zu Frontrossetten, die sich verhängen können und manchmal zu stabilem Sackflug. Es ist jedoch immer eine gefährliche Abstieghilfe. Ich rate von der Figur ab.

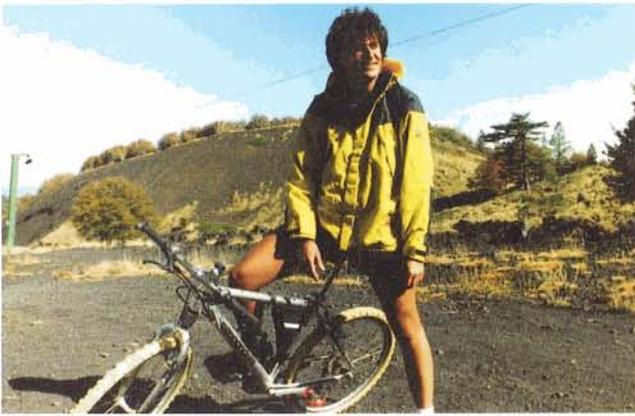
4. Das Interessante beim Ohreneinklappen ist, daß der Schirm bei dieser Figur beschleunigbar bleibt. Das Risiko: Der Schirm kann beim Ausleiten in den Sackflug übergehen, das heißt, vorsichtig ausleiten, also nur mit leichtem Anpumpen.

5. Motivation und mentales sowie praktisches Training erachte ich als sehr wichtig! Fast alle in der Luft vorkommenden Flugzustände, wie auch die Abstieghilfen können auch am Boden trainiert werden. Das gibt praktisches Können/Fitneß und durch bessere Schirmbeherrschung: MOTIVATION! Beim Spielen mit dem Schirm aber immer darauf achten, sich richtig einzuhängen, den Helm aufzusetzen sowie praxisgerecht trainieren!

Reiner Brunn:

1. Die einzig effektive Methode, mit dem Gleitschirm in einer Notsituation kontrolliert Höhe abzubauen, ist die Steilspirale. Mit keinem anderen Flugmanöver ist es möglich, Sinkgeschwindigkeiten weit über 10 m/s zu erreichen, diese zu variieren und zu kontrollieren. Voraussetzung hierfür ist die Beherrschung der Flugfigur mit dem jeweiligen Gleitschirm, das Wissen über die eventuell auftretenden Gefahren und auch die entsprechende physische Belastbarkeit.

2. Das Ausleiten der Steilspirale ist immer anspruchsvoll und fordert die volle Konzentration des Piloten. Mit den modernen Gleitschirmen gibt es im Allgemeinen keine Probleme



bei der Einleitung der Steilspirale, die Kontrolle der Sinkgeschwindigkeit und Querneigung (auf die Nase gehen) erfolgt über ein Zusammenspiel von kurvenäußerer und -innerer Bremse und Gewichtsverlagerung im Gleitschirmgurtzeug. Die kurvenäußere Bremse ist für die Querneigung des Gleitschirms verantwortlich und die kurveninnere Bremse für die Kontrolle der Sinkgeschwindigkeit. Der Unterschied zwischen den erforderlichen Steuerwegen liegt dabei nur im Bereich von wenigen cm.

Das Ausleiten muß unbedingt mit ausreichendem Bodenabstand erfolgen; dabei wird zuerst die innere Bremse soweit gefühlvoll gelockert, bis beide Bremsen nahezu den gleichen Steuerweg aufweisen. Die Querneigung des Gleitschirms wird dadurch deutlich reduziert, der Schirm verliert merklich an Sinkgeschwindigkeit und somit Dynamik und beschreibt dann einen Kreis mit großem Radius, bevor er sich komplett aufrichtet und geradeaus fliegt.

Wichtig: Das Zusammenspiel der beiden Bremsen muß unbedingt gefühlvoll erfolgen und darf nicht in ruckartigem Freigeben der Bremsen enden, da sonst die ganze Energie und Dynamik plötzlich frei wird und ein starkes Vorschießen und Durchpendeln die Folge ist.

Wer die Steilspirale so über beide Bremsen kontrollieren kann, wird mit erhöhtem Nachdrehverhalten bei hohen Sinkgeschwindigkeiten nicht überfordert werden.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Beobachtung des Luftraumes während der Spirale. Der Pilot darf seine Aufmerksamkeit nicht nur der Einleitung, Kontrolle und Ausleitung

widmen, er muß auch weiterhin den Luftraum beobachten, da er innerhalb kurzer Zeit sehr viel Höhe durchfliegt.

3. Der B-Stall ist aus meiner Sicht keine Alternative zur Steilspirale, da er nur im begrenzten Umfang als Schnellabstieg geeignet ist (realistische Sinkgeschwindigkeit zu gering).

Trotzdem gibt es Situationen, in denen der B-Stall sinnvoll ist, da bei richtiger Anwendung keine Rotationsbewegung entsteht und somit der Luftraum gut beobachtet werden kann. Die physische Beanspruchung des Piloten oder z.B. des Passagiers ist außerdem gering.

Schwierigkeiten/Gefahren bei der Einleitung und Ausleitung:

>>> In Streßsituation Verwechslungsgefahr der Gurte, Wegdrehen der Kappe, insbesondere in turbulenter Luft zu weites Herunterziehen der Gurte (Rosettenbildung mit eventuellem Verhängen)

>>> Einleitung ohne Bremsen in der Hand: kein schnelles Eingreifen über Bremsen möglich

>>> Einleitung mit Bremsen in der Hand: eventuelles Überbremsen des Gleitschirms (je nach Gleitschirm-Typ)

>>> Oft hoher Kraftaufwand, dadurch asymmetrische Einleitung

>>> Nicht bei allen Gleitschirmen technisch möglich

>>> Sackfluggefahr bei zu langsamer Ausleitung

>>> Oft hoher Kraftaufwand, dadurch asymmetrische Einleitung

>>> Vorschießgefahr bei zu schneller Ausleitung in turbulenter Luft

4. Das Ohreneinklappen ist in Verbindung mit einem Fußbeschleuniger eine Methode, sich aus großflächigem Steigen zu entfernen, jedoch nicht als Schnellabstieg geeignet (realistische Sinkgeschwindigkeit zu gering).

Schwierigkeiten/Gefahren bei der Ein- und Ausleitung:

>>> Vorsicht bei der Einleitung, eventuelle Frontstallgefahr (geringe Flächen einklappen, eventuell sogar asymmetrische » Einleitung und bei Bedarf Fläche vergrößern - je nach Gleitschirm-Typ)

>>> Zu viel eingeklappte Fläche erhöht Sackfluggefahr

>>> Erst Ohren einklappen, dann in Beschleuniger steigen (Vorsicht, je nach Gleitschirm-Typ Sackfluggefahr) Einleitung ohne Bremsen in der Hand: kein schnelles Eingreifen über Bremsen möglich.

>>> Einleitung mit Bremsen in der Hand: eventuelles Überbremsen des Gleitschirms (je nach Gleitschirm-Typ), aktives Ausleiten: kurzes, gefühlvolles und symmetrisches Anbremsen (nicht überbremsen).

5. Das Erlernen der angesprochenen Abstiegshilfen mit einem Gleitschirm ist am sichersten und erfolgreichsten unter professioneller Aufsicht gewährleistet, entweder bei einer Flugschule deines Vertrauens, bei einem Performance Center oder bei einem DHV-anerkannten Sicherheitstraining.

Über eines sollte man sich jedoch im Klaren sein, wer Abstiegshilfen anwendet, geht ein deutlich höheres Risiko ein, wer sie anwenden muß, der hat meist einen Fehler in seiner Flugplanung gemacht und sollte die Ursache suchen und daraus lernen.



Foto: Harry Buntz

Harry Buntz:

Meist ist das »Hochkommen« die Kunst, die es zu trainieren gilt und unzählige Stunden verschlingt, um dann einen noch schöneren und noch längeren Flug zu genießen. Aber gerade dabei soll es vorkommen, daß man auch wieder nach unten will, weil einem so manches durch den Kopf geistert: Die Schlechtwetterfront, das minimale Sinken meines Supergerätes, das Landebier, die zu dunklen Cumuli Die Liste könnte man endlos fortsetzen.

Aber welches Manöver ist in welcher Situation das richtige?

Schauen wir uns doch einmal die verschiedenen Schnellabstiegsmanöver genauer an:

B-Stall

Beim B-Stall werden beide B-Tragegurte am besten über den Leinenschlössern so in die Hand genommen, daß man den nötigen Kraftaufwand auch bewältigen kann. Die Bremsen können dabei in der Hand behalten werden. Die Einleitung erfordert am meisten Kraft, man kommt sich vor, als müsse man einen Klimmzug machen. Die Streckung des Gleitsegels bleibt nahezu erhalten, nur die Flächentiefe nimmt erheblich ab. Ein Höhencheck während des Manövers ist unumgänglich, auch die entsprechende Resthöhe zur Ausleitung des Manövers muß eingerechnet werden. Die Ausleitung des Manövers erfolgt durch zügiges Freigeben der Tragegurte in-

nerhalb einer Sekunde. Das Anfahren kann mehrere Sekunden dauern. Das Gleitsegel fährt mit einer Nickschwingung wieder an und sollte in dieser Phase nicht durch Bremsen daran gehindert werden. (Es besteht keine Schiebtendenz, eher kann der Schirm im Sackflug hängen bleiben.)

Meine Tips

Bei der Einleitung richte ich den Blick nach oben, um bei Störungen der Kappe früh genug eingreifen zu können. Zum besseren Greifen der B-Gurte spreize ich die Finger durch die Leinen. Danach fahre ich mit den Händen bis zum Leinenschloß hinunter und greife zu. Während des B-Stalls ziehe ich die Traggurte nicht übermäßig weit. Das Freigeben der Traggurte innerhalb 1 Sekunde am besten mit »einundzwanzig« auszählen.

Gefahren

Zu weites Ziehen führt meist zu keiner Erhöhung der Sinkgeschwindigkeit, sondern verformt den Schirm unschön und kann ihn so zum Verhängen bringen. Bei plötzlichem Verdrehen oder schnellem Wegdrehen während des B-Stalls müssen die B-Gurte gleichmäßig nach, beziehungsweise ausgelassen werden. Der Grund für das Wegdrehen ist meist eine Asymmetrie (Ungleichmäßigkeit) beim Herunterziehen der Gurte. Also genau darauf achten, daß eine gleichmäßige, kontrol-

lierte Einleitung erfolgt. Falls bei der Ausleitung ein Sackflug auftritt, leitet man diesen durch ein Nach-vorne-drücken der A-Gurte aus oder man betätigt den Beschleuniger.

Nachteil

Während des B-Stalls ist eine Vorwärtsfahrt gegen den Wind nicht möglich. Bei starkem Wind wird man verblasen wie ein Ballon. Dies sollte in die Ausführung mit eingerechnet werden.

Steilspirale

Eingeleitet wird die Steilspirale durch Gewichtsverlagerung und gleichmäßiges Ziehen an der Bremse der Kurveninnenseite. Je nach Bremsdruck und Bremsleinenlänge des Gleitsegels muß man mehr oder weniger an der Bremse ziehen. Auch kann man dem Schirm ruhig über zwei Vollkreise Zeit lassen, in die Spirale überzugehen. Das Einleiten der Spirale kommt einem so vor, als ob die Kurveninnenseite des Flügels nach unten abkippt, mit deutlicher Geschwindigkeitszunahme.

Zum Ausleiten wird die kurveninnere Bremse dosiert freigegeben und normalerweise kommt der Schirm dann direkt von selbst aus der Spirale heraus. Es dauert danach je nach Sinkgeschwindigkeit unterschiedlich lange, bis der Schirm sich aufrichtet, beziehungsweise wie lange der Schirm nachdreht. Auch hier gilt, Bodenabstandskontrolle sehr genau beachten.

Meine Tips

Ist der Schirm einmal in der Spirale, kontrolliere ich die Sinkgeschwindigkeit durch dosiertes Freigeben der inneren Bremse beziehungsweise Anbremsen der äußeren Bremse. Die Kombination dieser Steuerung sollte öfter trainiert werden, denn die große Schwierigkeit dabei ist die richtige Ein- beziehungsweise Ausleitung. Es ist beim Üben nicht wichtig, möglichst viel Höhe zu vernichten, sondern ein kontrolliertes Manöver zu fliegen. Um starkes Nachpendeln zu vermeiden, leite ich die Spirale dosiert aus. Dies kann durch ein Nachdrücken der Bremse der Kurveninnenseite geschehen oder durch beidseitiges Bremsen in den letzten Steilkreisen.

Gefahren

Bei der Einleitung sollte der Schirm nicht zu langsam werden. Wenn das Windgeräusch eher abnimmt und der Kreis, der geflogen wird, flacher wird, dann leitet man diese Kurve besser wieder aus. Bei Übersteuerung beziehungsweise Überziehen mit der Bremse kann man ins Trudeln geraten. Falls dies einmal passieren sollte, ist dosiertes Nachlassen der Bremsen empfehlenswert.

Es können auch Sinkwerte von über 15m/s erfolgen werden. Aber Vorsicht! Bei solch extremen Sinkgeschwindigkeiten sind auch die G-Belastungen entsprechend hoch und können selbst bei trainierten Sportlern zu Bewußtseinsstörungen führen.

Ohren anlegen

Um die Ohren anzulegen, werden die beiden äußersten A-Leinen nach außen und dann nach unten gezogen. Falls der Schirm separate A-Gurte hat, werden die äußeren Gurte mit den äußersten A-Leinen nach unten geklappt. Nicht zu verwechseln mit den meist andersfarbigen Stabiloleinen. Die Ohren müssen je nach Schirmtyp mit unterschiedlich hohem Kraftaufwand gehalten werden. Die Flügelaußenseiten kommen nach Freigeben der Leinen wieder von selbst heraus. Bei manchen Geräten müssen die Flügelaußenseiten wieder aktiv ausgeleitet werden, ein kurzes beidseitiges Bremsen genügt meist.

Meine Tips

Beschleuniger einsetzen! Nachdem die Ohren anliegen, einfach aufs Gas (Beschleuniger) steigen. Vor dem Ausleiten, Gas weg! Durch die Verkleinerung der Fläche und die Erhöhung der Geschwindigkeit kommt eine gute Kombination aus steuerbarem und schnellem Abstieg zustande. Der Blickkontakt zur Kappe bei der Ausleitung sollte nicht fehlen, um ein zu heftiges Bremsen zu vermeiden.

Das Ohren-Anlegen ist eine sichere und einfach erfliegbare Methode, um Höhe abzubauen und dabei durch Vorwärtsfahrt aus Gefahrenzonen zu entkommen.

Gefahren

Besonders in Bodennähe ist darauf zu achten, daß der Schirm wieder deutlich anfährt. Dieses Manöver kann man bis zum »Aufschlag« fliegen, ich persönlich habe aber meistens meinen völlig geöffneten Schirm bei der Landung besser unter Kontrolle. Mit eingeklappten Ohren würde ich wirklich nur in Notsituationen landen.

Alle diese Manöver haben mehr Effizienz, wenn man sie in absinkenden Luftmassen ausführt. Dort, wo es »hoch« geht, gibt es bestimmte Bereiche, in denen es auch wieder »runter« geht, oder zumindest nicht so extrem ansteigt.

Zur Kontrolle des Steigens und Sinkens empfiehlt sich ein Vario mit genauer Sinkgeschwindigkeitsanzeige und Höhenmesser, das man immer im Blickwinkel haben sollte. Diese Geräte haben auch eine Akustik, mit der man schon per Ton erkennen kann, in welchen Luftmassen man sich befindet. Durch eine genaue Kontrolle der Flugroute und natürlich die Einhaltung des Flugplanes überrascht uns auch kein großer Sauger.

Übung macht den Meister - auch beim Gleitschirmfliegen!

Also immer wieder mal einen Trainingsflug einlegen und ruhig auch unter Aufsicht fliegen, gerade wenn man sich am Anfang nicht ganz so sicher fühlt. Es gibt viele Gleitsegellehrer, die gerne unterrichten und die auch einem fortgeschrittenem Piloten noch etwas beibringen können. Aber wie gesagt: nur durch Üben und eigene Erfahrung wird man besser! Wie man Übungen so gestaltet, daß sie einem auch noch genügend Freude bereiten, dazu gebe ich euch gerne weitere Auskünfte. Bis bald in der Luft...



Facts

Pilot: Bernd Otterpohl
Gerät: Bautek Twister
Flug: 20.4.99
Startart: Winde
Start: Bahrenborstel
Landung: Insel Baltrum
Flugzeit: 4 Stunden
Strecke: 159 km

Der Inselhopper

Für einen Flachlandflieger ist es ein Traum,
mal über das Meer zu fliegen und auf einer Insel zu landen!

Der Drachenflieger Bernd Otterpohl hat sich diesen Traum erfüllt.



19.4.99. Morgens ist bei uns noch eine geschlossene Wolkendecke, die sich zögernd auflöst. Wir kommen spät ins Schleppgelände Bahrenborstel, es stehen schon tolle Wolken. Bei nur leichtem NW-Wind wählen wir die Route nach Osten, weil die SO-Richtung problematisch ist. Die Thermik ist gut mit riesigen Basishöhen, aber durch unseren Seitenwindkurs müssen wir ständig die Wolkenstraße wechseln, haben jedesmal gewaltigen Höhenverlust und sind sehr langsam. Mein Ziel Salzwedel ist nicht mehr erreichbar, ich fliege ab Celle stattdessen 124km freie Strecke, um bei Braunschweig Freunde zu besuchen. Die Überraschung gelingt, als ich aus 100 m Höhe zu ihnen in den Garten herunterrufe. Die Freude ist groß, es gibt Abendessen und Zurückbringsservice.

20.4.99. Nach einer kurzen Nacht und einigen Stunden bei der Arbeit geht's wieder zum Startplatz Bahrenborstel, heute ist aber SSO- Wind mit 30-40 kmh in Arbeitshöhe. Heute könnte vielleicht ein alter Traum in Erfüllung gehen: Mit dem Drachen eine Nordseeinsel erreichen! Wegen der Hindernisse Bremen CVFR und Jever CTR schreiben wir ein flaches Dreieck mit den Wendepunkten Zwischenahner

Meer/Segelflughplatz und Norderney/Leuchtturm aus. Zu jedem erreichten Wendepunkt beim Dreieck gibt es bei der DHV-Streckenflugmeisterschaft den Faktor 1,5 wie beim Zielflug; nach dem Wendepunkt kann man ausserdem noch Punkte auf freier Strecke hinzufiegen, daher lässt sich das milde Lächeln des Startzeugen angesichts der geschlossenen 330km- Aufgabe ertragen.

Gerd Langwald und Gerd Rohrer starten 20 Minuten vor mir, kreisen ein und sind schnell nicht mehr zu sehen. Um 13:20 zieht mein Vater mich direkt in die Thermik, die durch den kräftigen Wind ziemlich zerrissen ist. Bei jedem Kreis gibt es ein- bis zweimal Sinken, aber insgesamt gewinne ich Höhe und so entscheide ich mich, mit dem Aufwind mitzugehen und das Schleppgelände zu verlassen. Ich erreiche bei den ersten Bärten nur Höhen von 1000-1100m, obwohl die Basis bei 1800m liegt. Aller Erfahrung nach steht man so sehr schnell wieder am Boden. Nach 20km komme ich dann auch auf 350m herunter, bei diesen Verhältnissen viel zu niedrig. Das war's dann wohl mit dem Nordseetraum.

Vor mir im jungen Grün eines Kornfelds sehe ich eine kreisende Bewegung, sofort fliege ich hin und kann in

eine Blase einsteigen, die mir 2 bis 3m Steigen beschert. Mit voller Konzentration komme ich diesmal durch die schwierige Schicht in 1100m hindurch bis fast an die Basis. Im oberen Stockwerk ist die Thermik gut und ich kann nach Westen vorhalten, um die Klippe Bremen CVFR zu umschiffen.

Oldenburg stellt auf meinem Kurs ein Nadelöhr dar, weil sich nach Osten und Westen die Niederungen von Hunte und Küstenkanal erstrecken. Über der Stadt finde ich den stärksten Aufwind des Tages, die Luft kann sich zwischen den Häusern ungestört aufheizen. Nach 2 Stunden und 89km erreiche ich mei-



nen ersten Wendepunkt am Zwischenahner Meer.

Dann bekomme ich ein Problem: um Norderney zu erreichen, müsste ich kräftig nach links vorhalten, da der Wind zu viel südliche Komponente hat. Vertrauenswürdige Wolken stehen aber nur rechts vom Kurs. Da ich kurz vor der CTR Jever bin, die ich mit sicherer Mindesthöhe 800m überfliegen muss, entscheide ich mich dafür, auf der Route zu bleiben, die durch die

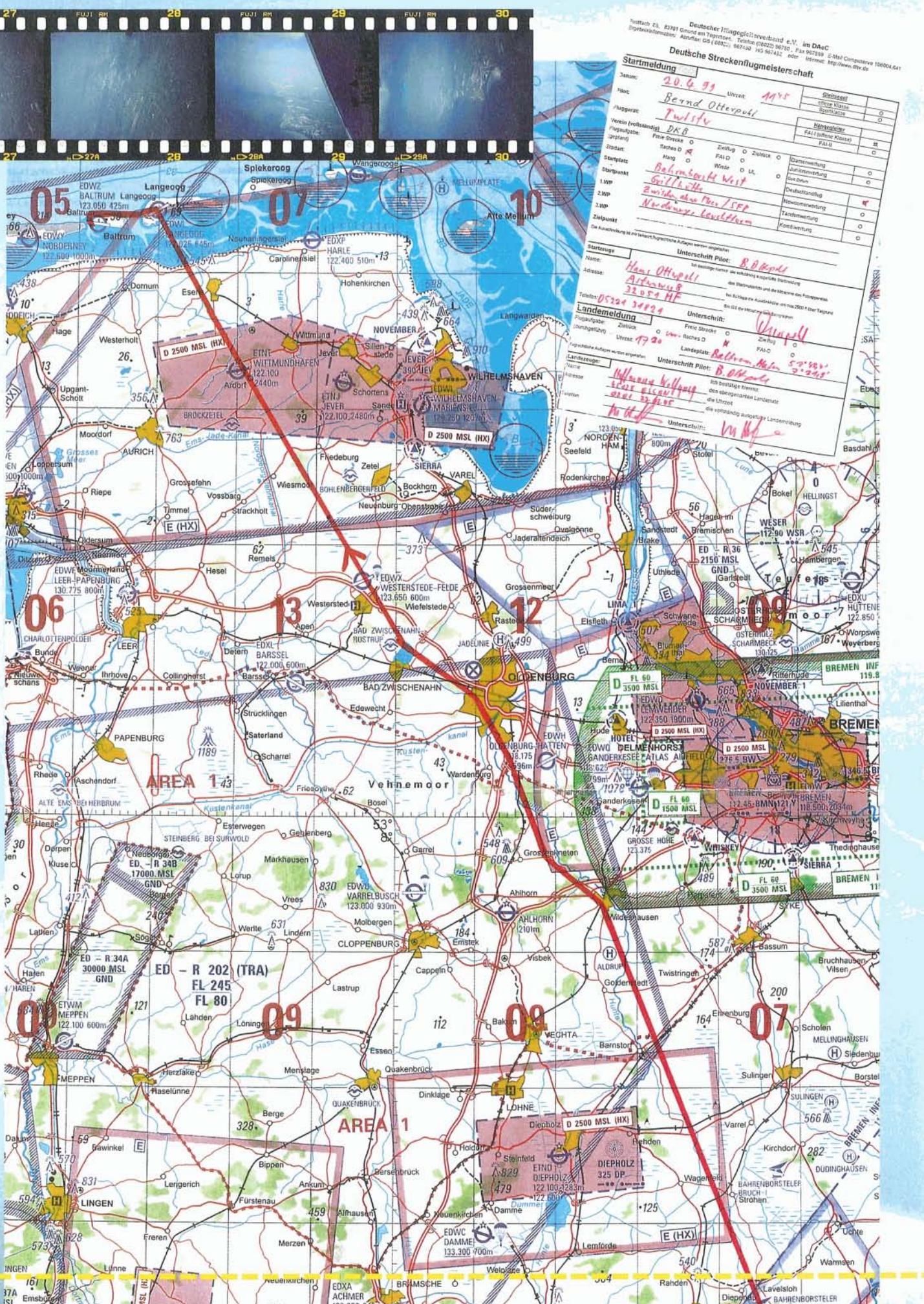
Deutsche Streckenflugmeisterschaft

Startmeldung

Jahr: 20.04.99 Uhrzeit: 14:15
 Pilot: Bernd Ottenspall
 Fluggerät: Twilistv
 Verein (Probefahrt): DK 8
 Flugplatz (Probefahrt): Fieser
 Startort: Hagen
 Startplatz: Wader
 1.WP: Grilllichte
 2.WP: Zwischen den Bäumen / 1500
 3.WP: Nordnagar-Kleinheim
 Zielpunkt:

Landmeldung

Startort: Hagen
 Landeplatz: Ballhorn, Mkt. 3.1981
 Unterschrift: M. H. e.



Thermik vorgegeben ist, obwohl dadurch die Chance, auch den zweiten Wendepunkt zu schaffen, klein wird. So erreiche ich mit 1300m Höhe den Flugplatz Wittmundhafen in der CTR Jever und damit die feuchten Niederungen Ostfrieslands.

Aus dem Dunst tauchen jetzt die Nordseeküste und wenig später auch die Ostfriesischen Inseln auf! Soll der Nordseeinseltraum heute Wirklichkeit werden? Manches Mal schon dachte ich über die Frage nach, ob man zu den Ostfriesischen Inseln hinüberfliegen kann. Ich suchte die engsten Passagen nach Norderney und nach Langeoog, kalkulierte mit maximalen Sinkwerten, die auch im Flachland 3m/s über weite Strecken annehmen können, überlegte, ob man bei Ebbe auch im Watt notlanden könnte. Schließlich kam ich zu der Überzeugung, dass Norderney mit 3,5km Entfernung zum Festland kein Problem ist, wenn man über dem frischen ostfriesischen Gras genügend Höhe machen kann.

Über dem Tiefland kreise ich in zerissenem Aufwind und lasse mich vom stärker gewordenen Wind in Richtung Küste versetzen. Bei Bensorsiel erreiche ich mit 1100m die Nordseeküste! Vor mir liegen jetzt aber 7km Nordsee und dahinter Langeoog. Es ist volle Flut. Ich weiß, dass ich bei einer Wasserlandung praktisch keine Chance mehr habe wieder herauszukommen. Der starke Rückenwind bringt mir aber einen Gleitpfad von ca. 24, so dass ich auch bei dreifachem Sinken mit meinem Twister noch sicher den rettenden Strand erreichen würde. Ein anderer Umstand nimmt mir die letzten Sorgen: der Nullschieber hält, bringt sogar leichten Höhengewinn. Kreisend lasse ich mich vom Wind aufs Meer treiben.

Die riesige Wasserfläche unter mir und der Anblick der schmalen ostfriesischen Inseln vor mir bieten einen beräuschenden Anblick, nur beim Blick zurück zur inzwischen unerreichbar weit entfernten Küste wird es mir ein wenig mulmig. Kurz bevor ich Langeoog erreiche, geschieht das Unfassbare: der Nullschieber verwandelt sich in einen Aufwind mit 2 bis 3m Steigen! Anscheinend Thermik, die an der Küste abgerissen ist und vom Wind bis hierhin ge-

schoben wurde. Über Langeoog angekommen, zeigt der Höhenmesser 1500m!

Zum Punktesammeln in der Streckenflugmeisterschaft brauchte man jetzt einen Rückholer mit Flugzeugträger unter sich: Mit dem Aufwind noch einige Kilometer mitgehen, dabei etwas Höhe dazugewinnen und dann gewaltig abgleiten. 190 bis 200km wären so sicherlich machbar. Da mir als Landemöglichkeit aber bestenfalls das Deck eines Frachters oder das Netz eines Krabbenkutters zur Verfügung ständen, verzichte ich gerne auf die schönen Punkte.

Südwestlich von mir ist noch ein Wolkenfetzen. In diese Richtung fliege ich und verliere im Geradeausflug keine Höhe! Baltrum liegt jetzt genauso nah wie Langeoog, daher fliege ich hinüber. Meine Vario/GPS-Kombination zeigt für einige Momente sogar an, dass ich mein Ziel Norderney Leuchtturm soeben erreichen könnte. Der Wind steht genau seitlich zum Kurs. Ich fliege ab, aber zwischen Baltrum und Norderney frischt der Wind auf über 50kmh auf und Sinken setzt ein, so dass ich nur das unbewohnte und weglose Ostende von Norderney erreichen würde. Da ich kein Freund von stundenlangem Drachentragen bin, drehe ich um und lande nach 4 Stunden und 159km direkt am Hafen auf Baltrum auf dem Weststrand. Die Landung im laminaren Wind mit 35kmh im Sand mit dem typischen Strandgeruch werde ich nie vergessen.

Um den Drachen bei dem starken Wind überhaupt zusammenbauen zu können, stelle ich ihn hinter einem großen Sandhaufen ab. Leider wehen mir sofort Unmengen von Sand in Flugrüstung und Augen. Zu allem Überfluss kommt der örtliche Polizist und will Personalausweis, Flugschein und Flugplan sehen, während ich mit dem Landemeldungsfoto kämpfe. Es ist Bild 37 und ich muss auch noch den Drachen mit Hintergrund gleichzeitig mit draufkriegen.

Kurz danach stellt sich die Ursache für die polizeiliche Überwachung heraus: Der Innenminister Niedersachsens landet auf dem einige hundert Meter entfernten Flugplatz., daher wurden

dunkle Zusammenhänge vermutet. Nach dem Zusammenpacken kann ich auf der Polizeiwache meine Unschuld darlegen. Mein alter, inzwischen ungültiger DHV-Schein ist überzeugend genug und wird sorgfältig kopiert, ich mache mir gar nicht die Mühe, den neuen Schein zu suchen..

Am Telefon höre ich von meinen Fliegerkameraden, dass sie leider alle nach kurzer Flugstrecke wieder geerdet waren, so wie es auch mir nahezu ergangen wäre. Dass ich von Baltrum anrufe, halten sie zunächst für einen Scherz, es dauert einige Zeit, bis sie mir glauben.



Nach dem Zusammenpacken geht dann auch für mich gleich die Uhr langsamer auf der Insel: die nächste Fähre geht erst am nächsten Morgen um 7:45. Nach einem ersten Schreck (ich muss morgen zur Arbeit) sehe ich aber ein, dass das Schicksal es gut mit mir meint: so kann ich in Ruhe die autofreie Insel kennenlernen. Das Übernachtungsproblem löst sich beim Abendessen: Marc, der als Koch im Restaurant arbeitet, hört von meinem Flug und ist so begeistert, dass er mich spontan einläd. Zwei Freunde kommen vorbei und es gibt viel zu erzählen. Wir ziehen noch in die Strandbar und es wird wieder spät.

Mit Handkarren, Schnellboot, Taxi, Zug und Auto gehts am nächsten Tag wieder nach Hause. Auch der Innenminister kann nicht zurück fliegen: wegen aufliegender Wolkendecke treffe ich ihn auf der Fähre.

Bernd Otterpohl

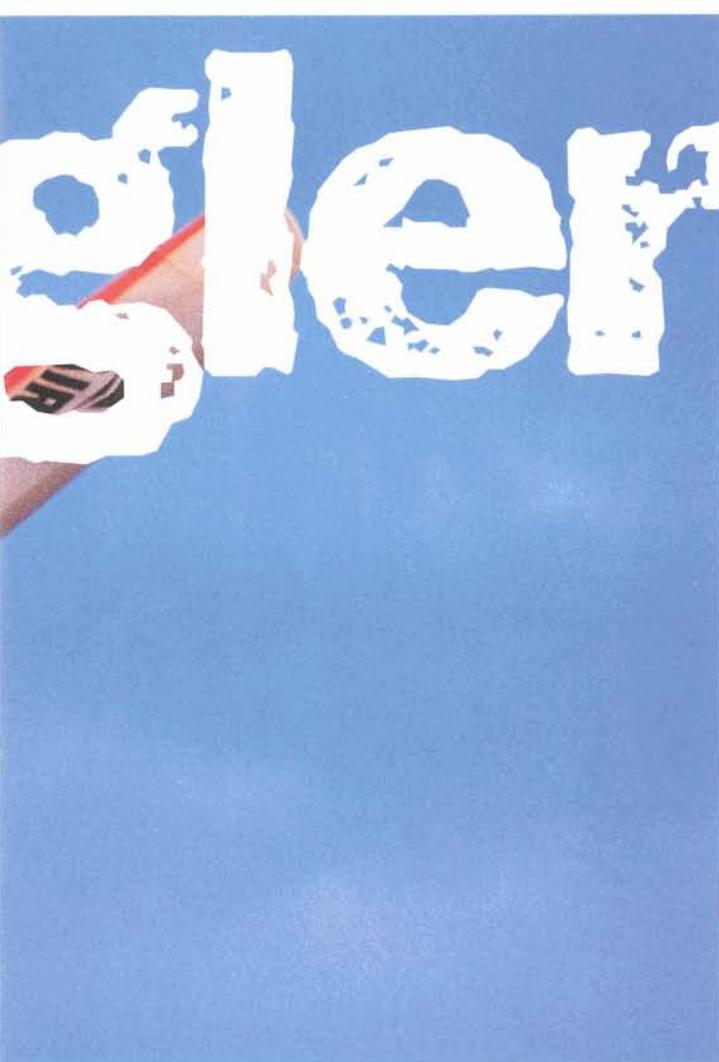


Sind starre Flügel eine Alternative zum flexiblen Drachen?

Wer kann das besser beurteilen als Hersteller, die beides bauen!

Wir haben ihnen also folgende Fragen gestellt:

1. Warum baust du einen Starrflügler?
2. Welche Vorteile siehst du gegenüber einem Drachen?
3. Welchen Nachteil siehst du gegenüber einem Drachen?
4. Ist ein Starrflügler leichter oder schwieriger als ein Drachen zu fliegen?
5. Wohin geht deiner Ansicht nach die Entwicklung; Flexibel oder starr?



A.I.R., Bernd Weber

1. Das Entwicklungspotential bei den Drachen im Bezug zur Leistung ist nahezu ausgeschöpft und führt zu immer kleineren Fortschritten bei immer größerem Aufwand. Im Wettbewerbssport führt die Leistungsoptimierung der Protos nicht selten zu immer risikoreicheren Modifikationen, die der Normalpilot nicht mehr fliegen will oder kann. Der Starrflügel besitzt ein Entwicklungspotential, das erst am Anfang steht und in den Punkten Leistung, Gewicht, Alltagstauglichkeit und Sicherheit in den nächsten Jahren erst noch ausgeschöpft werden wird. Für mich heißt das Höchstleistung für jedermann.

2. Leichte und komfortable Steuerkräfte. Optimales Steigen, auch ohne Tricks. Durch die Klappen ist eine optimale Anpassung der Flugeschwindigkeit an die jeweilige Flugsituation wie Start Thermikflug und Landung möglich. Einfachste Landeanflüge durch die Gleitzahlregulierung über die Klappen. Große Leistungssteigerung im Sinken und Gleiten bei höherer Sicherheit. Gute Reparaturmöglichkeiten für jedermann, wenn ein entsprechendes Reparaturseminar besucht wurde. Einfacher und schneller Auf- und Abbau und eindeutig leichteres Gewicht als die Turmlosen bei höherer Zulu-

3. Das Packmaß ist breiter oder man hat zwei Pakete anstatt eines. Empfindlichere Materialien erfordern sorgsameren Umgang. Das Kurzpacken unter 4 m ist im Moment noch nicht möglich und wird in manchen Regionen zu Transportproblemen mit Bergbahnen führen. Der Umgang mit den Betriebsgrenzen sollte bewußter sein. Das Acrofliegen macht weniger Spaß.

4. Ein Starrflügel ist leichter zu fliegen als ein Hochleister. Ein sehr guter Steigwert beim Thermikfliegen muß zum Beispiel nicht durch Tricks wie high-siden oder ähnliches erfolgen. Der UL-Schlepp ist durch den hohen Geschwindigkeitsbereich und die Spurtreue besonders einfach. Die Gleitzahlregulierung über die Klappen und die deutlich reduzierte V_{min} bei der Landstellung erlauben kurze, exakte und sichere Landungen. Die erweiterten Möglichkeiten beim Starren erfordern allerdings einen etwas disziplinierten Umgang mit diesen Optionen und man sollte sich mit deren Ursachen und Wirkungen auseinandersetzen.

5. Eindeutig zum Starrflügel. Der Drachen wird in reduzierten Stückzahlen als preisgünstige Alternative oder in Regionen mit Transportproblemen auf den Berg weiter bestehen. Neue clevere Konzeptionen in Auf- und Abbau sowie preiswertere Konstruktionen können dem Drachen das Überleben sichern.

Die Zukunft liegt jedoch bei den Starrflügeln; dieses neue Konzept steht noch am Anfang der Entwicklung und es sind signifikante Verbesserungen in allen Bereichen zu erwarten. Höchstleistung mit Sicherheit und für jeden Durchschnittspiloten nutzbar, der bereit ist, mehr Geld auszugeben. Aber nicht nur Höchstleistungsgeräte sondern auch Intermediate und Schulungsgeräte sind denkbar. Vielleicht ein neues Konzept, das nicht nur in eine Wettbewerbssackgasse führt, sondern neue Chancen und Interessenten für unseren Sport ermöglicht.

Atos Daten:

Fläche: 13,6 m²
Spannweite: 12,82 m
Streckung: 12,1
Gewicht: 33,5 kg
Packmaß: 5,8 x 0,46 x 0,2 m
Min. Startgewicht: 90 kg
Max. Startgewicht: 150 kg
Gleitzahl (bei max. Geschwindigkeit): 19
Min. Sinken (bei max. Startgewicht): 0,72 m/sec
Preis: DM 16.900





Jos Guggenmos

Wenn die Frage gestellt wird, warum wir einen Starrflügler bauen, dann sollte man erwarten, daß es darauf eine rationale Antwort gibt. Wenn es aber z.B. rational ist, eine Tischlerei zu betreiben, dann ist es ungleich weniger rational, Drachen herzustellen. Würden wir so viel Energie und Zeit in eine »rationale« Produktion stecken, dann wären wir (vielleicht) so groß, daß sich die Frage erübrigen würde, »warum« wir unsere Palette erweitern.

1. Für mich gibt es keine eindeutige Trennung zwischen meiner Motivation, Drachen zu fliegen und Drachen zu bauen. Eigentlich bauen wir immer nur »meinen« Drachen, den »ich« fliegen möchte. Dadurch, daß diese Geräte auch andere Piloten (von denen viele zu unseren Freunden zählen) fliegen möchten, bin ich auch Hersteller geworden.

2. Vor- und Nachteile: Flexible kontra Starrflügler - dieses Thema ist schwierig, weil die Beantwortung in der

Hauptsache subjektiv ist. Vom Konzept her, also von den rein aerodynamischen Werten, halte ich einen Starrflügler für sicherer, weil, wie das Wort »starr« schon sagt, der Flügel auch bei größerer Belastung weitgehend unverformt bleibt. Weil das in der Praxis (je nach Pilotengruppe), bezüglich akro fliegen auch »Nachteile« bringt, hat diese Aussage (fast) nur theoretischen Wert, weil es eben darauf ankommt, wie jemand fliegt, bzw. fliegen möchte.

3. Andere Nachteile, wie z.B. Packmaß und Gewicht, die bis jetzt in der Konzeption des Starrflüglers zu liegen schienen, die bestehen beim E7 nicht.

4. Ein echter »Nachteil« des Starrflüglers ist sein hoher Preis. Das muß man auch für die Zukunft realistisch sehen; selbst wenn nun alle Drachenflieger auf Starre umsteigen würden und die Holme von einem Hersteller kostenorientiert produziert werden würden, der Preis würde sich nicht signifikant verringern. Es liegt an den Material- und Arbeitskosten.

Zur Praxis am Boden und in der Luft: Im Grunde ist beim E7 alles einfacher. Angefangen beim Transport und Aufbau, vom Start bis zur Landung.

Die Gleitleistung eines Starrflüglers kann eindeutig höher sein als bei flexiblen Geräten, und sie wird noch einmal besser, je näher die Flächenbelastung am Optimum liegt. Die optimale Flächenbelastung liegt höher als bei flexiblen Drachen, und es gibt weniger Nachteile, die auch aus seinem höheren Startgewicht resultieren, weil der Flügel starr ist und sich Verformungen durch das Einhängengewicht kaum auf die Aerodynamik auswirken.

Das aufgebaute Gerät am Boden und in der Luft ist einfacher zu handeln. Es würde den Platz hier sprengen, wollte man detailliert auch nur auf die wesentlichen Faktoren eingehen. Am Start halten die Spoiler selbsttätig das Gerät ausbalanciert. In der Thermik zu steigen ist einfacher - vor allem für den sogenannten »Normalpiloten«, weil einerseits die Eigenstabilität größer ist als bei flexiblen Geräten, andererseits ist

der Kraftaufwand für eine Korrektur nur so groß, wie dies für die Betätigung der Spoiler notwendig ist. Die Landung wird durch Klappen vergleichbar einem Intermediate Drachen. Die Frage, ob in Zukunft nur mehr Starrflügler am Himmel zu sehen sein werden, würde ich eindeutig mit nein beantworten. Hier spielt der Preis zwar eine große Rolle, er ist aber nicht allein ausschlaggebend. Auch in den nächsten ... Jahren wird die ganze momentane Palette, vom Starren über Turmlos- bis Turm-

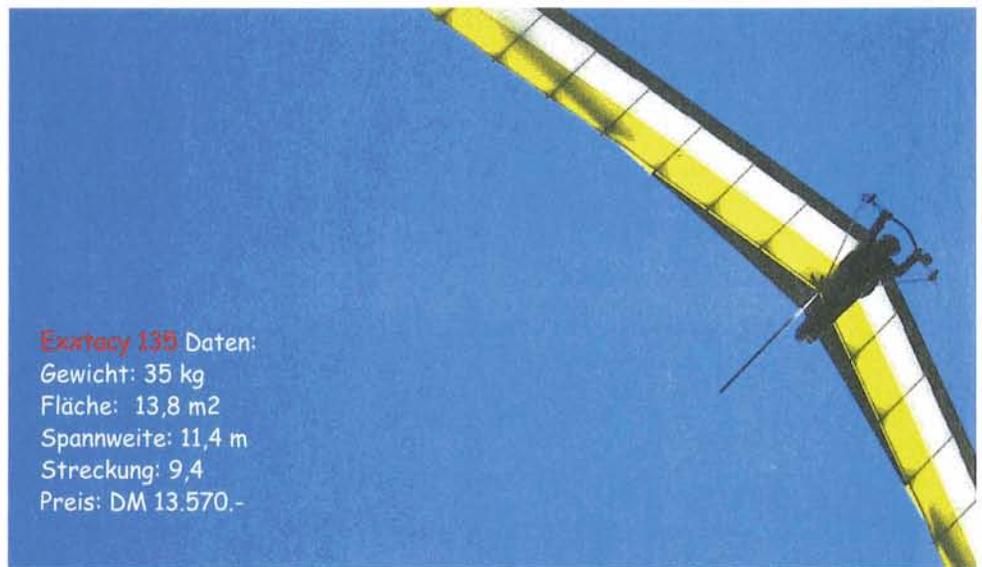
Geräte am Himmel zu sehen sein. Leistung: Diese Frage wird immer wieder gestellt, wir können aber aus technisch begründeten Überlegungen keine Zahlen nennen. Gleichzeitig wollen wir betonen, daß wir natürlich keinen Vergleich scheuen. Was wir definitiv sagen können: Der Gleitwinkel ist deutlich besser als der der besten turmlosen Hochleiter. Auch das geringste Sinken ist besser, weshalb die Steigleistung ebenfalls besser ist.



E7 Daten:
 Gewicht: 32 kg
 Packmaß: 580 x 36 x 33 cm
 Fläche: 13,8 m²
 Spannweite: 11,90 m
 Streckung: 10,43
 Preis: DM 17.000,-

Flight Design, Mathias Betsch

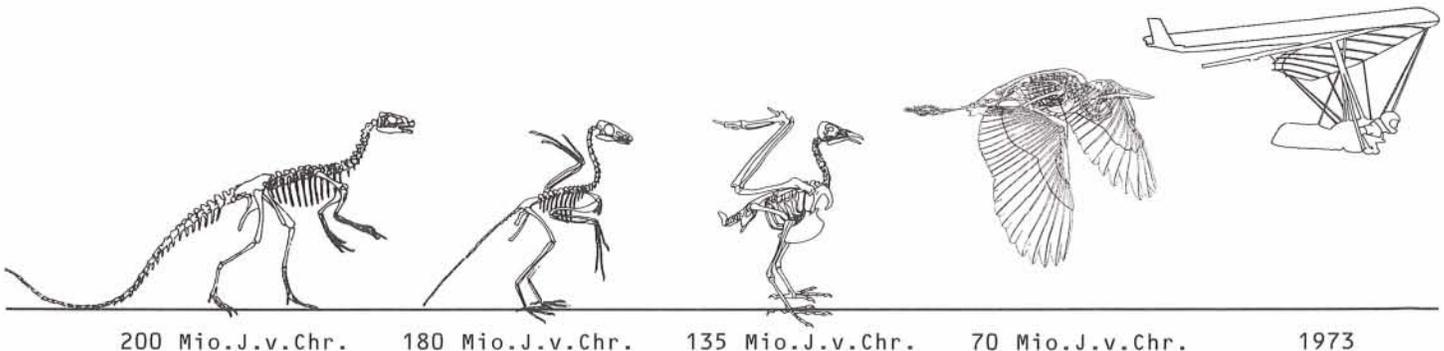
1. Wir haben heute neue Konzepte zu erarbeiten! Egal in welchem Luftsportbereich.
2. Mehr Leistung, einfacher zu fliegen und zu landen. Viel Sicherheit!
3. Höherer Preis! Anderes Bodenhandling.
4. Ein Starrflügler ist leichter als ein Drachen zu fliegen.
5. Einfache Drachen und HighTech-Starre.



Exxtacy 139 Daten:
 Gewicht: 35 kg
 Fläche: 13,8 m²
 Spannweite: 11,4 m
 Streckung: 9,4
 Preis: DM 13.570,-

WILLSWING

World Record Hang Gliders since 1973



Testflüge im Info

Das Testberichtschemata für Gleitschirme und Hängegleiter

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

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

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

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

KLASSIFIZIERUNG HG

- 1 = für Piloten, die an einem einfachen und unproblematischen Flugverhalten interessiert sind.
- 2 = für Piloten, die den Ausbildungsstand Beschränkter Luftfahrerschein (A-Schein) haben und 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-01-654-99

TOP 2 M/XIX GMBH

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



Verhalten bei	min. Startgewicht (80 kg)	max. Startgewicht (104 kg)
START	2	2
Füllverhalten	gleichmäßig,	sofortgleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	gering
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	1 - 2	2
Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	38 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		58 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	2	2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	gering	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	2	2
Sackfluggrenze	früh < 60 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	früh < 65 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	2	2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv	nicht selbständig
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	2 - 3
Vorbeschleunigung	-	gering
Öffnungsverhalten	-	selbständig impulsiv
EINSEITIGES EINKLAPPEN	2 - 3	2 - 3
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv	selbständig impulsiv
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	2 - 3
Wegdrehen	-	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	hoch
Höhenverlust	-	hoch
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig impulsiv
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	2 - 3	2 - 3
Stabilisieren	anspruchsvolles Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	anspruchsvoll,	anspruchsvoll,
	Tendenz z. Strömungsabriss	Tendenz z. Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	2	2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	2	2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1 - 2	2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	2	1 - 2
STELLSPIRALE	1 - 2	1 - 2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	durchschnittlich
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINEN-STALL	2	2 - 3
Einleitung	anspruchsvoll	anspruchsvoll
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1 - 2	2
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		



GROOVE L/UP SPORTART. VERTR. EUROPA GMBH

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (95 kg)	max. Startgewicht (120 kg)
---------------	---------------------------	----------------------------

START 1 1

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

GERADEAUSFLUG 1-2 1-2

Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		47 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	hoch

KURVENHANDLING 1-2 1-2

Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
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	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT) 1 -

Vorbeschleunigung	gering	-
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	-

EINSEITIGES EINKLAPPEN 1 1

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

EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT) 1 -

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

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1 1

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

FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG) 1 1-2

FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG) 1 1-2

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 1-2 1

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1 1

STELSPIRALE 1-2 1

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig

B-LEINEN-STALL 1 1

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

LANDUNG 1 1

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

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT



NOVA X-RAY 26/NOVA VERTRIEBSGES. M.B.H.

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (100 kg)	max. Startgewicht (115 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 2 1-2

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

KURVENHANDLING 1-2 2

Trudeltendenz	gering	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	gering

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN 1-2 1-2

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

FRONTALES EINKLAPPEN 1-2 1-2

Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT) - 1-2

Vorbeschleunigung	-	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN 2 2

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

EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT) - 2

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

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1-2 1-2

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

FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG) 1-2 2

FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG) 1-2 2

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 1-2 2

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1-2 1-2

STELSPIRALE 1-2 2

Einleitung	einfach	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig

B-LEINEN-STALL 1 1-2

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

LANDUNG 1 1

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

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT



GROOVE M/UP SPORTART. VERTR. EUROPA GMBH

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (80 kg)	max. Startgewicht (105 kg)
START	1	1
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	1 - 2	1 - 2
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		47 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	1 - 2	1 - 2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
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	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	1
Vorbeschleunigung	-	gering
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN	1	1
Wegdrehen	< 90 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	1
Wegdrehen	-	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	gering
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1	1
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 - 2	1 - 2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 - 2	1 - 2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1 - 2	1 - 2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1	1
STIELSPIRALE	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINEN-STALL	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		



ARCUS S/SWING FLUGSPORTGERÄTE GMBH

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (65 kg)	max. Startgewicht (85 kg)
START	1	1
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	1 - 2	1 - 2
Trimmgeschwindigkeit	33 km/h	34 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		46 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	1 - 2	1
Trudeltendenz	gering	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1	1
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	1 - 2	1 - 2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	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	gering	gering
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	1 - 2
Wegdrehen	-	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1	1
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 - 2	1 - 2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 - 2	1 - 2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1 - 2	1 - 2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1 - 2	1 - 2
STIELSPIRALE	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINEN-STALL	1 - 2	1 - 2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf <4 Sek	nimmt zögernd Fahrt auf <4 Sek
LANDUNG	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		



APCO BAGHEERA S/PARADI

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (73 kg)	max. Startgewicht (90 kg)
START	1 - 2	1 - 2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt verzögert über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	gering	gering
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	2	1 - 2
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		48 km/h
Rolldämpfung	hoch	durchschnittlich
KURVENHANDLING	2	2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	gering	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	2	2
Sackfluggrenze	früh < 60 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	früh < 65 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	1 - 2	2
Vorbeschleunigung	gering	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	1 - 2
Vorbeschleunigung	-	gering
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	2	2
Wegdrehen	180 - 360 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	hoch	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	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	2	2
Stabilisieren	anspruchsvolles Gegenbremsen	einfaches 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)	2	2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	2	1 - 2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	2	1 - 2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1 - 2	2
STEILSPIRALE	2	2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
B-LEINEN-STALL	1 - 2	2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek
LANDUNG	1 - 2	1 - 2
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT
 Einseitiges Einklappen; Gegenklapper treten auf, die keine Richtungsänderung der Flugbahn zur Folge haben. Sehr dynamisches Verhalten!



APCO BAGHEERA M/PARADI

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (85 kg)	max. Startgewicht (105 kg)
START	1 - 2	1 - 2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	gering	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	1 - 2	1 - 2
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		48 km/h
Rolldämpfung	hoch	durchschnittlich
KURVENHANDLING	2	2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	hoch	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1 - 2	2
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	spät > 90 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	1 - 2	1 - 2
Vorbeschleunigung	gering	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	2
Vorbeschleunigung	-	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN	2	2
Wegdrehen	180 - 360 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	2
Wegdrehen	-	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1 - 2	2
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 - 2	2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 - 2	2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	2	2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1 - 2	2
STEILSPIRALE	2	1 - 2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINEN-STALL	1 - 2	1 - 2
Einleitung	einfach	durchschnittlich
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1	1 - 2
Landeverhalten	einfach	durchschnittlich

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

OZONE ELECTRON M/AEROSPORT INTERN. GMBH



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

Verhalten bei	min. Startgewicht (80 kg)	max. Startgewicht (100 kg)
START	1	1
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	1	1
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		45 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLUNG	1	1
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1 - 2	1 - 2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	1	1
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	1 - 2
Vorbeschleunigung	-	gering
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	1 - 2	1 - 2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	1 - 2
Wegdrehen	-	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1 - 2	1 - 2
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 - 2	1 - 2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 - 2	1 - 2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1 - 2	1 - 2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1 - 2	1 - 2
STEILSPIRALE	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINEN-STALL	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

OZONE PROTON M/AEROSPORT INTERN. GMBH



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

Verhalten bei	min. Startgewicht (80 kg)	max. Startgewicht (105 kg)
START	1 - 2	1 - 2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	1 - 2	1 - 2
Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		51 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLUNG	1 - 2	1 - 2
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1 - 2	1 - 2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	2	2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	2
Vorbeschleunigung	-	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	2 - 3	2 - 3
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	2 - 3
Wegdrehen	-	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich
Höhenverlust	-	hoch
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1 - 2	1 - 2
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	2	2 - 3
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	2	2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	2	2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	2	2
STEILSPIRALE	1 - 2	1 - 2
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINEN-STALL	1 - 2	1 - 2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1 - 2	1 - 2
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

OZONE PROTON L/AEROSPORT INTERN. GMBH

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



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

START 1 - 2 1 - 2

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

GERADEAUSFLUG 1 - 2 1 - 2

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

KURVENHANDLING 1 - 2 1 - 2

Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN 1 - 2 1 - 2

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

FRONTALES EINKLAPPEN 1 - 2 2

Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert

FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT) - 2

Vorbeschleunigung	-	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN 2 - 3 2 - 3

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

EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT) - 2 - 3

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

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1 - 2 1 - 2

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

FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG) 1 - 2 2 - 3

FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG) 1 - 2 2 - 3

TRÜDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 2 2

TRÜDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1 - 2 1 - 2

STEILSPIRALE 1 - 2 1 - 2

Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig

B-LEINEN-STALL 1 - 2 1 - 2

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

LANDUNG 1 - 2 1 - 2

Landeverhalten	durchschnittlich	einfach
----------------	------------------	---------

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

PRO DESIGN TARGET 40 HR/PRO-DESIGN

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



Verhalten bei	min. Startgewicht (65 kg)	max. Startgewicht (90 kg)
---------------	---------------------------	---------------------------

START 1 1

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

GERADEAUSFLUG 1 - 2 1 - 2

Trimmungsgeschwindigkeit	35 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		46 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich

KURVENHANDLING 1 - 2 1

Trudeltendenz	gering	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN 1 - 2 1 - 2

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

FRONTALES EINKLAPPEN 1 - 2 2

Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT) - 2

Vorbeschleunigung	-	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN 2 2

Wegdrehen	180 - 360 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	hoch
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv	selbständig impulsiv

EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT) - 2 - 3

Wegdrehen	-	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	hoch
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig impulsiv

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1 - 2 1 - 2

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

FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG) 2 2

FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG) 2 1 - 2

TRÜDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 2 2

TRÜDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1 - 2 1 - 2

STEILSPIRALE 1 - 2 1

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig

B-LEINEN-STALL 1 1

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

LANDUNG 1 1

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

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

Einseitiges Einklappen: Sehr impulsives Öffnen möglich



ROCKET XL/FIREBIRD SKY SPORT AG

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (100 kg)	max. Startgewicht (130 kg)
START	1 - 2	1 - 2
Füllverhalten	gleichmässig	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	1 - 2	1 - 2
Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		50 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	2	2
Trudeltendenz	durchschnittlich	gering
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	2	1 - 2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	1 - 2	2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	2
Vorbeschleunigung	-	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	2	2 - 3
Wegdrehen	180 - 360 Grad	>360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	einfaches Gegenbremsen
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	nicht selbständig durch Gegenbremsen
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	2 - 3
Wegdrehen	-	>360 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	einfaches Gegenbremsen
Öffnungsverhalten	-	nicht selbständig durch Gegenbremsen
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	2 - 3	2 - 3
Stabilisieren	anspruchsvolles Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	anspruchsvoll, Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	nicht selbständig durch Gegenbremsen
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 - 2	1 - 2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 - 2	2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1 - 2	1 - 2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1 - 2	1 - 2
STELSPIRALE	2	1 - 2
Einleitung	einfach	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	selbständig
B-LEINEN-STALL	1 - 2	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1 - 2	1 - 2
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		



OZONE ELECTRON L/AEROSPORT INTERN. GMBH

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

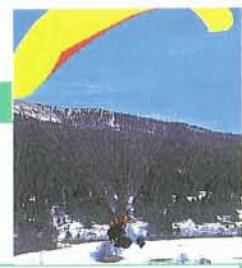
Verhalten bei	min. Startgewicht (95 kg)	max. Startgewicht (115 kg)
START	1	1
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	gering	gering
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	1 - 2	1 - 2
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		44 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	1	1
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1	1
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	1 - 2	1 - 2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	1 - 2
Vorbeschleunigung	-	gering
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	1 - 2	1 - 2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	1 - 2
Wegdrehen	-	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1	1
Stabilisieren	selbständig	selbständig
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 - 2	1 - 2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1	1
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1 - 2	1 - 2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1	1
STELSPIRALE	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINEN-STALL	1 - 2	1 - 2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf <4 Sek	nimmt zögernd Fahrt auf <4 Sek
LANDUNG	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		



TOP 2 L/XIX GMBH

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (93 kg)	max. Startgewicht (117 kg)
START	2	2
Füllverhalten	ungleichmässig, verzögert	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	überschiesst, muss angebremsst werden
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	gering
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	1 - 2	2
Trimmgeschwindigkeit	37 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		59 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	1 - 2	1 - 2
Trudeltendenz	gering	durchschnittlich
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1 - 2	1 - 2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	2	2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	2 - 3
Vorbeschleunigung	-	gering
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	2 - 3	2 - 3
Wegdrehen	>360 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig impulsiv
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	2
Wegdrehen	-	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	gering mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	gering
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	2	2
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	2	2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	2	2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	2 - 3	2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	2	2
STELSPIRALE	2	1 - 2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	selbständig
B-LEINEN-STALL	2	2
Einleitung	einfach	durchschnittlich
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek
LANDUNG	1 - 2	2
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		



BOLERO S/TURNPOINT FASTLINE GMBH

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (65 kg)	max. Startgewicht (80 kg)
START	1	1
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	1	1
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		43 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	1	1
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1	1
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	1	1
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	1
Vorbeschleunigung	-	gering
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN	1	1
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	1
Wegdrehen	-	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	gering
Höhenverlust	-	gering
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1	1
Stabilisieren	selbständig	selbständig
Steuernweg	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	1
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1	1
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1	1
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1	1
STELSPIRALE	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINEN-STALL	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

BOLERO M/TURNPOINT FASTLINE GMBH

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



Verhalten bei	min. Startgewicht (75 kg)	max. Startgewicht (95 kg)
START	1	1
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	hoch
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	1	1
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	34 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		41 km/h
Rolldämpfung	hoch	hoch
KURVENHANDLING	1	1
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuernweg	durchschnittlich	hoch
Wendigkeit	hoch	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1	1
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	1	1
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	1
Vorbeschleunigung	-	gering
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN	1	1
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	1
Wegdrehen	-	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	gering mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	gering
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1	1
Stabilisieren	selbständig	selbständig
Steuernweg	durchschnittlich	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1	1
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1	1
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1	1
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1	1
STEILSPIRALE	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINEN-STALL	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

BOLERO L/TURNPOINT FASTLINE GMBH

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



Verhalten bei	min. Startgewicht (90 kg)	max. Startgewicht (110 kg)
START	1	1
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	gering	gering
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	1	1
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		42 km/h
Rolldämpfung	hoch	hoch
KURVENHANDLING	1	1
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuernweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1	1
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	1	1
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	1
Vorbeschleunigung	-	gering
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN	1	1
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	1
Wegdrehen	-	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	gering
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1	1
Stabilisieren	selbständig	einfaches Gegenbremsen
Steuernweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	gering
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1	1
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1	1
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1	1
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1	1
STEILSPIRALE	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINEN-STALL	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

MONO S/PFEIL CHRISTIAN (CP-PRODUCTS)

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



Verhalten bei	min. Startgewicht (75 kg)	max. Startgewicht (95 kg)
START	1	1
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abehegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	1-2	1-2
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		46 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	1-2	1-2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1-2	1-2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	1-2	1-2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	2
Vorbeschleunigung	-	hoch
Öffnungsverhalten	-	selbständig impulsiv
EINSEITIGES EINKLAPPEN	2	1-2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	1-2
Wegdrehen	-	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig impulsiv
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1-2	1-2
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriß	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriß
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1-2	1-2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1-2	1-2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1-2	1-2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1-2	1-2
STEILSPIRALE	2	2
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
B-LEINEN-STALL	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		



ARCUS

**Was
willst
Du
mehr?!**

**BASISINTERMEDIATE
DHV 1**

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



Swing GmbH
 Badfeldring 25
 D-82290 Landsberied

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

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

GAS



OXYGEN M/FREEX AIR SPORTS GMBH

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	2 – 3 / GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windschlepp	Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (80 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	durchschnittlich	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	1 - 2	1 - 2
Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		52 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	2	1 - 2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuernweg	gering	gering
Wendigkeit	hoch	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	2 - 3	2
Sackfluggrenze	früh < 60 cm	früh < 60 cm
Füllstallgrenze	früh < 65 cm	früh < 65 cm
Bremskraftanstieg	gering	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	1 - 2	1 - 2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	2
Vorbeschleunigung	-	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	2 - 3	2 - 3
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch mit Verlangsamung	hoch mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	2 - 3
Wegdrehen	-	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	hoch mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	2	2
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuernweg	gering	gering
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	2	2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	2	2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	2	2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	2	1 - 2
STELSPIRALE	2	1 - 2
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	selbständig
B-LEINEN-STALL	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	2	1
Landeverhalten	durchschnittlich	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		



OZONE ELECTRON S/AEROSPORT INTERN. GMBH

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (55 kg)	max. Startgewicht (85 kg)
START	1	1
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	1 - 2	1 - 2
Trimmgeschwindigkeit	33 km/h	35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		44 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	1 - 2	1
Trudeltendenz	gering	nicht vorhanden
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1	1
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Füllstallgrenze	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)	-	1 - 2
Vorbeschleunigung	-	gering
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	1 - 2	1 - 2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	1 - 2
Wegdrehen	-	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1	1
Stabilisieren	selbständig	selbständig
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 - 2	1 - 2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 - 2	1 - 2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1 - 2	1 - 2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1 - 2	1 - 2
STELSPIRALE	1 - 2	1 - 2
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	nicht vorhanden
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
B-LEINEN-STALL	1 - 2	1 - 2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek
LANDUNG	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

MZL 01-344-99



EXXTACY 135/FLIGHT DESIGN

Klassifizierung	3 E
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	100 kg - 140 kg / 1
UL-Schlepp	Ja
Windenschlepp	Ja
Gerätgewicht (ohne Packsack)	38 kg
Fläche	12 m ²
Spannweite	11 m
Doppelsegel	ca. 100 %
Lattenzahl	14
Trimmvorrichtung	Wölbklappen
Art des Steuerbügels	profiliert
Steuerbügelbasis	Speedbar
Besonderheiten	Weitgehend starres Gestell aus CFK-Formteilen und Aluminium; Dacronbespannung; Gier/Rollsteuerung über Spoiler, die durch seitliche Verschiebung der Basis betätigt werden; Wölbklappe über Seilzug zu verstellen.

BODENHANDLING UND START WÖLBKLAPPE 15 GRAD 2

Statische Lastigkeit	leicht hecklastig
Aerodynamische Lastigkeit	neutral
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich

GERADEAUSFLUG WÖLBKLAPPE 0 GRAD WÖLBKLAPPE 70 GRAD 3

V min (km/h)	36	33
V max (km/h)	>80	>80
Bügeldruck bei 60 km/h	gering	gering
Bügeldruck bei 80 km/h	gering	gering
Richtungsstabilität (Gieren)	gute Richtungsstabilität, Aufschaukeln möglich	gute Richtungsstabilität, Aufschaukeln möglich

KURVENHANDLING 2-3

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

VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS 3

Geradeausflug - Bügel langsam vor	stabiler Sackflug	stabiler Sackflug
Geradeausflug - Bügel schnell vor	nickt schwach ab	nickt schwach ab
Kurvenflug - Bügel langsam vor	Kurvensackflug	Kurvensackflug
Kurvenflug - Bügel schnell vor	nickt sanft ab, Kurvensackflug	nickt sanft ab, Kurvensackflug
Provoziertes Trudeln	beliebig lange möglich, schnelle Rotation	beliebig lange möglich, schnelle Rotation

LANDUNG WÖLBKLAPPE 70 GRAD 2

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

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

Im höheren Geschwindigkeitsbereich kann der Pilot das Gerät zu Gierschwingungen mit sehr großen Schiebewinkeln aufschaukeln. Trudeln läßt sich im Extremfall provozieren und ist unbedingt zu unterlassen. Einweisung bzgl. Aufbau und Flug ist erforderlich.

MZL 01-345-99

FUN 190/SKYLINE FLIGHT GEAR

Klassifizierung	1
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	93 kg - 140 kg / 1
UL-Schlepp	Ja
Windenschlepp	Ja
Gerätgewicht (ohne Packsack)	23,5 kg
Fläche	17,7 m ²
Spannweite	10,1 m
Doppelsegel	ca. 30 %
Lattenzahl	15
Trimmvorrichtung	-
Art des Steuerbügels	profiliert
Steuerbügelbasis	Speedbar
Besonderheiten	-

BODENHANDLING UND START 1

Statische Lastigkeit	leicht hecklastig
Aerodynamische Lastigkeit	neutral
Abhebegeschwindigkeit	gering

GERADEAUSFLUG 1

V min (km/h)	25
V max (km/h)	>60
Bügeldruck bei 60 km/h	durchschnittlich
Bügeldruck bei 80 km/h	-
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren

KURVENHANDLING 1

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

VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS 1

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

LANDUNG 1

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

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

MZL 01-346-99

CONCEPT 59/AIRWAVE GERMANY		
Klassifizierung	2	
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	110 kg - 152 kg / 1	
UL-Schlepp	Ja	
Windenschlepp	Ja	
Gerätgewicht (ohne Packsack)	36 kg	
Fläche	14,77 m ²	
Spannweite	10,54 m	
Doppelsegel	ca. 80 %	
Lattenzahl	21/8	
Trimmvorrichtung	VG	
Art des Steuerbügels	profiliert	
Steuerbügelbasis	Speedbar	
Besonderheiten	Spare-Ribs anstelle Pitch - Abspannseile	
BODENHANDLUNG UND START VG 0% 2		
Statische Lastigkeit	leicht-stark 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-durchschnittlich	gering
Bügeldruck bei 80 km/h	durchschnittlich-hoch	durchschnittlich
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren	kein Gieren
KURVENHANDLUNG 2		
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	neutral	leicht zunehmend
VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS 2		
Geradeausflug - Bügel langsam vor	problemlos	problemlos
Geradeausflug - Bügel schnell vor	nickt schwach ab	starkes Abnicken
Kurvenflug - Bügel langsam vor	Abtauchen in Kurvenrichtung	nickt deutlich in die Kurve
Kurvenflug - Bügel schnell vor	Abtauchen in Kurvenrichtung	nickt deutlich in die Kurve
Provoziertes Trudeln	nicht möglich	max. 1/2 Umdrehung möglich
LANDUNG VG 0% 2		
Ausschwebestrecke	durchschnittlich	
Moment des Stallens	mittelschwer zu finden	
V-Bereich des Stallens	groß	
Kraftaufnd beim Stallen	durchschnittlich	
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

MZL 01-347-99



ATOS/A.I.R. AERONAUTIC INNOVATION RÜHLE & PARTNER GMBH		
Klassifizierung	3 E	
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	90 kg - 150 kg / 1	
UL-Schlepp	Ja	
Windenschlepp	Ja	
Gerätgewicht (ohne Packsack)	34 kg	
Fläche	13,6 m ²	
Spannweite	12,82 m	
Doppelsegel	ca. 100 %	
Lattenzahl	18	
Trimmvorrichtung	Wölbklappen	
Art des Steuerbügels	profiliert	
Steuerbügelbasis	Speedbar	
Besonderheiten	Starrflügel in CFK-Bauweise; Klapprippen; Wölbklappe; Spoilersteuerung über bewegl. Trapez angelenkt.	
BODENHANDLUNG UND START WÖLBKLAPPE 15 GRAD 2		
Statische Lastigkeit	leicht hecklastig	
Aerodynamische Lastigkeit	neutral	
Abhebegeschwindigkeit	gering	
GERADEAUSFLUG WÖLBKLAPPE 0 GRAD WÖLBKLAPPE 70 GRAD 3		
V min (km/h)	33	30
V max (km/h)	>80	>80
Bügeldruck bei 60 km/h	gering	gering
Bügeldruck bei 80 km/h	gering-durchschnittlich	gering-durchschnittlich
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren	kein Gieren
KURVENHANDLUNG 2-3		
Kraftaufwand für Einleiten	gering	gering
Kraftaufwand für Ausleiten	gering	gering
Rollzeit für Einleiten	durchschnittlich-lang	durchschnittlich-lang
Rollzeit für Ausleiten	durchschnittlich-lang	durchschnittlich-lang
Schräglage bei V min.sink	leicht zunehmend	leicht zunehmend
VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS 3		
Geradeausflug - Bügel langsam vor	stabiler Sackflug	stabiler Sackflug
Geradeausflug - Bügel schnell vor	starkes Abnicken	nickt schwach ab
Kurvenflug - Bügel langsam vor	Kurvensackflug	nickt sanft ab, Kurvensackflug
Kurvenflug - Bügel schnell vor	nickt deutlich in die Kurve	nickt sanft ab, Kurvensackflug
Provoziertes Trudeln	keine Trudelneigung	keine Trudelneigung
LANDUNG WÖLBKLAPPE 70 GRAD 2		
Ausschwebestrecke	kurz	
Moment des Stallens	einfach zu finden	
V-Bereich des Stallens	durchschnittlich	
Kraftaufwand beim Stallen	durchschnittlich	
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		
Trudeln läßt sich im Extremfall eventuell provozieren und ist unbedingt zu unterlassen. Einweisung bzgl. Aufbau und Flug ist erforderlich.		



MZL 01-348-99

LAMINAR 16 EASY/FLY & MORE HANDELS GMBH

Klassifizierung	1-2
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	90 kg - 138 kg / 1
UL-Schlepp	Ja
Windenschlepp	Ja
Gerätegewicht (ohne Packsack)	29 kg
Fläche	15,7 m ²
Spannweite	10,5 m
Doppelsegel	ca. 80 %
Lattenzahl	17/4
Trimmvorrichtung	-
Art des Steuerbügels	profiliert
Steuerbügelbasis	Speedbar
Besonderheiten	-

BODENHANDLING UND START 1-2

Statische Lastigkeit	leicht hecklastig
Aerodynamische Lastigkeit	neutral
Abhebegeschwindigkeit	gering

GERADEAUSFLUG 1-2

V min (km/h)	27
V max (km/h)	78
Bügeldruck bei 60 km/h	gering-durchschnittlich
Bügeldruck bei 80 km/h	durchschnittlich-hoch
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren

KURVENHANDLING 1-2

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

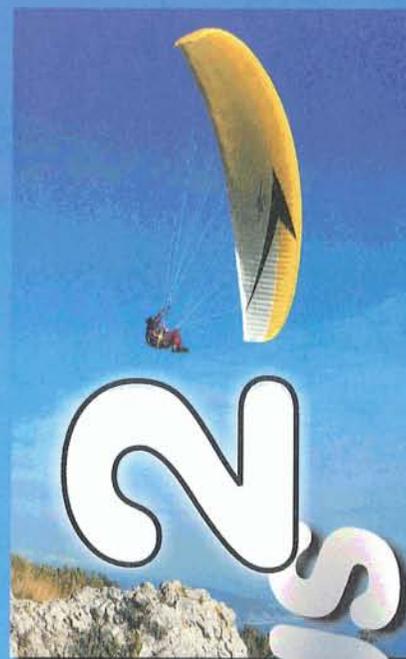
VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS 1-2

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

LANDUNG 1-2

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

ERGÄNZUNGEN ZUR FLÜGSICHERHEIT



2
VENTUS

Na Na
wer
wird
dann
neidisch
werden!

HIGH PERFORMANCE
DHV 2-3



The Art of flying

Swing GmbH
Badfeldring 25
D-82290 Landsberied

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

Email: info@swing.de

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

MZL 01-349-99

CONCEPT 49/AIRWAVE GERMANY

Klassifizierung	2-3
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	95 kg - 142 kg / 1
UL-Schlepp	Ja
Windenschlepp	Ja
Gerätengewicht (ohne Packsack)	34 kg
Fläche	13 m ²
Spannweite	10,29 m
Doppelsegel	ca. 80 %
Lattenzahl	6/21
Trimmvorrichtung	VG
Art des Steuerbügels	profiliert
Steuerbügelbasis	Speedbar
Besonderheiten	Spare-Ribs anstelle Pitch-Abspannseile

BODENHANDLUNG UND START 2-3

Statische Lastigkeit	leicht -stark hecklastig
Aerodynamische Lastigkeit	neutral
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich

GERADEAUSFLUG VG 0% VG 100% 2-3

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

KURVENHANDLUNG 2

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

VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS 2-3

Geradeausflug - Bügel langsam vor	nickt schwach ab	nickt schwach ab
Geradeausflug - Bügel schnell vor	nickt schwach ab	starkes Abnicken
Kurvenflug - Bügel langsam vor	Abtauchen in Kurvenrichtung	nickt deutlich in die Kurve
Kurvenflug - Bügel schnell vor	Abtauchen in Kurvenrichtung	nickt deutlich in die Kurve
Provoziertes Trudeln	nicht möglich	max. 2 Umdrehungen möglich

LANDUNG 2

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

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

MZL 01-350-99



E7/GUGGENMOS JOSEF

Klassifizierung	3 E
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	100 kg - 136 kg / 1
UL-Schlepp	Ja
Windenschlepp	Ja
Gerätengewicht (ohne Packsack)	32 kg
Fläche	13,8 m ²
Spannweite	11,9 m
Doppelsegel	ca. 100 %
Lattenzahl	12
Trimmvorrichtung	Wölbklappen
Art des Steuerbügels	profiliert
Steuerbügelbasis	Speedbar
Besonderheiten	Weitgehend starres Gestell aus CFK-Formteilen; Dacronbespannung; Gier/Rollsteuerung über Spoiler, die durch seitliche Verschiebung der Basis betätigt werden; Wölbklappe über Seilzug zu verstellen.

BODENHANDLUNG UND START WÖLBKLAPPE 15 GRAD 2

Statische Lastigkeit	leicht hecklastig
Aerodynamische Lastigkeit	neutral
Abhebegeschwindigkeit	gering

GERADEAUSFLUG WÖLBKLAPPE 0 GRAD WÖLBKLAPPE 60 GRAD 3

V min (km/h)	30	30
V max (km/h)	>80	>80
Bügeldruck bei 60 km/h	gering	gering
Bügeldruck bei 80 km/h	gering-durchschnittlich	gering-durchschnittlich
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren, Aufschaukeln möglich	kein Gieren, Aufschaukeln möglich

KURVENHANDLUNG 3

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

VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS 3

Geradeausflug - Bügel langsam vor	instabiler Sackflug	instabiler Sackflug
Geradeausflug - Bügel schnell vor	weiches Abnicken	weiches Abnicken
Kurvenflug - Bügel langsam vor	Abtauchen über den Innenflügel	Abtauchen über den Innenflügel
Kurvenflug - Bügel schnell vor	Abtauchen über den Innenflügel	Abtauchen über den Innenflügel
Provoziertes Trudeln	beliebig lange möglich, schnelle Rotation	beliebig lange möglich, schnelle Rotation

LANDUNG WÖLBKLAPPE 60 GRAD 2-3

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

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

Trudeln lässt sich im Extremfall eventuell provozieren und ist unbedingt zu unterlassen. Einweisung bzgl. Aufbau und Flug ist erforderlich. Im höheren Geschwindigkeitsbereich kann der Pilot das Gerät zu Gierschwingungen mit sehr großen Schiebewinkeln aufschaukeln. Trudeln lässt sich im Extremfall provozieren und ist unbedingt zu unterlassen. Einweisung bzgl. Aufbau und Flug ist erforderlich.

193/99

Neue Musterzulassungen

Gleitsegel

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber Deutschland zulässiges Gurtzeug	zul. Startgewicht min.-max.	Klasse
MZL GS-01-629-98	Rocket L	Firebird Sky Sport AG Gurtzeuggruppe GH	85 kg - 110 kg	2-3 GH
MZL GS-01-654-99	Top 2 M	XIX GmbH Gurtzeuggruppe GH	80 kg - 104 kg	2-3 GH
MZL GS-01-655-99	Groove L	UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH Gurtzeuggruppe GH	95 kg - 120 kg	1-2 GH
MZL GS-01-656-99	Nova X-Ray 26	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H. Gurtzeuggruppe GH	100 kg - 115 kg	2 GH
MZL GS-01-657-99	Groove M	UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH Gurtzeuggruppe GH	80 kg - 105 kg	1-2 GH
MZL GS-01-658-99	Arcus S	Swing Flugsportgeräte GmbH Gurtzeuggruppe GH	65 kg - 85 kg	2 GH
MZL GS-01-659-99	Apco Bagheera S	PARADI Gurtzeuggruppe GH	73 kg - 90 kg	2 GH
MZL GS-01-660-99	Apco Bagheera M	PARADI Gurtzeuggruppe GH	85 kg - 105 kg	1-2 GH
MZL GS-01-661-99	Ozone Electron M	Aerosport International GmbH Gurtzeuggruppe GH	80 kg - 100 kg	2-3 GH
MZL GS-01-662-99	Ozone Proton M	Aerosport International GmbH Gurtzeuggruppe GH	80 kg - 105 kg	2-3 GH
MZL GS-01-663-99	Ozone Proton L	Aerosport International GmbH Gurtzeuggruppe GH	100 kg - 125 kg	2-3 GH
MZL GS-01-664-99	Pro Design Target 40HR	Pro-Design Graf, Hofbauer Ges.m.b.H. Gurtzeuggruppe GH	65 kg - 90 kg	2-3 GH
MZL GS-01-665-99	Rocket XL	Firebird Sky Sport AG Gurtzeuggruppe GH	100 kg - 130 kg	2-3 GH
MZL GS-01-666-99	Ozone Electron L	Aerosport International GmbH Gurtzeuggruppe GH	95 kg - 115 kg	1-2 GH
MZL GS-01-667-99	Top 2 L	XIX GmbH Gurtzeuggruppe GH	93 kg - 117 kg	2-3 GH
MZL GS-01-668-99	Bolero S	Turnpoint Fastline GmbH Gurtzeuggruppe GH	65 kg - 80 kg	1 GH
MZL GS-01-669-99	Bolero M	Turnpoint Fastline GmbH Gurtzeuggruppe GH	75 kg - 95 kg	1 GH
MZL GS-01-670-99	Bolero L	Turnpoint Fastline GmbH Gurtzeuggruppe GH	90 kg - 110 kg	1 GH
MZL GS-01-671-99	Mono S	Pfeil Christian (CP-Products) Gurtzeuggruppe GH	75 kg - 95 kg	2 GH
MZL 01-672-99	Oxygen M	freeX Air Sports GmbH Gurtzeuggruppe GH	80 kg - 110 kg	2-3 GH

Gleitsegelgurtzeuge

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Anhängelast max.
MZL GS-03-200-99	Dimensione Volo Jam Pro	Pro-Design Graf, Hofbauer Ges.m.b.H.	100 kg
MZL GS-03-201-99	Advance Bi-Pro	Skyline Flight Gear	100 kg

Gleitsegel-Gurtzeugprotektoren

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber Deutschland Norm-Verzögerung aus 150 cm [g]	Bauart
MZL GSP-002-99	Control A.I.P.S.	freeX Air Sports GmbH	Schaumstoff
MZL GSP-003-99	Bump Air	Aerosport International GmbH	Schaumstoff/Luft
MZL GSP-004-99	USP	Turnpoint Fastline GmbH	Schaumstoff/Luft
MZL GSP-005-99	Scooter	Finsterwalder GmbH	Schaumstoff/Hohlraumstruktur

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber Deutschland Norm-Verzögerung aus 150 cm [g]	Bauart
MZL GSP-002-99	Control A.I.P.S.	freeX Air Sports GmbH	Schaumstoff
MZL GSP-006-99	P1	Fly Market GmbH & Co KG	Schaumstoff

Hängegleiter

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber Deutschland zulässiges Startgewicht min.-max.	Klasse
MZL 01-344-99	Extacy 135	Flight Design 100 kg - 140 kg	3 E
MZL 01-345-99	Fun 190	Skyline Flight Gear 93 kg - 140 kg	1
MZL 01-346-99	Concept 59	Airwave Germany 110 kg - 152 kg	2
MZL 01-347-99	Atos	A.I.R. 90 kg - 150 kg	3 E
MZL 01-348-99	Laminar 16 easy	fly & more Handels GmbH 90 kg - 138 kg	1-2
MZL 01-349-99	Concept 49	Airwave Germany 95 kg - 142 kg	2-3
MZL 01-350-99	E7	Guggenmos Josef 100 kg - 136 kg	3 E

Hängegleiterrettungsgeräte

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Anhängelast empf. max.
MZL 02-047-99	M2 MP4/8	M2 Nössing Profunser OEG	112 kg 120 kg
MZL 02-048-99	Annular 24 HG	Fly Market GmbH & Co KG	160 kg 160 kg

Hängegleitergurtzeuge

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Anhängelast maximal
MZL 03-110-99	Nailer	fly & more Handels GmbH	100 kg

194/99

Rückenschutzpflicht ab 1. Januar 2000

Mit Gültigkeit ab 1.1.2000 wird in die FBO aufgenommen: »Bei Gleitschirmflügen muß ein Rückenschutz verwendet werden, es sei denn, daß mit einer Landung im Wasser zu rechnen ist oder der Gleitschirm nur mit Gurtzeug betrieben werden darf, an dem kein Rückenschutz angebracht werden kann. Bei Gurtzeugen, die vor dem 1.1.2000 zugelassen sind, muß der Rückenschutz nicht geprüft sein.

Sonderkonditionen für alle DHV-Mitglieder: Das Komplett-Angebot für Mobilfunk und Festnetz.

Liebes DHV-Mitglied,

Juni 1999

die positive Resonanz auf das Mobilfunk-Angebot hat uns veranlaßt, die Kooperation mit dem DHV auszuweiten. Die Idee: Wenn Sie als DHV-Mitglied mehr als ein Angebot von **unicomdirekt** wahrnehmen, bekommen Sie besonders vorteilhafte Sonderkonditionen. Beispielsweise sichern Sie sich als Neukunde, wenn Sie gleichzeitig einen Mobilfunk- und Festnetz-Vertrag abschließen, ein zusätzliches Startguthaben von 50,- DM. Dieses gilt auch, wenn Sie bereits **unicomdirekt** Mobilfunkkunde geworden sind.

Sie telefonieren ab 3,9 Pf/Min. und erhalten zusätzlich 60 Freiminuten jeden Monat für bundesweite Ferngespräche am Wochenende. Im Mobilfunk telefonieren Sie im **unicomdirekt** D2 7Pro-Tarif mit den neuen Zusatz-Sparoptionen für nur noch 37 Pf/Min. Passend dazu: das Siemens C25. Ein Handy, das alles bietet, was Sie brauchen – jetzt inklusive 50,- DM zusätzlichem Startguthaben.

Außerdem profitieren Sie bei kommenden Tarifveränderungen von Ihrem DHV-Mitgliedstarif, denn **unicomdirekt** garantiert: Wenn sich die **unicomdirekt** Tarife verändern, wird auch Ihr Tarif immer automatisch auf den neuesten Stand gebracht.

Mit freundlichen Grüßen
Ihr **unicomdirekt** Team

STARTGUTHABEN

50,-²⁾
+ 50,-⁸⁾
100,-

IHR DIREKT-TARIF – DER FESTNETZ-TARIF MIT VERTRAUENS GARANTIE

Mit dem Direkt-Tarif ist es ganz einfach, günstig zu telefonieren. Der Direkt-Tarif ist die Voreinstellung (Preselection) Ihres Telefonanschlusses und vermittelt Ihre bundesweiten Ferngespräche automatisch über den günstigen Direkt-Tarif. Ihre Ortsgespräche werden weiterhin über die Telekom vermittelt. Im Rahmen des Kooperationsvertrages bietet Ihnen **unicomdirekt** eine Vertrauensgarantie:

Als Direkt-Tarif-Kunde nehmen Sie automatisch an Preissenkungen in Ihrem Tarif teil.

Der Direkt-Tarif ist ideal für alle, die beim Telefonieren auf komfortable, einfache und sichere Art Geld sparen wollen.

**60 Freiminuten –
jeden Monat in ganz
Deutschland.**

IHRE SONDERKONDITIONEN IM FESTNETZ BIS ZUM 31.08.1999⁵⁾:

- Sie zahlen für bundesweite Ferngespräche werktags von 7.00 bis 19.00 Uhr 15 Pfennig pro Minute
- Von 22.00 bis 7.00 Uhr telefonieren Sie sogar für **nur 3,9 Pfennig pro Minute**
- Telefonate in die deutschen Mobilfunknetze kosten Sie nur 49 Pf/Min., nur 39 Pf/Min. zu Ihrem **unicomdirekt** Handy
- Ins Ausland können Sie schon ab 45 Pfennig pro Minute telefonieren – rund um die Uhr
- Sie erhalten 60 Freiminuten monatlich für Telefonate am Wochenende (freitags 22.00 Uhr bis montags 7.00 Uhr)¹⁾
- Sie zahlen keine Bearbeitungsgebühr, keine Grundgebühr und keine Mindestnutzung¹⁾
- **unicomdirekt** erstattet Ihnen die volle Wechselgebühr
- Sie haben kein Risiko – Sie können täglich mit einer Frist von einem Monat zum Kalendermonatsende kündigen
- Inklusive Standard-Einzelgesprächsnachweis

IHR MITGLIEDS-TARIF¹⁾:

Ferngespräche national	Mo. bis fr.	Sa. und so. ³⁾
7.00 bis 19.00 Uhr	0,15 DM	0,08 DM
19.00 bis 22.00 Uhr		0,08 DM
22.00 bis 7.00 Uhr		0,039 DM
In Mobilfunknetze ²⁾		0,49 DM
Als unicomdirekt Festnetzkunde zum unicomdirekt Handy		0,39 DM
Mindestumsatz		Nein
Takt		60 Sek.
Kündigung	Täglich mit einer Frist von einem Monat zum Kalendermonatsende	
Extras	60 Freiminuten am Wochenende ins nationale Festnetz – jeden Monat	

¹⁾Angebot für Mitglieder des DHV. Gesprächsgebühren gem. **unicomdirekt** Preisliste. Die angegebenen Preise gelten nicht für die Nutzung von Sonderrufnummern (z. B. 0 18 02).

²⁾Nur gültig bei Abschluß eines **unicomdirekt** Mobilfunk- und Festnetz-Vertrags.

³⁾Sowie an bundeseinheitlichen Feiertagen.

⁴⁾Wahlweise Taktung 10/10 Sek. gegen 5 DM Aufpreis monatlich.

⁵⁾Sonderkonditionen gelten bei Bestellung bis zum 31.08.99 für die volle Vertragslaufzeit.

⁶⁾Nur gültig in Verbindung mit einem **unicomdirekt** D2-Kartenvertrag.

⁷⁾Sprech- und Bereitschaftszeiten sind netz- und akkuabhängig und können variieren.

⁸⁾Nur gültig in Verbindung mit der Bestellung eines Siemens C25.

Alle Preise inkl. ges. Mehrwertsteuer, Stand 01.06.99.

NUR 49,- DM⁶⁾

**unicomdirekt D2 7Pro –
IHR MOBILFUNK-TARIF MIT
MITGLIEDSVORTEILEN**

Im Rahmen des Kooperationsvertrages garantiert Ihnen **unicomdirekt**, daß Sie als Mitglied automatisch an Preissenkungen in Ihrem Tarif teilnehmen.

Mit Ihrem **unicomdirekt D2 7Pro**-Tarif erhalten Sie die Möglichkeit, eine von drei Zusatz-Sparoptionen kostenlos zu nutzen. Telefonieren Sie mobil mit BestCity, BestCitySpecial oder BestWeekend **für nur noch 37 Pf/Min.**

Diese Zusatz-Sparoptionen beantragen Sie direkt mit Ihrem **unicomdirekt Handy** unter der Rufnummer 0 18 05/42 45.

**IHRE SONDERKONDITIONEN IM
MOBILFUNK BIS ZUM 31.08.1999⁵⁾**

- Sie zahlen keine Anschlußgebühr (Ihre Ersparnis: 49,95 DM)
- Sie zahlen eine ermäßigte monatliche Grundgebühr
- Sie erhalten den Komfort-Einzelgesprächsnachweis inklusive (Ihre Ersparnis: 8,63 DM mtl.)
- Bei vorhandenem eigenem Handy sind Sie zusätzlich 6 Monate von der Grundgebühr befreit
- Sie zahlen bei Vertragsauflösung keine Deaktivierungsgebühr (Ihre Ersparnis: 69,00 DM)
- Sie erhalten Ihr Handy umgehend und persönlich zum Wunsch-Liefertermin und -Lieferort



Das Siemens C25: kleines, attraktives Dualband-Handy mit bis zu 100 Stunden Stand-by/5 Stunden Sprechzeit⁷⁾

IHR MITGLIEDS-TARIF¹⁾:

Tarif	unicomdirekt D2 7Pro
Monatliche Grundgebühr	22,77 DM
Hauptzeit: 7.00 bis 19.00 Uhr	
Gesprächsminute	1,17 DM
Gesprächsminute netzintern	0,67 DM
Gesprächsminute in andere Mobilfunknetze (D1, e-plus)	1,67 DM
Nebenzzeit: 19.00 bis 7.00 Uhr³⁾	
Gesprächsminute	0,37 DM
Gesprächsminute netzintern	0,37 DM
Gesprächsminute in andere Mobilfunknetze (D1, e-plus)	0,37 DM
Zusatz-Sparoptionen	
Gesprächsminute BestCity, BestCitySpecial, BestWeekend	0,37 DM
Taktung ⁴⁾	60/1 Sek.

Nutzen Sie das aktuelle Komplettangebot, und profitieren Sie von den **unicomdirekt** Sonderkonditionen. Falls Sie noch Fragen haben, beantworten wir sie Ihnen gern persönlich. Sie erreichen unsere Service-Mitarbeiter zum Ortstarif unter:

0180/24 24 6

Für Ihre Bestellung nutzen Sie bitte das Formular auf der folgenden Seite. →



MEIN DIREKTAUFTRAG

FÜR DIE ÄNDERUNG DER DAUERHAFTEN VOREINSTELLUNG AUF VNB-CODE **0 10 50**

unicomdirekt Telekommunikationsservice GmbH

Talkline-Platz 1 • 25388 Elmshorn

oder per FAX: 0180/5 39 39 37

MEINE ANSCHRIFT Herr Frau Firma (mit Rechtsform)

Name

Vorname

Straße/Nr.

PLZ/Ort

MEINE ANSCHLUSSDATEN Zur Zeit habe ich meinen Anschluß bei folgender Telefongesellschaft

Deutsche Telekom AG Andere

Anschlußart

Analoger Telefonanschluß ISDN-Basisanschluß ISDN-Nebenstellenanlage

Folgende Rufnummern sollen eingerichtet werden

Vorwahl	Rufnummer	Bei ISDN-Nebenstellenanlagen	Vorwahl	Rufnummer
<input type="text"/>	<input type="text"/>		<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>		<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>		<input type="text"/>	<input type="text"/>

Rufnummernblock (nur bei ISDN-Nebenstellenanlagen)

von bis

Terminwunsch Schnellstmöglich Datum (Montags bis freitags; Feiertage ausgenommen)

Hiermit beauftrage ich meinen o. g. Anschlußanbieter damit, die dauerhafte Voreinstellung meiner o. a. Anschlüsse auf den Verbindungsnetzbetreiber 0 10 50 zum angegebenen Termin zu ändern.

X

Ort/Datum Unterschrift Anschlußinhaber

Während der obere Abschnitt Ihres Auftrags zur Veranlassung der Umstellung an Ihre Telefongesellschaft weitergeleitet wird, sind die nachstehend abgefragten Angaben nur für unicomdirekt wichtig. Damit diese Daten auch ausschließlich bei unicomdirekt bleiben, ist der Auftrag zweigeteilt. Nur der obere Abschnitt wird von unicomdirekt an Ihre Telefongesellschaft weitergeleitet.

MEINE PERSÖNLICHEN DATEN Bitte hier Ihre DHV-Mitgl.-Nr. eintragen

Geburtsdatum Staatsangehörigkeit

Geburtsort

Branche/Beruf

Ich bin bereits unicomdirekt Kunde Nein Ja

Kunden-Nr. Meine bereits bestehende unicomdirekt Telefon-Nr.

FESTNETZ Mein Tarifwunsch

Einzelgesprächsnachweis Standard (kostenlos) Komfort (für die 1. angemeldete Ruf-Nr. 8,63 DM/mtl., für jede zusätzl. angemeldete Ruf-Nr. 0,58 DM/mtl.)

Vollständig Um die letzten drei Ziffern verkürzt

Nein, alle Verbindungsdaten werden sofort nach Rechnungsversand gelöscht

Nein, ich möchte keinen EGN, aber vollständige Speicherung der Verbindungsdaten (80 Tage).

Wenn nichts angekreuzt ist, werden die Daten verkürzt gespeichert (80 Tage lang), ohne Erstellung eines EGN. Sofern Sie die verkürzte Speicherung oder die sofortige Löschung Ihrer Verbindungsdaten wünschen, weisen wir darauf hin, daß unicomdirekt von der Pflicht zur Vorlage dieser Daten zum Beweis der Richtigkeit der Entgeltrechnung befreit ist.

MOBILFUNK Für die Nutzung meines Mobilfunkangebots rufen Sie mich bitte unter folgender Telefon-Nr. zurück

Telefon-Nr.

Zwischen 9.00 und 13.00 Uhr 13.00 und 18.00 Uhr Mo.-fr. Sa. So.

MEINE ZAHLUNGSWEISE Hiermit beantrage ich die Inanspruchnahme der Teilnahme an den o. g. Telekommunikationsdienstleistungen und ermächtige die unicomdirekt GmbH bis auf Widerruf, die zu entrichtenden Gebühren bei Fälligkeit zu Lasten folgenden Kontos bzw. meiner Kreditkarte einzuziehen.

Per Kreditkarte VISA American Express Diners EUROCARD

Kreditkarten-Nr. Gültig bis Monat Jahr

Per Bankeinzug Kto.-Nr. BLZ

Bank

Konto- bzw. Kreditkarteninhaber

Dieser Auftrag bedarf der Bestätigung durch die unicomdirekt Telekommunikationsservice GmbH. Das Vertragsverhältnis kommt daher nur bei Bestätigung durch unicomdirekt mit dem schriftlich fixierten Inhalt dieses Auftrags zustande. Die Bestätigung erfolgt durch Freischaltung. unicomdirekt ist eine Marke der TALKLINE GmbH. (AGB Stand 02/98)

Datenschutz: Der Auftraggeber ist damit einverstanden und willigt nach Maßgabe der Klausel XV der Allgemeinen Geschäftsbedingungen darin ein, daß seine Auftragsdaten gespeichert und übermittelt werden und der Diensteanbieter SCHUFA- bzw. Kreditauskünfte vor Freischaltung und während der Dauer des Teilnehmerverhältnisses einholt sowie Daten an die SCHUFA und die in Klausel XV genannten Wirtschaftsauskunfts- und -warndienste meldet.

Allgemeine Geschäftsbedingungen: Ergänzend gelten die Allgemeinen Geschäftsbedingungen der TALKLINE GmbH, die der Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post vorgelegt wurden und in deren Amtsblatt veröffentlicht sind. Außerdem liegen die Allgemeinen Geschäftsbedingungen zur Einsichtnahme in der Geschäftsstelle von unicomdirekt aus.

Der Auftraggeber ist damit einverstanden, auch weiterhin telefonisch Informationen über das Dienstleistungsangebot der Talkline Gruppe zu erhalten. (Falls nicht gewünscht, bitte streichen.)

X

X

Ort/Datum Unterschrift Auftraggeber

Ort/Datum Unterschrift Konto- bzw. Kreditkarteninhaber

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.



Tödlicher Unfall

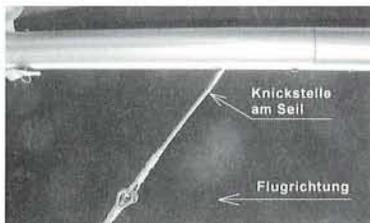
Am 23.05.1999 verunglückte der 29-jährige Hängegleiterpilot Cloë Kuhn tödlich. Der tragische Unfall ereignete sich am späten Nachmittag in Meiningen/Thüringen. Nachdem der Pilot per UL-Schlepp eine Höhe von mehr als 600 m über dem Flugplatz Dolmar erreicht hatte, klinkte dieser aus. Unmittelbar nach der Klinkung kam es zu einem bisher ungeklärten Vorfall, der nicht beobachtet wurde. Das von dem Piloten ausgelöste Rettungsgerät verding sich am Hängegleiter und kam nicht zum Tragen. Die Staatsanwaltschaft und der DHV untersuchen derzeit den Unfall.

Warnung! Unterverspannung checken!

Für alle Hängegleiter

Die Unterverspannung ist entscheidend für die Festigkeit des Drahtens. Sie sollte deshalb vom Gerätehalter regelmäßig auf Schäden, insbesondere Korrosion und Knicke, untersucht und im Schadensfall ausgetauscht werden. Besonders anfällig für Knickschäden durch Ablegen des Gleiters sind Konstruktionen, bei denen die hintere Unterverspannung mit dem Gabelseil und einem sogenannten Walzterminal am Kielrohr befestigt ist.

DHV/OeAeC-Technikreferat



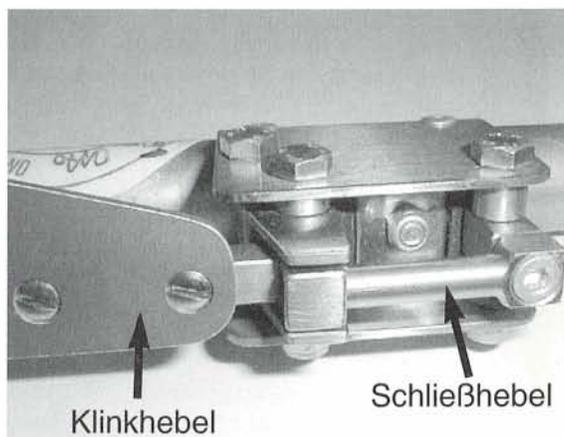
Die Einhängeschlaufe

- häufige Ursache von Fehlklinkungen beim Winden- und UL-Schlepp

Eine Fehlklinkung kann jedem Piloten einmal passieren. So kommt es immer wieder vor, daß beim Gleitsegel-Windenschlepp die Gurtzeugeinstellung zu wenig aufrecht positioniert ist, der Pilot nach hinten kippt und mit dem Knie die Klinke unfreiwillig auslöst. Beim HG-Windenschlepp können dicke Handschuhe die Ursache für die gleichzeitige Auslösung beider Klinkenhebel sein. In diesen Fällen kennt der Pilot die Ursache und wird beim nächsten Start darauf achten, daß sich dieses Ereignis künftig nicht wiederholt.

Aber es ist nicht immer ein Pilotenfehler, der zur Fehlklinkung führt. Einige Schleppklinken können sich von selbst öffnen, wenn das eingehängte Gabel- oder Abstandsseil beim Schleppvorgang seitlich auf dem Schließhebel bis hin zur Auslösemechanik rutscht und diese unter seitlichem Zug auslöst. Ursache für diese Auslösung ist fast immer eine zu dünne Einhängeschlaufe des Gabel- bzw. Abstandsseils, die sich im ständigen Schleppbetrieb immer mehr zusammen-

drückt und sich so im Durchmesser verändert. Ein neues 6 mm Einhängeseil wird sicher nicht zu Fehlklinkungen führen, solange es noch neu ist und nicht in der Einhängeöse flachgedrückt wurde. Dieser Zustand kann



sich je nach Seilqualität ändern. Der Querschnitt der Einhängeschlaufe wird kleiner, und damit entsteht das Problem. Driftet der Pilot beim Schlepp aus der Zugrichtung nach links ab, kann sich die flachgezogene Einhängeschlaufe bei einigen Klinken für Rechtshänder so weit nach rechts bewegen, daß sie zwischen die seitlich angebrachten Abweiserplättchen rutschen kann. Die Ausklinkhebel werden dann zwangsweise ausgelöst.

Betroffen sind alle Spreizrohrklinken, die keine Führungsbleche für die Einhängeschlaufe besitzen (z.B. Müller- und Kochklinken). Um Fehlklinkungen künftig zu vermeiden sollten stärkere Einhängeschlaufen mit einem Mindestseildurchmesser von 7 mm - 8 mm in dem Gabel- bzw. in dem Abstandsseil verwendet werden. Sie können auch in die vorhandenen Seile eingeknüpft werden. Die Einhängeschlaufe sollte dann mindestens einen Innendurchmesser von 100 mm aufweisen. Keinesfalls dürfen 2,5 - 3 mm Dyneemaschleppseile direkt verwendet werden. Sie führen bei diesen Schleppklinken zwangsweise zu Fehlklinkungen!

Weitere Auskünfte könnt ihr beim DHV-Informationsbüro für Schlepp erhalten.

flugsport + natur

Die Umweltseite soll Piloten und Geländehalter über Natur und Sport informieren. Insbesondere ist sie Forum für Lösungsmöglichkeiten bei Konflikten mit dem Naturschutz. Flugsport und Naturschutz müssen nicht gegensätzlich sein. Wenn extreme Seiten das Aussperren von Menschen aus dem Naturraum fordern, so ist eine gesunde Beziehung zu unserer Umwelt gestört. Nur mit positiven Naturerfahrungsmöglichkeiten kann der schonende Umgang mit unserer Lebensgrundlage erlernt werden. Drachen- und Gleitschirmfliegen bietet diese Gelegenheit aus einer eindrucksvollen Vogelperspektive. Ein konstruktives Miteinander hilft uns den Flugbetrieb naturschonend auszuüben. Beispiele werden auf der Umweltseite dargestellt.

Gemeinsam zum Schutz der Steinadler –

ein Bericht von Uli Brendel, Nationalparkverwaltung Berchtesgaden

Thermik und Aufwind sind bei entsprechender Sonneneinstrahlung unter anderem auch über Felsflächen und Felswänden zu erwarten, weshalb Gleitschirm- und Drachepiloten gerne solche Bereiche anfliegen. Allerdings werden diese Gebiete auch von Wildtieren entweder als Nistplatz oder Einstand genutzt und werden daher aus Sicht des Naturschutzes bezüglich ihrer Störanfälligkeit als sehr sensibel eingestuft. Wegen dieses Interessenkonfliktes wurden »die Söhne des Ikarus« in der Vergangenheit nur allzu häufig als Störenfriede in der Natur bezeichnet, was zu Misstönen zwischen Naturschützern und -nützern führte. Dabei lassen sich Probleme zwischen Flugsportlern und Wildtieren, wie zum Beispiel beim Steinadler, verhältnismäßig leicht umgehen.

Die Begegnung mit einem Steinadler – noch dazu im gleichen Thermikschlauch kreisend – gehört zum atemberaubendsten, was man als Gleitschirm- und Drachepilot erleben kann. Derart enger Sichtkontakt mit dem unbestrittenen »König der Lüfte« ist zwar eher selten, gehört aber für die Piloten im Berchtesgadener Land zu einer völlig normalen Begleiterscheinung ihres faszinierenden Sports. Weder die Adler selbst noch die Piloten zeigen dabei irgendwelche Anzeichen von Verunsicherung, wissen doch die Flieger sehr wohl um die sensiblen Bereiche der Greife und verhalten sich dementsprechend zurückhaltend. Hier am Nordrand der Alpen, rund um Königssee und Watzmann, hat man einen gemeinsamen und erstaunlich einfachen Weg gefunden, um Konflikte zwischen Mensch und Steinadler von vornherein zu vermeiden.

Nunmehr 5 Jahre arbeiten der DHV und die örtlichen Vereine sehr intensiv mit dem Steinadlerprojekt der Allianz Umweltstiftung am Nationalpark Berchtesgaden zusammen,

so daß beide Seiten mittlerweile auf eine ganze Reihe von Fortschritten und Erfolgen in diesem sensiblen Themenkreis verweisen können. Als durchaus richtungsweisend kann beispielsweise die gemeinsame Planung und reibungslose Durchführung der Internationalen Bayerisch-Baden-Württembergischen Gleitschirmmeisterschaften 1998 an der unmittelbaren Grenze des Nationalparks Berchtesgaden angesehen werden.

Seit 1999 geht man in Zusammenarbeit mit der Berchtesgadener Bergbahn AG sogar noch einen Schritt weiter und bietet den Piloten die Möglichkeit, sich vor ihrem Flug in einem der schönsten Naturlandschaften Deutschlands über störungsempfindliche Gebiete von Wildtieren zu informieren. An der Talstation der Jennerbahn zeigt eine aktualisierbare Schautafel sowohl günstige Thermikgebiete als auch Regionen, die von den Flugsportlern während der Zeit von April bis Juli möglichst gemieden werden sollten. So können auch gebietsfremde Piloten ihren Fluggenuß optimieren und einen wertvollen Beitrag zum Schutz des Adlers leisten.

Uli Brendel
Nationalparkverwaltung
Berchtesgaden



Steinadler mit
Jungvogel

Naturschutz im Wandel

Drachen- und Gleitschirmfliegen zählt zu den Natursportarten. Die eindrucksvolle Perspektive aus der Luft bietet eine hervorragende Gelegenheit, Natur direkt und unmittelbar kennenzulernen. Eigentlich beste Voraussetzungen für aktiven Naturschutz, da eine enge Beziehung zur Umwelt besteht. Umsomehr verwundert es, daß gerade die Piloten in der Kritik mancher Naturschützer stehen.

Zunehmender Freizeitdruck, so liest es sich in einschlägigen Artikeln, zerstöre die letzten Refugien unserer Natur. Die Botschaft - schwarz-weiß dargestellt - ist simpel. Radfahrer, Drachen- und Gleitschirmflieger, Wanderer und Pilzesucher sind die Übeltäter. Meist richtet sich der Vorwurf gegen kleine Gruppen (z.B. Luftsportler) oder gegen einen nicht faßbaren, diffusen Personenkreis (z.B. Pilzesucher).

Daß Dinge bisweilen auch von Behörden unverständlich entschieden werden, belegt folgendes Beispiel aus der Praxis. Ein Verein aus dem Rheingau hatte vor einiger Zeit beim DHV einen Geländeanspruch gestellt. Es handelte sich um ein Windenschleppgelände auf intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen mit Ackerbau und Grünland. Da sich das Gebiet innerhalb eines Landschaftsschutzgebietes befindet, konnte der DHV den Antrag nicht bescheiden. Der Verein benötigte eine landschaftsschutzrechtliche Genehmigung durch die Naturschutzbehörde, welche durch die Untere Naturschutzbehörde nicht erteilt wurde. Dennoch sprach sich der Vermittlungsausschuß des Landkreises für den Flugbetrieb mit Auflagen aus. Dem konnte wiederum die Obere Naturschutzbehörde nicht folgen, die das Gelände endgültig ablehnte. Begründung: Der Naturgenuß sei durch den Flugbetrieb beeinträchtigt! Das Fliegen werde »vom Betrachter bzw. Genießer des Landschaftsbildes als fremdartig und von Erholungssuchenden als störend empfunden.«

Wegen solcher Extremfälle hat der DHV sich für die Gründung des Kuratoriums Sport und Natur eingesetzt. Das Kuratorium mit seinen heute 2,5 Mio. angeschlossenen Mitgliedern hat das Spannungsfeld schon vor mehreren Jahren aufgenommen. Durch Natursport zum Naturschutz war das letztjährige Thema einer zentralen Veranstaltung mit Sportlern und Naturschützern. Den Nagel auf den Kopf trifft die Kernaussage: »Besonders unter Kindern und Jugendlichen ist ein zunehmender Trend zur Naturentfremdung zu beobachten. Dem ist entgegenzuwirken. Eine ansprechende Form der Naturerfahrung ist der Sport in der freien Natur.« Dieser bietet reichlich Gelegenheit Natur und Zusammenhänge zu begreifen. Ganz besonders trifft dies auf den Luftsport zu.

Glücklicherweise geben neue Töne Anlaß zur Hoffnung. Naturschutzverbände und Behörden haben aus 30-jähriger Naturschutzbewegung gelernt. Das Miteinander zur konstruktiven Problemlösung am »Runden Tisch« rückt zunehmend in den Mittelpunkt. Bestimmen noch vor wenigen Jahren Gra-

benkämpfe im Stil des »Käseglockennaturschutzes« das Bild, so ist doch heute ein Ruck in Richtung Zusammenarbeit zu spüren. Die mangelnde Akzeptanz des Naturschutzes in der Bevölkerung hat nachdenklich gemacht. So wurde der Begriff des Naturschützers bereits zum Schimpfwort degradiert und man brachte ihn mit notorischen Verhinderern in Verbindung. In Wirklichkeit sitzen wir gemeinsam in einem Boot. Es gilt die eigentlichen Ursachen von Umweltproblemen gemeinsam zu beseitigen. Wir Sportler können in unserem Bereich dazu beitragen. Auch wir sind Naturschützer und sollten deshalb das Feld nicht einigen Extremisten überlassen.

Gelungene Konfliktlösungen in Sachen Fluggeländennutzung gibt es. Beispielsweise arbeiten die Gleitschirmvereine im Bad Kreuznacher Raum inzwischen Hand in Hand mit der Naturschutzbehörde zusammen. Ein- bis zweimal im Jahr werden die Bremsleinen gegen Sensen eingetauscht, um wertvolle Biotopflächen zu pflegen. Langfristig sind so Startgelände und Schutz der Natur gesichert



Björn Klaassen
Referat Flugbetrieb

OUTDOOR ENGINEERING
Oliver Guenay
Bitzweg 3 - 87459 Pfronten
Tel. / Fax 08363 / 9 44 43
Email: outdoor.engineering@gmx.de

Marokko

**-Berge, Meer
und Wüste,
40 Fluggebiete...**

Wettergarantie !!!

Für Anfänger und Streckenflieger ! Von September bis Mai Ideal ! Auch für Nichtflieger interessant ! Prospekt!

Nächster Termin:

10. - 18. 4. 99; Preis: **1990.-**
plus beliebige Termine für Gruppen ...

Weitere Ziele 99 / 2000 :

Tansania (Usambara Mountains - Erstbefliegung !) - Dezember

Andalusienrundtour - beliebig April - Juni, Sep. - Okt., 1 Woche

Chile (November) - Griechenland (beliebig, ab 1 Woche)

Ausrüstung - Bücher - Tandemflüge - Beratung - Tips

gebrauchtmarkt

ANZEIGENSCHLUSS GEBRAUCHTMARKT

18.7. – Info Nr. 102

Später eingehende Kleinanzeigen werden automatisch in das nachfolgende Info aufgenommen.

Haftungsausschluss!

Jede Haftung des DHV und seiner 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.

Gleitsegel

1

Black Magic 24, Bj. 92, gelb, VB DM 390,-, ☎ 02841/26663

Black Magic 27, Bj. 7/90, Check 6/2000, m. Komplettausrüstung, DM 500,-, ☎ 02241/75170

Black Magic 27, pink/gelb, Gurtzeug Skyline Distance, Rettung Firebird R 2, alles Bj. 91, VB DM 1.200,-, ☎ 06221/767087

Black Magic 27, Bj. 91, pink, getrennte AB Gurte, ohne Check, VB DM 100,-, ☎ 08857/1331

Funiac M, Bj. 4/97, m. Gurtzeug u. Airbag, VB, ☎ 0902/7427

Funiac M, Bj. 97, rot/gelb, Gurtzeug Charly, VB DM 2.250,-, ☎ 02841/26663

Magic Cloud 24, Bj. 8/91, ohne Check, Gurtzeug, Rettung, Packsack, Vario, VB DM 500,-, ☎ 03535/22103

Nova Philou 23, lila, m. Gurt u. Rettung kompl. DM 2.000,-, auch einzeln, ☎ 09131/301432

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

Anzeigen bitte nur schriftlich mit dem Anzeigenauftrag!

1GH

Nova Philou 26, mit 30 cm RiB im Untersiegel, DM 600,-, ☎ 0177/4025179

Nova Philou 26, Bj. 3/95, Check 4/2001, mit Gurtzeug UP Sport, VB DM 2.100,-, ☎ 089/43670543

Nova Philou 26, Bj. 95, pink, Gurtzeug u. Schirm Charly easy, Helm Gr. 62 m. Headset Charly Insider, Vario Bräuniger IQ Basis, LPD-Funkgerät, Overall blau-schwarz Gr. XXL, kompl. DM 3.500,-, ☎ 08031/184376 tag. od. 08031/50309 ab 18.00 h

Nova Philou 26, Bj. 95, violett, Check neu, VB DM 2.700,-, ☎ 0711/363844

Nova Philou 26, Bj. 4/96, lila/blau, gurtzeug Primus Pro (m. Rückenprotector), Reserve Revolution I, alles Check 8/00, DM 3.600,-, ☎ 04193/78372

1-2

Advance Bi-Beta, Tandemschirm, VB, ☎ 07531/21304 od. 07531/8050

Advance Bi-Beta, Bj. 8/97, rot/weiß, Check 11/2000, VB DM 5.050,-, ☎ 07121/890914

Advance Epsilon 2/31, Bj. 97, rot/weiß, Check 9/99, DM 2.500,-, ☎ 0941/33269

Atlas L, Bj. 7/98, blau/rot, DM 2.300,-, ☎ 08131/84779 od. 0171/7865620

Atlas L, Bj. 7/98, blau/rot, DM 2.650,-, ☎ 089/7854387

Atlas L, Bj. 5/98, VB 3.100,-, ☎ 09187-6420/271-5459

Atlas L, Bj. 98, blau, incl. Gurtzeug »Easy« u. R.-Gerät »Revolution«, VB DM 4.000,-, ☎ 09254/3190 od. 0171/8980277

Atlas M, Bj. 98, VB DM 2.800,-, ☎ 06257/905033 od. 0171/6917622

Atlas M, Bj. 2/98, gelb/pink, m. Protectorengurtzeug v. Perche m. Rückencontainer u. Rettungsgerät v. Perche (Oscar), VB DM 3.700,-, ☎ 07307/25169

Atlas M, Bj. 99, DM 2.650,-, Tel./Fax: 06232/40623 abends, 0621/7403135 oder juergen.maehringer@evobus.com

Atlas M, Bj. 5/98, DM 4.200,-, ☎ 06229/960059 od. 06221/9190

Atlas M, Bj. 8/98, blau/rot, DM 2.700,-, ☎ 0821/409603

Atlas XL, Bj. 98, kompl. m. Gurtzeug u. Rettungsgerät, VB DM 5.000,-, ☎ 09254/319 od. 0171/8980277

Boogie M (1-2), Bj. 8/95, magenta, Check 8/97, Beschleuniger, keine Gurtzeugbeschr., DM 1.900,-, ☎ 05130/40645

Dimension 27 Modell 91, Bj. 93, Packsack, Gurtzeug Sigma m. Protector, Sigma-Rettung Minitex 110 (Bj. 93), Bräuniger Vario, ideal f. Einsteiger, PreisVB, ☎ 0521/887955

Discus 1000/80, lila, m. Gurtzeug »Husky« v. Charly, DM 1.200,-, ☎ 02064/89855 ab 16.00 h od. 0171/7516720

Discus 1000/80, Bj. 6/95, Check 5/00, Gurtzeug Partech A 2, integr. Rettung RS 2, Packsack + Helm, DM 1.990,-, ☎ 02254/2298

Discus 1000/80, Bj. 6/95, einschl. Komplettausrüstung (Gurtz., Rettung, Helm), VB DM 2.200,-, ☎ 0941/36024

Discus 1000/80, Bj. 2/95, Rettung Amigo P1, Gurtzeug Sup Air, VB DM 2.500,-, ☎ 0941/51310

abends od. C.A.Bauer@t-online.de
Dolphin 24, Bj. 94, pink, VB DM 1.000,-, Tel./Fax: 0231/5600060

Dolphin 24, Bj. 94, lila, VB DM 1.000,-, ☎ 0231/594161

Fat Willie, Bj. 8/97, lila, incl. Tandemgurtzeug u. Rettung, Passagiergurtzeug, VB DM 5.350,-, auch einzeln erhältlich, ☎ 07522/5602

Graffiti Sport XL, Bj. 97, m. Ti-gragurtz., Rückenprotect., Rettung Anular 22, VB 3.500,-, ☎ 06094/631

Graffiti Sport XL, Bj. 6/96, Check neu 6/98, pink, incl. Rucksack, VB DM 2.600,-, Gurtzeug Perfect Klick m. Protect. u. Rettung Oscar 16 VB DM 690,-, Vario Bräuniger AV Compet. m PC-Zubeh. DM 750,-, alles zusammen VB DM 3.900,-, ☎ 030/7032434 od. 0172/3866606

Graffiti Large, Bj. 95, lila, Gurtzeug Tigra, Rettung Columbus 16, m. Literatur, VB DM 2.800,-, ☎ 06202/23222

Graffiti Large, Bj. 93, DM 900,-, Gütesiegel bis 8/00, Tel./Fax: 0731/9317725

Graffiti Large, Bj. 4/94, magenta, Check 5/00, VB DM 1.100,-, ☎ 09135/726104 od. e-mail: G.Gottinger@t-online.de

Graffiti Large, grün, kompl. m. Gurtzeug Preche Perfect, Rettung Oskar, Vario Bräuniger, zus. DM 1.900,-, ☎ 08373/750

Graffiti Medium, Bj. 7/95, pink, Gurtz. Tigra m. Protector u. incl. Rettung Columbus RDP, letzt. Check 6/97, NP DM 6.000,-, für DM 2.900,-, ☎ 06221/436209

N-Joy L, Bj. 4/96, Check neu bei Kauf, VB DM 3.200,-, ☎ 07165/8019

Nova Philou 29, Bj. 4/97, türkis, Check 5/99, DM 1.900,-, ☎ 06222/67389

Nova X-Act-19, Bj. 8/98, pink, Gurt Jam S, Overall, Helm, Schuhe, Ausrüstung kompl. DM 3.900,-, ☎ 07621/419134 od. 07621/69279

Nova X-Act-23, sehr günstig, ☎ 07333/947330

Nova X-Act-25, weiß, DM 2.950,-, ☎ 08821/76026 od. 08821/933830

Nova X-Act-25, Bj. 5/98, weiß/violett, VB DM 3.900,-, Gurt Pro Design, Rettung Charly Revolution, wg Aufgabe VB, ☎ 06772/8275 od. 1220

P 22/31, Bj. 94, Check 2/00, VB, ☎ 02522/62511

Vision Classic L, Bj. 3/99, gelb/weiß, VB, ☎ 02841/537460

Vision Classic M, Bj. 7/97, Check neu, orange/weiß, DM 2.800,-, ☎ 02604/7514 (8574 Fax)

Vision Classic M, Bj. 11/98, orange/weiß, DM 4.000,-, ☎ 07331/83538 ab 18.00 h, evtl. auch komplette Ausrüstung

Vision Classic M, Bj. 8/97, orange, wg. Hobbyaufgabe, DM 3.300,-, ☎ 06128/43648

Airwave Harmony 27, Bj. 8/97, blau, Gurtzeug GS Echo mit Protector, Rettung Charly GS, Vario Flytec 4020 Professional, Helm, kpl. DM 3.800,-, ☎ 08064/909761 o. 0171/6077129

Atlas M, Bj. 8/98, mit Rettungsschirm und Gurtzeug, DM 3.950,-, ☎ 089/74548217

Discus 1000/80, Bj. 94, Gurtzeug Parotech A1 mit Rettung, Helm, VB DM 1.700,-, ☎ 0171/6407288

Graffiti Medium, Bj. 7/95, pink, RG Oscar, gurtzeug, diverses Zubehör, Check neu, VB DM 2.600,-, ☎ 07251/69114

P 22/31, Bj. 93, Check 3/00, grün/gelb, DM 1.000,-, ☎ 07148/7307 oder 07144/301130



1-2G

Boogie M, Bj. 4/95, Check bis 6/00, DM 1.700,-, ☎ 06021/780049

Boogie M, Bj. 95, Check 10/00, Gurtzeug Tigra, Bj. 95, DM 2.500,-, ☎ 07623/61893

Boogie M, Bj. 96, Check neu, magenta, DM 1.600,-, ☎ 089/7859060 ad. philipp@gabo.de

Flyair 950, Bj. 92, lila/pink, Check 3/00, Gurtz, Rettung Sigma Minitek 110, DM 790,-, ☎ 0761/133321

1-2GH

Arcus M, DM 4.100,-, ☎ 06257/905933 ad. 0171/6917622

Flair L, Bj. 12/98, DM 3.500,-, ☎ 08042/3254

Flair M, Bj. 98, violett, Packsack, VB DM 3.000,-, ☎ 02223/911017 ad. 0171/5417732

Flair S, Bj. 4/98, rot/weiß, VB DM 3.200,-, ☎ 08102/6540

Flair S, Bj. 5/98, rot, VB DM 3.000,-, ☎ 02738/2337

Ignition L, Bj. 4/98, rot/weiß, VB DM 3.600,-, ☎ 09191/4912

Ignition XL, Bj. 10/98, rot, VB DM 3.699,-, ☎ 02381/306512 (Fax 306517)

Paratech P23 24, lila, neuer Check, m. Gurt u. Rettung kompl. DM 2.400,-, Schirm einzeln DM 1.900,-, ☎ 09131/301432

Paratech P23 24, Bj. 4/97, orange/weiß, Check neu, VB DM 2.000,-, ☎ 089/23428124 ad. 0172/8935815

Paratech P23 24, Bj. 6/97, orange/weiß, VB DM 1.800,-, ☎ 0172/4534762

Pro Design Relax 36, Bj. 2/98, rot/weiß, Gurt ProFeel Sup Air Gr. 11, incl. Rettung Sup Air, Fußbeschleuniger, Rucksack, zus. DM 4.700,-, ☎ 03425/810151 ad. 0171/3409251

Pro Design Relax 36, Bl. 6/98, violett/weiß, Packsack, Schutzhülle, VB DM 3.300,-, ☎ 0172/8244147 ad. 08041/740758

Pro Design Relax 36, Bj. 98, blau/weiß/gelb, FP DM 3.300,-, ☎ 06441/36459 ad. 0172/7067681

Saga XLarge, Bj. 3/97, blau, Gütesiegel neu, VB DM 2.400,-, ☎ 0711/602523

Session XS, Bj. 10/98, lila, DM 3.000,-, ☎ 02738/2337

Sinus M, Bj. 11/98, rot, VB DM 3.600,-, ☎ 06751/5019

Sinus M, Bj. 8/97, blau, Gurtzeug Sup Air Profeel Front u. Rettung Champion 2350, kompl. DM 4.500,-, ☎ 089/578029

Vector M, DM 250,- Belohnung bei Vermittlung, Bj. 9/98, VB, ☎ 089/572957

1-2GX

P 21/27, Bj. 92, lila/gelb, Check 7/99, 2 Packsäcke, VB DM 700,-, ☎ 030/39732980 ad. 0171/9354650

P 21/29, Bj. 92, Check 2/2001, kompl. m. Sitzgurt, Protector, Beschl., Rettung, Helm, Bräuniger Vario Alto PIII, DM 2.500,-, ☎ 0981/4815373

P 22/28, Bj. 93, Gurtzeug Perche Perfect, Rettung Columbus 18, Packsack u. Schnellpacksack, kompl. DM 1.000,-, Tel./Fax: 06852/991684

2

A 4/22, Bj. 95, Check neu, DM 1.650,-, ☎ 07117318114

A4 28, Bj. 94, pink/gelb, Check 4/00, incl. Rucksack, VB DM 950,-, ☎ 06261/60466 p. od. 06266/225 gesch.

A4 28, Bj. 94, gelb/rot, VB DM 850,-, ☎ 07150/352550 ad. 0172/5952961

A4-25, Bj. 9/93, Packsack, Gurtzeug, Beschleuniger, Rettung Perche, Rober Helm (S55/56), Bräuniger Vario Basis SP, DM 2.800,-, ☎ 0172/6302654 ad. Fax: 0621/8022228

A4-25, Bj. 3/95, Check 3/00, Rettung, Gurtzeug, Packsack, VB DM 1.300,-, ☎ 0621/811759

Advance Sigma III 30, Bj. 96, VB DM 3.600,-, ☎ 0211/556626 ad. 0172/2105813

Advance Sigma III 30, Bj. 3/96, Sonderfarbe, DM 2.000,-, ☎ 089/8113606 od. 0172/8920795

Apache II 23, lila/weiß, Check 7/00, m. Gurtzeug, Rettung u. Helm, evtl. Höhenmesser, VB DM 1.500,-, ☎ 07703/919506

Apache II 26, Bj. 93, magenta, Gurtzeug Sifting Bull, Rettung, Helm, VB DM 1.500,-, ☎ 0711/519692 ad. 0171/3785630

Aspect M, Bj. 4/97, türkis/weiß, Check neu, Gurtzeug Profeel II incl. Protector, Rettung, DM 4.000,-, ☎ 07331/83538 ab 18.00 h, evtl. auch einzeln zu verkaufen

Aspect S, rot/weiß, Check Mitte 2000, mit Zubehör evtl. m. Rettung u. Gurtzeug, Schirm DM 1.800,-, ☎ 09131/301432

Bliss Medium, Bj. 10/92, o. Check, DM 500,- oder Tausch geg. Protector-Gurtzeug oder Packsack m. Beckengurt, ☎ 089/38889154

Compact 31, Bj. 96, weiß/pink/grün, Gurtzeug Relax 2 (Madreiter), Rettung Mayday Plus (Flight Design), Bräuniger Vario, VB DM 2.600,-, ☎ 07175/8527 ab 17.00 h

Compact 31, Bj. 95, grün/gelb, Packsack, DM 1.200,-, ☎ 08221/4440

Compact 33, Bj. 94, lila/pink/gelb, Zusatzleinen z. Ohrenanlegen, FP DM 1.600,-, ☎ 06441/36459 od. 0172/4067681

Compact 33, Bj. 7/93, Check neu, Gurtzeug m. Rettung, Bräuniger Alto Vario PIII, günstig, ☎ 08803/60502

Discus 2000/110, Bj. 94, pink/blau, Check 4/2001, VB DM 700,-, ☎ 08857/1331

Discus 2000/70, Bj. 8/94, Gurtzeug Perche Perfect-Click m. Rettung Charly 96, zusammen DM 2.500,-, ☎ 07072/920077

Discus 2000/70, Bj. 94, lila/weiß, VB DM 900,-, ☎ 0911/888172 (Fax 4501217)

Discus 2000/90, Bj. 3/94, incl. Gurtzeug Vonblon Zeta m. Beschl. u. Rückenprotector, Rettung Mayday Plus, kompl. DM 1.950,-, ☎ 06204/78455

EQ Sport 24, Bj. 7/90, blau, Traggurte, Stammleinen u. Steuerleinen neu, VB 800,-, ☎ 07322/3802

EQ Sport 26, Bj. 10/90, Packsack, Gurtzeug Tigra Integral u. Rettung, Vario, Helm, kompl. DM 1.500,-, ☎ 030/47559669

Frantic Plus M, Bj. 4/96, Check 6/00, weiß/orange, VB DM 1.900,-, ☎ 089/986450 od. 089/21718002

Frantic Plus S, Bj. 4/96, gelb/lila, DM 1.900,-, ☎ 07195/52108 ab 19.00 h

Frantic Plus S, Bj. 4/96, Check neu, rot/weiß, Beschleuniger, DM 1.800,-, ☎ 0203/447813

freeX Frantic L, Bj. 12/95, Check 12/99, ☎ 0172/2051125

G-Sport L, Bj. 11/97, flieder/weiß, DM 1.200,-, ☎ 08841/4671

G-Sport L, Bj. 4/97, lila/weiß, Check 3/01, VB DM 2.200,-, ☎ Mo. - Fr. 16.00 h 040/50702275 od. 0172/7587547

G-Sport XL, Bj. 8/96, weiß, VB DM 1.850,-, ☎ 07522/5602

Marlin 26, Bj. 3/94, pink/weiß, incl. Firebird Gurtzeug, VB DM 870,-, ☎ 089/34020858

Marlin 26, Bj. 11/95, weiß/pink, Check 11/99, VB DM 790,-, ☎ 06363/993897

Marlin 26, Bj. 94, Speedsystem, Gurtzeug ggf. mit Rettung, DM 850,-, ☎ 0221/2583834

Marlin 29, Bj. 94, weiß/violett, Check neu, VB DM 1.600,-, ☎ 07071/791000

Marlin 29, Bj. 95, wg. Hobbyaufg. z. verk., DM 900,-, ☎ 06028/3566 od. 06023/977315

Mistral 27, Bj. 9/96, Check neu, VB DM 2.900,-, ☎ 05235/2163 od. 05261/66442

Mistral 30, Bj. 4/96, Check 4/00, VB DM 2.300,-, ☎ 06341/930717

Mistral Twin 42, Bj. 4/97, blau, Gurtzeug UP Passenger incl. Rettung UP Profile Bi, Pass. Gurtzeug Sup Air m. Protector, VB DM 4.700,-, ☎ 08678/7260

Mistral Twin 42, Bj. 4/97, VB, ☎ 08022/65421

Nova Axon 26, Bj. 98, violett, DM 3.690,-, ☎ 08663/2729 ad. e-mail: 08663668-0001@t.online.de

Nova Axon 26, Bj. 97, blau/weiß, Speedsystem, Gurtzeug Sup Air Profil M, Rettung Papillon von Vonblon, Vario, VB, ☎ 0221/328152

Nova Axon 26, Bj. 97, weiß/violett, Check 10/99 auf Wunsch neu, VB evtl. mit Gurtzeug, ☎ 0172/8451212

P 40/26, Bj. 93, orange, Gurtzeug Sup Air m. Rettung Charly, VB DM 800,-, ☎ 06261/60466

P 40/29, Bj. 93, pink, Speedsystem, Check 9/99, großer Packsack, VB DM 600,-, ☎ 0721/7569138

P41 28, Bj. 7/96, Check 8/00, pink, kompl. m. Beschleuniger u. Packsack, DM 2.390,-, Gurtzeug Stramer m. Protector, Rettung Second Charly, Flughelm, Vario, Schleppklanke, Windmesser - elektr. alles kompl. m. Schirm DM 3.490,- oder einzeln, ☎ 03541/2525

Phönix 125, Bj. 93, m. Gurtzeug u. Rettung Charly GS, VB DM 500,-, ☎ 08171/81122

Phönix 28 U, letzter Check 7/97, für Anfänger ideal, DM 500,-, ☎ 0172/5614930

Pro-Feel 35, Bj. 1/97, VB DM 1.000,-, ☎ 08555/245 od. 0171/6533742

Saber L, Bj. 12/96, rot/weiß, VB DM 2.800,-, ☎ 0171/8258505

Saber L, Bj. 10/96, blau/pink u. Gurtzeug Edel, integr. Rettung, Vario Bräuniger, kompl. DM 3.300,-, ☎ 0711/526303

Saber M, Bj. 11/96, türkis/orange, VB, ☎ 08537/1477 ab 19.00h

Saber M, Bj. 8/96, weiß/orange, VB DM 1.900,-, ☎ 0561/3162058

Saber M, Bj. 8/96, weiß/orange, VB DM 2.800,-, ☎ 05626/646

Saber M, Bj. 3/97, gelb/rot, Gurtz. Vonblon Zeta m. Protector u. Rettung Minitek 110, DM 2.000,-, ☎ 0751/93821

Saber XL, blau/pink, Check neu, DM 1.600,-, ☎ 06257/905935 od. 0171/3428719

Saber XL, blau/pink, Check neu, DM 1.800,-, ☎ 06257/905935 od. 0171/3428719

Saga XLarge Speed, Bj. 10/97, blau, DM 3.000,-, ☎ 06301/793297 (Fax 1061)

Sensor XL, Bj. 4/98, VB DM 1.500,-, ☎ 0172/9428742 ab 20.00 h

Sonic Large, Bj. 4/97, pink, Packsack, DM 3.300,-, ☎ 07524/4274 od. 0172/8568740

Sonic XLarge, Bj. 8/96, blau, Gütesiegel neu, VB DM 2.300,-, ☎ 0711/602523

Sonic XLarge, Bj. 7/96, lila, VB DM 2.800,-, ☎ 08322/4190, Probeflug mögl.

Sonic XLarge, Bj. 6/98, VB DM 2.900,-, Tel./Fax: 05231/359428

Soul L, Bj. 5/96, VB DM 2.000,-, ☎ 07971/4351

Soul L, Bj. 96, Check 11/00, magenta, FP, DM 1.200,-, ☎ 07224/651 od. 07222/912452

Space 22, Bj. 93, gelb/bunt, Check 7/2000, VB DM 1.200,-, ☎ 0541/430787

Space 22, Bj. 93, gelb, Check 8/99, Packsack, Helm, Rettung, Gurtzeug, Vario, VB DM 1.000,-, ☎ 0721/811158 od. 856759

Space 24, Bj. 93, pink, Gurtzeug UP Sport, Packsack, DM 950,-, ☎ 08845/9522

Space 24, Bj. 93, m. Gurtzeug Perche Perfekt u. Rettung, DM 800,- oder Tausch gegen 27er, ☎ 07531/78265

Space 24, DM 600,-, ☎ 08191/46154 ab 18.00 h

Space 27, Bj. 94, Rainbow-Design, Check 6/98, Gurt Husky m. Protector, Rettung Charly-Revolution II, Jet Helm, Vario Bräuniger Alto Vario PIII, Packsack, DM 2.700,-, ☎ 08092/88916 abends

gebrauchtmarkt

Haftungsausschluß!

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

Space 40 Tandem, Bj. 94, VB DM 1.100,-, ☎ 089/65102570

Spear M, Bj. 7/907, rot/weiß, VB DM 2.800,-, ☎ 08102/6540

Spear M, Bj. 97, DM 2.900,-, ☎ 02234/78962

Spear M, Bj. 5/98, rot, DM 2.950,- oder Tausch gegen Flair, ☎ 09624/2236

Spear M, Bj. 98, flieder/weiß, DM 2.900,-, ☎ 08663/2729 od. e-mail: 08663668-0001@t-online.de

Spear M, Bj. 2/98, rot, DM 2.750,-, ☎ 06659/1455

Spear M, Bj. 4/97 VB DM 1.800,-, ☎ 08294/1353 od. 802711

Synto 27, Bj. 10/96, VB DM 950,-, ☎ 07371/3392

Synto 27, Bj. 94, Check 6/00, m. Rettung, Gurtzeug, Helm u. Vario, VB DM 2.000,-, ☎ 07253/920820

Vision L, Bj. 95, blau, Check neu, m. Gurtzeug UP Action LX m. Zubeh. u. Rettung, Check neu, VB DM 2.400,-, evtl. auch einzeln, ☎ 07621/18347

Vision M, Bj. 10/94, Check neu, DM 2.500,-, ☎ 089/8119381

Vision M, Bj. 95, pink, Check neu, DM 1.400,-, ☎ 089/6148266 (Fax 6128454)

Vision M, Bj. 94, neuer Leinensatz, Check 10/99, VB DM 1.500,-, ☎ 08157/922992

Vision M, Bj. 94, DM 1.100,-, ☎ 08031/85368

Vision S, Bj. 95, Check 97, auf Wunsch auch neu, magenta, DM 1.600,-, ☎ 08821/985136 (Fax 985137)

Vision S, Bj. 94, m. kompl. Ausrüstung, Rettung, Gurt, Vario u. a., VB DM 1.400,-, ☎ 09175/9846, Probeflug mögl.

Vision S, Bj. 10/94, orange, Check 11/2000, DM 1.200,-, ☎ 089/4482900

Advance Sigma III 30, Bj. 3/96, Sonderfarbe, DM 2.000,-, ☎ 089/8113606 oder 0172/8920795
F1-27, Bj. 91, ohne Check, UP Gurtzeug mit Rückencontainer, DM 200,-, ☎ 05635/9218

Francic Plus M, Bj. 4/96, Check 6/00, weiß/orange, VB DM 1.300,-, ☎ 089/986450 oder 089/21718002

G-Sport XL, Bj. 9/95, Gurtzeug Perche mit Rettung, Bräuniger Vario, kpl. DM 1.500,-, ☎ 0172/8909911

Sonic XLarge, Bj. 6/97, VB DM 2.900,-, ☎ 08334/552

Vision S, Bj. 10/94, magenta, DM 980,-, ☎ 06321/30222

2G

A 5-30 Sport, Bj. 1/97, Check 1/2001, DM 1.300,-, ☎ 07471/16714

Apache 23, Bj. 92, gelb, DM 690,-, Tel./Fax: 06182/220184

Apache 26, Bj. 92, weiß/violett, Check 10/00, DM 500,-, ☎ 0731/30049

2GH

Airwave Fusion XL, Bj. 1/98, gelb, Check 10/00, DM 3.800,-, ☎ 0731/30049

Astral L, Bj. 6/98, dunkelblau/weiß, VB DM 4.000,-, ☎ 02336/932381 gesch. od. 0171/8255513

Astral M, Bj. 12/98, VB DM 3.900,-, ☎ 089/986450 od. 21718002

Astral M, Bj. 6/98, blau/weiß/gelb, VB DM 3.200,-, evtl. auch kompl. Ausrüstung: Gurt, Protector v. Edel, Rett.-Gerät v. Edel: Revolution F, kompl. DM 4.000,-, Tel./Fax: 08363/6876

Flame XL, Bj. 4/97, Check neu, VB DM 2.850,-, ☎ 0821/716593 od. 0171/5077992

Nova Axon 28, Bj. 97, DM 2.950,-, ☎ 07947/366

Nova Axon 28, Bj. 4/97, pink, ☎ 02223/21242

Nova Axon 28, Bj. 97, Sonderdesign, VB DM 2.000,-, ☎ 089/65102570

Nova X-Ray 24, Bj. 1/99, rot, VB DM 3.999,-, ☎ 08821/82809 od. 0172/6753143

Paratech P60 27, Bj. 7/98, VB DM 3.600,-, ☎ 07322/3802

Shape S, Bj. 6/98, weiß, DM 3.700,-, ☎ 08022/937746

Spear S, Bj. 3/98, rot/weiß, Beschleuniger, DM 3.400,-, ☎ 0203/447813

Das Ausbildungszentrum
im sonnigen Süden

**NOVA
FreeX
Airea**

Test- und Service- Zentrum
Airea 2Jahres-Check in Austria?
Exklusiv bei uns!

Hol Dir den Taschenkalender
"Gleitschirm- Touren 99"
Monaco - La Palma - Trentino - Schweiz - USA
Slowenien - Bulgarien - Dolomiten - Brasilien
Sylvester 2000

Gratis bei:
BLUE SKY
FLUGSCHULE
HOCHPUSTERTAL
Talstation 49d
9920 Sillian/Austria

(43) 04842 5176
(43) 04842 5177

<http://www.bluesky-paragliding.com>

Flugschule
HOCHRIES



Reisebüro Hochries
Helene Mayer
Robert Niederreuther

Hochriesstraße 80
(Talst. Hochriesbahn)
83122 Samerberg
Telefon (0 80 32) 89 71
Telefax (0 80 32) 89 01

E-Mail: Flugschule_Hochries@t-online.de

Internet: http://home.t-online.de/home/Flugschule_Hochries/index.htm

Drachenfliegen Gleitschirmfliegen

Wir schulen täglich

- 8.00 bis 12.00 Uhr Anfängerkurs am Übungshang
- ab 12.00 Uhr Höhenflugausbildung Hochries oder Winde
- Schulungsbeginn und -Fortsetzung täglich möglich
- Alle Schulungsgelände im Umkreis von 7 km
- Schulungsschirme nicht älter als 3 Monate
- Höhenflüge mit Funkeinweisung
- Modernste Schulungsdrachen
- GS-Tandem-Verleih
- Sicherheitstraining

Flugtechnik und Thermikeinweisung

Castelluccio, Türkei, Bassano, Lanzarote, Bali, Luganer See

Sicherheitstraining

Luganer See

Windenschlepp

HG und GS

Theorieunterricht

HG und GS

Begleitete Flugsafaris
Eigenes Reisebüro

Service und Verkauf
Neu- u. Gebrauchtergeräte



Blues S, Bj. 9/98, VB ATS 26.000,-
 ☎ 0043/664/4615552
 Flame L, VB, ☎ 08243/2679

2GX

Frantic L, Bj. 96, Gurtzeug Charly, Rettung u. Vario, kompl. DM 3.200,-; ☎ 0361/7851899

Frantic L, Bj. 96, rot/weiß, Check 1/01, DM 1.000,- ☎ 07841/709797

Frantic M, Bj. 96, gelb-pink, UP-Gurtzeug, Rettung Mayday Plus (Flight Design), Bräuniger Vario, VB DM 2.600,-;

☎ 07175/8527 ab 17.00 h

Frantic M, Bj. 2/95, Check neu, rot/weiß, VB DM 1.000,-; ☎ 07572/1250

2-3

Advance Omega 4/28, Bj. 1/98, blau/gelb, DM 3.500,-; ☎ 06151/58901

AC 22, Bj. 90, DM 100,-; ☎ 02234/78962

Advance Omega 4/28, Bj. 7/97, neuer Check, DM 3.900,-; ☎ 0761/37540

Advance Omega 4/28, Bj. 1/98, blau/gelb, VB DM 3.500,-; ☎ 06151/58901

Advance Omega 4/28, Bj. 7/97, neuer Check, DM 3.900,-; ☎ 07661/627142

Advance Omega III/29, Bj. 96, ohne Check, VB DM 750,-; ☎ 0171/7574493 od. 07136/952515 (Fax 952511)

Advance Omega III/29, Bj. 5/95, VB DM 900,-; ☎ 0911/888172

(Fax 4501217)

Advance Omega III/29, Bj. 95, Check neu, DM 1.050,-; ☎ 07661/980014

Aerologic 51, Bj. 8/93, violett/pink, VB DM 1.000,-; ☎ 07322/3802

Aerologic 51, Bj. 7/93, Check bis 9/00, pink, VB DM 1.200,-; ☎ 0721/856759 od. mailto://floppple@gmx.de

Aerologic 55, Bj. 95, Gütesiegel bis 8/00, incl. Pock sack, Tel./Fax: 0731/9317725

B3 29, Bj. 94, gelb, 96 neuer Leinensatz, VB DM 600,-; ☎ 08292/3415 od. 08238/300330

Barracuda 25, Bj. 94, ohne Check, VB DM 600,-; ☎ 0171/7574493 od. 07136/952515 (Fax 952511)

Comet CX 21, Bj. 90, weiß, DM 790,-; Tel./Fax: 06182/220184

Nova Vertex 26, Bj. 3/98, rot, VB DM 3.800,-; ☎ 07463/990301

Nova Vertex 28, Bj. 3/98, weiß, VB DM 2.800,-; ☎ 07021/53829

Nova Xyon 26, violett, DM 1.400,-; ☎ 09131/301432

Phantom 45/II, Bj. 92, DM 100,-; ☎ 02234/78962

Tension M, Bj. 4/98, VB DM 2.400,-; ☎ 0711/512643 od. 0172/9514985

Tension M, Bj. 98, weiß/rot, DM 1.500,-; oder Tausch gegen Schirm d. Größe S, muß nicht unbedingt ein Tension sein, wäre aber nett, ☎ 0177/4025179

Tension M, Bj. 8/98, DM 2.200,-; ☎ 0511/752819 od. 0172/5126473

Ventus L, Bj. 6/97, hellblau/weiß, Gurtzeug, DM 2.200,-; ☎ 0172/5648536 od. 05534/2414

Ventus M, Bj. 5/97, blau/weiß, DM 2.900,-; ☎ 05651/12560 od. 922155, e-mail: airhard@t-online.de

2-3G

Flyair 1100, Bj. 94, blau, Gurtzeug Protec XL, Reserve Minitex 150, VB DM 1.200,-; ☎ 05221/972932 od. e-mail: H.Stukenbroeker@t-online.de

Genair 226, Bj. 92, m. Helm u. Gurtzeug, blau/grün, DM 490,-; ☎ 07321/26941

ZX large, Bj. 92, m. Vonblon Kreuzgurtz., integr. Champion 34 Rettung., m. Vario Flytec 3030, DM 1.650,-; ☎ 07731/66276

2-3GH

Advance Omega 4/25, Bj. 4/98, weiß/magenta, VB DM 3.590,-;

☎ 08153/4737 abends od. 08153/282501

Haftungsausschluß!

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

Advance Omega 4/25, Bj. 4/98, DM 2.099,-; ☎ 08153/282501 (4737 abends)

Bonanza L, Bj. 3/99, DM 4.400,-; ☎ 08191/46154 ab 18.00 h

Rocket L, Bj. 4/99, rot, VB DM 4.200,-; ☎ 06659/1455

Spark M, Bj. 97, grün/weiß, Check, DM 500,-; ☎ 089/31230970 od. 38246020

Spark M, Bj. 12/96, Check, VB DM 1.500,-; ☎ 0172/3532882

Bonanza M, Bj. 5/99, VB, ☎ 08243/2679



Über die Berge fertig los..... !

Fliebertreff in der blauen Silvretta - Tirol Galtür - Ischgl

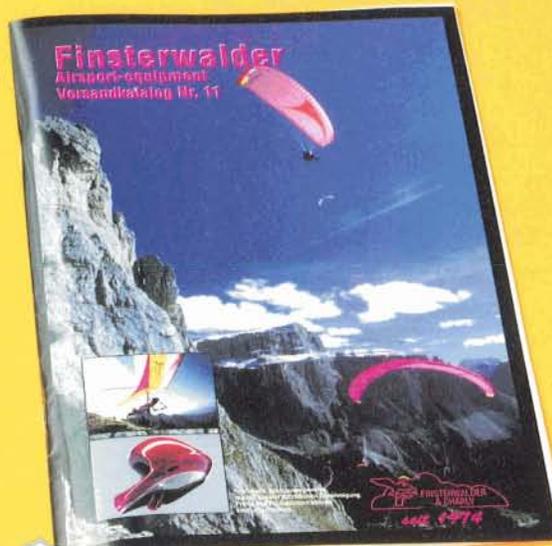
Die Flugschule mit bestem Image.
 Das Hotel mit emotionaler Servicequalität.
 Das ideale Urlaubsziel für Club's und Familien.

- Beste Betreuung für Genußflieger
- Größtes Ausbildungs- u. Weiterbildungscenter
- 25 jähriger Flugerfahrung.
- Höhenflüge für die in Ausbildung sind DHV und AERO CLUB anerkannt
- Tandemflüge mit dem Paragleiter.
- Individuelles Flugservice: Funkeinweisung, Abholdienst bei Streckenflug, Starthilfe u.s.w.
- Fliegerstammtisch.
- Alternativsportarten: Rafting, Silvretta - Gletschertour.
- Hauseigene Mountainbikes.
- Integration und Sicherheit ist unsere Stärke.
- Vorteilspreise im Hotel Der Silbertaler für Flieger und Angehörige.

**SOMMERHIT
 ULTRA -ALL-INCLUSIV-WOCHEN
 INFORMIER DICH JETZT!
 S 4 900.**

Flugschule Silvretta „high & fun“ „Hotel der Silbertaler“ Elmar Ganahl
 A 6563 Galtür 61a Tel. 0043 5443 8256 Fax. 8459

e-mailadresse: silbertaler@tirol.com, http://www.galtuer.at/silbertaler



Coupon: für kostenlosen Katalog 1999

Name
 Straße
 PLZ/Ort

An Finsterwalder & Charly · Pagodenburgstraße 8 · D-81247 München
 Tel.: 089-8116528 · Fax: 089-8144107 · e-mail: Finsterwalder@t-online.de

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.

3

Contest 46, Bj. 95, VB DM 1.700,-
☎ 08341/434759

Genesis L, Bj. 6/96, pink/blau,
Check 6/2000, VB DM 750,-,
☎ 07121/890914

Katana 51, Bj. 10/93, blau/weiß,
Beschleuniger, Packsack, DM 1.100,-,
Tel./Fax: 08821/71049

Hängegleiter

1

Falcon 195, Bj. 96, blau/weiß, VB
DM 3.300,-; ☎ 0711/3454993

Joker, Bj. 92, Ersatzsteuerbügel, Räder,
DM 1.200,-; ☎ 02241/
409865

Joker, Bj. 91, Check 3/00, Räder,
1 Ersatzsteuerbügel, VB DM 1.100,-;
☎ 02137/12225

Joker, Bj. 88, 2 Ersatzsteuerbügel,
Räder, Kniehänger, VB, ☎
07147/14219

Joker, Bj. 88, Räder, Kniehänger,
pink/weiß, Check bis 9/99, DM
500,-; ☎ 0228/364911 od.
0173/2101441

Club 15, Bj. 90, ohne Check, Gurt-
zeug, Räder, Rettungsschirm, Helm
59-60, Vario, kpl. DM 1.500,-,
☎ 089/304740.

1-2

Calypso 165, Bj. 93, Check neu,
Ersatztrapezrohre, VB DM 2.000,-,
☎ 07835/1424

Calypso 165, Bj. 92, mit 2 Ersatz-
steuerrohren, VB DM 1.500,-,
☎ 07626/971767

Mars 150 D, Bj. 88, regenbor-
genf., Ersatzsteuerb., Kniehänger u.
Parasail Rettung, VB DM 500,-,
☎ 03641/335317

Mars 150 D, Bj. 96,
pink/gelb/weiß, Speedbar, Ersatz-
steuerbügel, VB DM 2.200,-,
☎ 07424/6172

Spectrum 165, Bj. 93, Check
5/97, lila/pink/weiß, VB DM
2.000,-; ☎ 04121/88778

Spectrum 165, Bj. 94, VB DM
1.900,-; ☎ 0043/6641208648

Sting 154 ohne VG, Bj. 5/97,
magenta/schwarz, m. XC-Segel, Räder,
Speedbar, Aerosafe-Steuerbügel,
VB DM 3.700,-; ☎ 07231/565642
ab 18.00 h

Supersport 143, Bj. 3/96, neon,
Schnellaufbau, VB DM 3.800,-,
Tel./Fax: 07721/22109

Supersport 153, schöne Farbe,
Check fällig, DM 1.990,-; ☎ 08821/
82481

Uno, Check 11/99, Gurtzeug Sting
Shifter (185 cm), Rettung Oscar 18,
Helm Insider, kompl. DM 3.200,-;
☎ 05031/68453

Uno piccolo, ohne Check, Ersatz-
steuerbügel, Räder, Gurtzeug, VB, ☎
07634/2129

Calypso 165, Bj. 90, Check 8/99,
VB, Firebird R 3, DM 550,-, Bj. 9/97,
Kniehänger DM 80,-; Wasmer Vario
und Speed, DM 350,-,
☎ 02351/140528

Delta 16, Polaris, Helm, Rettungssy-
stem usw.,
☎ 09777/2265

2

GT Top, Bj. 91, Check auf Wunsch
neu, m. Karpfengurt Syst. Keller, Char-
ly Rettung, Speedbar, 2 Räder, Bräun-
ger Alto Vario u. Fahrtrm., DM 2.400,-,
☎ 07333/3335 (4762 Fax)

Impuls 14, weiß/pink, Check 98,
Räder, 1 Steuerbügelseitenrohr, gepol-
sterte Leiter, VB DM 1.800,-; ☎
09391/5175

Impuls 14, Bj. 89, pink/grün,
Check 10/95, VB DM 700,-; ☎
0511/344015

Impuls 14, Bj. 95, pink/lila, Speed-
bar, VB DM 2.500,-; ☎
08341/434759

Impuls 14, Bj. 91, pink/blau, m.
Räder, Ersatzsteuerbügel u. Regenhül-
le, z. Zt. ohne Check, VB DM 790,-,
auf Wunsch m. Check, VB DM 1.400,-,
☎ 02192/2621

K 2 144, Bj. 92, Check bis 2/00,
mit Keller Karpfengurt, DM 500,-,
☎ 08321/82047

Nächstes Info Nr. 102 September 1999 Anzeigenschluß 18.Juli 1999

gebrauchtmarkt

anzeigenauftrag kostenlos

Bei Drachen oder Gleitschirm nicht vergessen:

Gerätename mit Größe, Hersteller, DHV-Klasse, Baujahr, Gütesiegelnummer (MZL)

Alle Angaben stehen auf der Musterzulassungsplakette! Ohne vollständige Angabe keine Veröffentlichung!

Anzeigentext (Bitte möglichst kurz)

Drachenausrüstung

Gleitschirmausrüstung

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

Name

Telefon

Fax

Anschrift

Unterschrift



Impuls 17, Bj. 86, multiblau, Ersatzsteuerbügel, Gurtzeug Charly Pinguin 94, rot/blau, Charly Rettung, Transportsack, Flytec Vario 2002, Schleppklinke, Helm, kpl. VB DM 2.300,-, auch einzeln, ☎ 0611/731838

K 4, Bj. 92, Check neu, VB. DM 2.750,-, Airwave KL 2 Integralgurt, Rettung, Helm-Finsterwalder, VB, DM 1.350,-, ☎ 0611/711271 ab 18.00 Uhr

Uno 17,5 Jumbo, Bj. 91, VB DM, ☎ 05182/8184

2-3

Fusion 150, Bj. 10/97, blau/weiß, DM 3.100,-, ☎ 0202/7160629

K 3, Bj. 92, blau/gelb, VB DM 1.800,-, Klassik 15, Bj. 4/96, VB DM 4.900,-, ☎ 08552/1608

Laminar 13, Bj. 4/95, Designer Segel, VB, ☎ 08845/758510 ab 20.00 Uhr

Merlin 148, Bj. 7/98, Gurtzeug incl. Rettung, Räder, etc., VB DM 7.900,-, ☎ 0341/6021163 o. 09823/1269

Merlin 158, Bj. 8/98, blau, DM 5.800,-, ☎ 0821/582843

RCS, Bj. 3/98, Ligagerrät, blau/gelb/weiß, Heckflosse, VB DM 7.900,-, Icaro-Integralhelm, Woody Valley Nailer Gurtzeug, blau, Metamorfose-Rettung, La Mouette-Rettung mit Raketenlösung, Bj. 98, VB., ☎ 07081/8172

Twister, Bj. 9/97, weiß, VB DM 6.200,-, ☎ 06375/1365

Blade 141, Bj. 7/95, VB DM 2.500,-, ☎ 089/527106

HP 170, Bj. 88, ohne Check, zu verschenken, ☎ 07344/5001

Laser 14, Bj. 91, weiß/lila/türkis, DM 300,-, ☎ 0761/409198

Magic IV166 Fullrace B, Bj. 88, 1 Ersatzbügel, DM 350,-, ☎ 0171/2128768

Stealth 14 KPL 2, Bj. 9/97, orange, DM 5.000,-, ☎ 0043/6641208648

Bullet Cut, Bj. 1/95, 13.2 qm, rot/weiß, VB DM 2.200,-, ☎ 089/1493634

Laminar 12, Bj. 5/98, weiß/magenta, VB, ☎ 0711/7450481

Laminar 13, Bj. 7/95, Klapptrapez, VB DM 3.200,-, ☎ 09621/23292 p. od. 09621/802581 gesch.

Laminar 13, Bj. 96/97, Check neu, grau/gelb, VB DM 4.900,-, ☎ 08035/6189 od. 02832/8212

Laminar 13/ST, Bj. 6/98, incl. 2 Steuerbügel, u. Regenhülle, DM 6.700,-, ☎ 07703/609 od. 8998

Merlin 148, Bj. 8/96, DM 4.200,-, ☎ 089/6116490

Merlin 148, Bj. 9/97, weiß/mint/grau, DM 3.500,-, ☎ 089/2713987

Merlin 148, Bj. 7/97, rot/violett, DM 3.500,-, ☎ 05221/32681 od. 3182

Merlin 148, Bj. 96, lila/orange/lila, ☎ 08021/909870

Pamir, Bj. 94, pink/weiß, VB, ☎ 05251/62743

Pamir, Bj. 91, weiß/bunt, DM 700,-, ☎ 05244/988791

Pamir, Bj. 92, rot/weiß, DM 900,-, ☎ 0761/4002517

RCS, Bj. 97, ATC Heckflosse, VB DM 7.700,-, ☎ 08362/5772

Sensor 610 E 144, Bj. 92, 5-Jahrescheck, 1 Seitenrohr u. Tali, VB DM 1.950,-, ☎ 0228/253391 od. e-mail: manfred.ott@t-online.de

Sensor 610 E 144, Preis VB, ☎ 06261/62304

Speed TL, DM 7.000,-, ☎ 07162/45704

Sunrise 13, Bj. 12/96, weiß/rot, DM 4.200,-, ☎ 07121/504210

Sunrise 13, Bj. 3/96, weiß/rot/gelb/, VB DM 4.300,-, ☎ 07344/5254 ab 18.00h

Sunrise 13, Bj. 4/96, VB DM 3.900,-, ☎ 06257/7895

Twister, Bj. 4/97, weiß/magenta, VB DM 5.500,-, ☎ 06772/8275 od. 1220

Twister, Bj. 2/98, modifiz. auf Bj. 1999, DM 6.300,-, ☎ 02271/91892

UP Speed, Bj. 7/98, VB DM 5.800,-, ☎ 08031/395396 od. 0172/9988890

3

AT 158, Bj. 90, VB DM 1.000,-, ☎ 06204/611847

Blade 132, Bj. 2/95, Check neu, DM 2.999,-, ☎ 07121/3878214 tag. od 07121/87508 aben.

Blade 153, Bj. 97, VB, ☎ 08621/3308 od. 0171/5456569

CSX 5, Bj. 5/98, Super-Handling, VB DM 7.200,-, ☎ 069/306873

Desire 141, Bj. 95, weiß/mintgrün, Check neu, gr. Trapez, lange sleeves, VB DM 3.200,-, ☎ 08363/8689 ab 17.00 h

Desire 141, Bj. 2/95, weiß/magenta/lieder, incl. Zubehör, VB DM 2.400,-, ☎ 08368/9296

Foil 152 Combat, Bj. 93, weiß/mint, Sleeves, DM 1.000,-, ☎ 08731/1039

Foil 152 Combat, weiß/lila, lange sleeves, Klappspeedb, Räder, etc., VB DM 3.800,-, ☎ 08363/8689 ab 17.00 h

Laminar 14 ST Mylar, Bj. 4/98, gelb/magenta, VB DM 7.300,-, ☎ 07551/4674

Laser 14, Bj. 92, total zerlegt für Ersatzteile, DM 400,-, ☎ 0041/523181293

Magic Kiss 154, Bj. 89, weiß/blau, DM 850,-, ☎ 08081/938104

Merlin 133, Bj. 7/95, AK gelb, Segel mint/gelb, 2 Trapezrohre, DM 3.200,-, ☎ 06348/1227 od. 0721/3514760

Milan Racer, Bj. 93, Klapp-Basis, DM 1.900,-, ☎ 0731/74998

Milan Racer, Bj. 93, Klapp-Basis, DM 1.900,-, ☎ 0731/74998



GmbH

AERO-CENTER
55270 Ober-Olm / Mainz
Am Becherweg 2

Aktuelle Nachrichten:

Zum 5-jährigen
Firmenjubiläum
viele Sonderangebote
An jedem 1. Donnerstag
im Monat Fliegerstammtisch
autorisierter freeX-Händler

Dein Fachgeschäft
für Gleitschirme
Drachen und
Zubehör
im
Rhein-Main-Gebiet

Tel. 06136 - 991815
Fax 06136 - 997118



Do 17.00 - 20.00 Uhr
Fr 15.00 - 18.00 Uhr

Griechenland - Olymp Gleitschirmzentrum Abenteuerferien XC-, Thermikseminare



OLYMPIC WINGS

paragliding center
& adventure
holidays

- Über 15 Fluggebiete versprechen einzigartige Thermik-, Soaring- und Streckenflüge für Genussflieger und Profis
- Fluglehrerbetreuung, Flughafentransfer, Transport zu den Fluggebieten
- Vollständige Geländeeinweisung, Wetter- und Fluginformationen
- Biplace Flüge, einzige autorisierte Schule am Olymp
- Eine Woche Ü/F DM 680,-, Ermässigung für Nichtflieger Prospekt anfordern

Info / Anmeldung

☎ tel: 0761-25057

GR tel/fax: +30-352-41741

mobil: +30-93215980

e-mail: olwings@olympicwings.gr

web: www.olympicwings.gr

Abenteuerwoche:

Fliegen, Rafting, Canyoning, Olymp-Trekking u.v.m.

NEU! Schulung & Service

für Vereine vor Ort!

Unsere Anzeigen
sind soo... klein,
wie unsere Preise
... aber
unser Service
ist riesig!

www.startplatz-paragliding.de

Tel. (0 36 41) 82 59 00, Fax (0 36 41) 82 59 02

TESTCENTER: SWING, AIREA, FREEX, OZONE U.A.

GS-SHOP WERKTAGS 10 - 18.30 UHR

ZWÄTZENGASSE 13 (BEIM PLANETARIUM)

D-07743 JENA (ZW. BERLIN-DRESDEN-FRANKFURT 90 MIN.)

gebrauchtmarkt

Moyes XS 169 Australia, Bj. 94, Check neu, 2 Trapez-Seitenrohre, Räder etc., DM 2.200,-; ☎ 06063/2139

Moyes XS Race 155 It., Bj. 90, DM 600,-; ☎ 07023/8648

Reflex, Bj. 91, Check auf Wunsch neu, m. Charly Rettung, 2 Rädern, Vario Wasmer incl. Fahrtr., DM 1.500,-; ☎ 07333/7636

Reflex, Bj. 5/92, weiß/schwarz, 3 Ersatzbügel, Räder, Kurz-Langpacksack, Check fällig, VB DM 1.800,-; ☎ 08041/72207

Stealth 14 KPL 2, Bj. 97, US orange, DM 4.800,-; ☎ 0043/6641208648

Xtralite 147, Bj. 95, mit div. Zubehör, VB DM 4.500,-; ☎ 03682/41626 (Fax 41002) od. 0171/3837507

Zephyr CX, Bj. 90, Check 2/00, orange/gelb/blau, Ersatzteile, ☎ 06151/895331

Zephyr CX, Bj. 89, neuer Check, neon, Räder, VB DM 1.000,-; ☎ 06094/631

Zephyr CX, Bj. 90, Charly Pinguin, R-Schirm, Helm Kevlar, Vario Afro Cumulus, Hagenklinge, Speedmesser, Räder, Toli-Träger, VB, ☎ 05191/977962

Zephyr CX, Bj. 90, ohne Check, DM 700,-; ☎ 07681/6366 od. 0161/3717215

3E

Exxtacy, Bj. 5/98, gelb/weiß, VB DM 9.900,-; ☎ 06772/8275 od. 1220

Exxtacy, gelb/weiß, DM 9.999,-; ☎ 08847/699010 od. 08847/6504

Tropi 16, Bj. 90, ohne Check, wg. Sportaufgabe, VB, ☎ 02541/980244 (Fax 880765)

Gemischt

GS-Rettung

Skyline Survive, Bj. 94, DM 500,-; Tel.: 06232/86478 o. 0171/2107747

Charly Second Chance 84, Bj. 89, Tel.: 06232/40623 o. 0621/7403135

Charly SC 118, VB DM 400,-; ☎ 0211/5342011 od. 0172/2105813

Firebird RS 2, bis 125 kg, DM 690,-; ☎ 06257/905935 od. 0171/3428719

Firebird RS 2, bis 125 kg, DM 690,-; ☎ 06257/905935 od. 0171/3428719

Sigma Minifex 110, DM 200,-; ☎ 05626/646

Charly Revolution 1, Bj. 10/95, m. Außenkontainer, DM 490,-; ☎ 05130/40645

Firebird RS 2, bis 120 kg, 7/95, VB DM 400,-; ☎ 089/34020858

RS 2 Firebird, Bj. 98, bis 125 kg, DM 620,-; ☎ 089/7854387

Charly Revolution 1, DM 350,-; ☎ 08845/9522

Minifex 110, letzter Packtermin 5/98, ☎ 0172/2051125

Charly SC 96, VB, ☎ 02522/62511

Rettung »Papillon« bis 100kg, VB DM 600,-; ☎ 07371/3620

Paratech S 1 Large, Bj. 12/98, VB DM 970,-; ☎ 09191/4912

Second Chance 94, Bj. 93, DM 400,-; ☎ 06128/43648

GS-Gurtzeug

Skyline Supersede m. Charly Rettung, Bj. 96, DM 1.450,-; ☎ 07947/366

Firebird Turtle mit Protector, DM 330,-; ☎ 06257/905935 od. 0171/3428719

Gurt + Rettung Delta Fly Relax II, UP Profile 22 bis 120 kg, VB DM 1.200,-; ☎ 07165/8019

UP Action LX, Bj. 98, Rettung, Rückenprotector, Frontcontainer, VB DM 1.100,-; ☎ 0223/911017 od. 0171/5417732

Skyline Supersede, Bj. 9/93, Protector, Karabinern, Rettung Vonblon Champion 235 Doppelkappe, Bj. 93, Pack- und Prüfnachweis, VB DM 950,-; ☎ 08822/945270 od. 0171/5891712

New Distance, Rückenprotector-Platte, VB DM 180,-; ☎ 0211/5342011 od. 0172/2105813

Sup Air Protech, Bj. 10/98, GH, RS über Kopf, Gr. M, Seitenairbag, VB DM 1.000,-; ☎ 09191/4912

Vonblon Diagonal, DM 150,-; ☎ 06028/3566 od. 06023/977315

Charly Easy m. Kevlar-Sitz, DM 400,-; ☎ 05130/40645

Protector von Edel, DM 350,-; ☎ 08663/2729 od. e-mail: 08663668-0001@f-online.de

Alto Volo m. Protector, DM 750,-; ☎ 05308/3247

UP Action LX, Bj. 95, Vonblon-Rückenprotector, Rettung Sigma Minifex, kompl. VB DM 850,-; ☎ 0761/2907583

Dimensione Volo, schwarz/rot, bis Gr. 185, NP DM 1.100,- nur DM 490,-; ☎ 0172/8511542

Firebird Vest, Bj. 95, m. Protector, VB DM 290,-; ☎ Mo-Fr. 16.00 h 040/50702275 od. 0172/7587547

Skyline Gurtzeug, schwarz/weiß, m. Rettung DM 550,-; Tel.: 08031/85368

Jam XL, ☎ 01472/2051125

Edel Protector, DM 400,-; ☎ 0661/63003

Paratech Sup Air A 2, mit Airbag, integr. Amigo-Rettung (auch m. Seitentcontainer), Schleppklinge, VB DM 600,-; ☎ 089/8506755

Edel Force, VB DM 150,-; ☎ 0172/3532882

Supersede von Skyline, DM 390,-; ☎ 08663/2729 od. e-mail: 08663668-0001@f-online.de

Skyline Supersede, DM 150,-; ☎ 05626/646

Dimensione Volo Jam, DM 400,-; ☎ 02604/7514 (8574 Fax)

Moskito-RX, VB, DM 250,-; ☎ 07541/54593

Liga-Integral Gurtzeug, Bj. 11/92 m. Schaumprotector Bj. 10/96 nachgerüstet, VB ggf. Übernahme d. Potokosten, ☎ 0221/8303877 von 17.00 - 20.00h

Sitting Bull, GL-Pack, VB DM 280,-; ☎ 02166/37771 od. 0171/7968875

Dimensione Volo Jam, weiß/violett, Gr. M, m. Protector, Bj. 95 + Speedsystem, VB DM 600,-; Tel.: 0541/801420 (Fax 0541/327419)

Husky incl. GFK Sitz u. Rückenprotector, Rückencontainer m. Rettung SG 96, Variohalterung a. Gurtzeug, evtl. m. Vario Flytec 3010, VB, ☎ 02522/62511

Sup Air Profeel Race, 7/98, Sup Air Protector 17 cm m. Schockabsorption, Gr. », Schnellverstellung d. Gurte im Flug, R-Container seitl. hint., VB DM 750,-; ☎ 089/1574528

X-Act von Woody Valley, Frontcontainer, 2/99, ☎ 08191/46154 ab 18.00 h

UP m. Protector u. integr. Charly Rettung, grün/schwarz, VB DM 550,-; ☎ 06341/930717

Firebird Turtle, m. Protector, DM 330,-; ☎ 06257/905935 od. 0171/3428719

Magic, Bj. 8/98, DM 600,-; ☎ 08362/2725

Tigra, VB, ☎ 08362/2725

Woody Valley Fire, VB, Tel.: 08243/2679

Gurtzeug Airea X-Side M, 3 Monate alt, Tel.: 04104/3259

Tigra mit Rettung, DM 1.150,-; Tel.: 08334/553

HG-Rettung

Sigma Elite, 89, VB DM 350,-; ☎ 08041/72207

Charly second chance - Fallschirm, Bj. 96, DM 700,-; ☎ 0761/4002517

Fallschirm Metamorfose, Bj. 96, DM 500,-; ☎ 05244/988791

HG-Gurtzeug

Supine-Integralgurt, Bj. 7/98, 185 cm, blau/gelb, VB, 08552/1608

Prieler Integralgurt, Bj. 88, blau/pink, 180 - 190 cm, Tel.: 0761/409198

Caddy CX HG-Gurtzeug, Slider, schwarz/lila/grau, Bj. 94, 165 cm, VB DM, Tel.: 06827/601 abends

Prieler Racer Spaghetti, Bj. 91, pink, Charly Mittelleine, VB DM 500,-; ☎ 04121/88778

Gazelle, bis 175 cm, VB DM 600,-; ☎ 09391/5175

Skyline, mintgrün, 180 cm, Bj. 92, m. Rettung Charly SC 118, Bj. 94, VB, ☎ 089/572957

Liegegurt Parasail M, m. Rettungsschirm, VB DM 100,-; ☎ 07195/60168

Integral 3 von Madreiter, viele Extras, sowie Rettung 170-175 cm, DM 888,-; ☎ 089/4307090 abends

High Light, Gr. 172/Br.105, Bj. 94, Rucksack, Fotot. VB DM 800,-; Retter Clou 2 SAS, 140kg + Rotor, Bj. 98, VB DM 1.000,-; beides zusammen DM 1.700,-; ☎ 08363/8689 ab 17.00 h

Kniehänger, DM 50,-; ☎ 089/572957

Sup Air Protech, Bj. 98, Protector, Airbag, DM 390,-; ☎ 089/7859060 od. philipp@gabo.de

Dynaflex, 171 cm m. Rettungsgerät, VB, ☎ 0831/66260

Skyline Contest ZP inkl. R-Schirm, Gr. 175-180, VB, ☎ 07159/17000

Charly Pinguin m. Rettung u. Packsack, Gr. 180 cm, schwarz, VB DM 500,-; ☎ 0228/253391 od. e-mail: manfred.ath@f-online.de

Racer Spaghetti, 165 - 175 cm, VB DM 450,-; ☎ 07257/3008

Dimensionvolo (Integral) sowie Rettung Parasail IV, VB DM 490,-; ☎ 07231/565642 ab 18.00 h

Smoking Race von Woody Valley, Bj. 93, 175 - 185 cm, DM 400,-; ☎ 0711/6874618

Sonstiges

Bräuniger Alto Vario DM 310,-; Basis IQ, DM 390,-; Tel.: 089/74548217

Stabo Standard C 508, 2 m + 70 cm + Flugfunk, DM 500,-; Tel.: 04104/3259

Bräuniger Alto Vario SP, DM 250,-; Tel.: 08243/2679

Santana, Tel.: 06201/54201

Flytec Vario 3020 m. integr. Höhenmesser, Bj. 94, DM 250,-; ☎ 05244/988791

Flytec Wayfinder Kompass, Bj. 95, DM 100,-; ☎ 05244/988791

Abrollwinde, 1000m Dynema Seil, elektr. Rückspulvorrichtung, VB, ☎ 08731/1039 (Fax 60164)

2 EuroCom E10 von Stabo, schöne leichte LPD's, Stck. DM 300,-; ☎ 02841/22656

Bräuniger Basis SP, 2/95, ☎ 0172/2051125

Rückenprotector Sup Air, 12 cm Schaumprotector, VB DM 90,-; ☎ 02204/24267 od. 0172/2876030

2m/70cm Duoband-Handfunkgerät, Sommerkamp, frequenzerweitert, max. 5W, ☎ 06257/905933 od. 0171/6917622

Wasmer memory Vario, DM 250,-; ☎ 06128/43648

Bräuniger/Salewa Vario, DM 220,-; ☎ 05331/46485

Trapezrohre 4 Stck. f. Foil 152 Comb. profiliert, ☎ 08731/1039 (Fax 60164)

Amateurfunkgerät STANDARD C508, 2m/70cm/Flugfunkempf., DM 400,-; ☎ 08041/75665 od. 0171/5029067

Prieler Kniehänger, Bj. 86, DM 80,-; ☎ 089/229886

Bräuniger Alto Vario II, DM 180,-; ☎ 08845/9522

Keller Schürze, auch für große Piloten geeignet, DM 90,-; ☎ 089/9391731

Vario PII von Bräuniger, DM 250,-; ☎ 09131/301432

Bräuniger Alto 7, DM 150,-; Skywatsch m. HG Halter, DM 80,-; Insider Helm, Gr. 58, silber, DM 120,-; ☎ 08363/8689 ab 17.00 h

Vonblon Liga Sitzgurt, pink/violett, DM 150,-; ☎ 08342/41531

Bräuniger Vario Classic DM 600,-; ☎ 08731/1039 (fax 60164)



Helm, weiß, Gr. 56, DM 80,-; Stiefel (Meindl Souverän), Da. Gr. 39, DM 190,-; ☎ 02248/5080 od. Fax: 02248/912632

Schleppklinke Koch f. Drachen, Bj. 92, DM 80,-; ☎ 05244/988791

Bräuniger Alto Vario Basis SP, DM 350,-; ☎ 089/7854387

Afro Pocket Vario Kombi, Vario + Höhe VB DM 200,-; Integralhelm, Gr. 11, 57-58, VB 100,-; Schleppklinke m. Doppelloslösung, VB DM 50,-; ☎ 0511/344015

Stat. Winde »Großklaus«, Bj. 84, Check 96, 1000m neues Seil (Stahl), VB DM 1.300,-; ☎ 03682/41626 od. 0171/3837507

Wasmer Vario, Gleitzahlrechner, Barograph etc. VB DM 450,-; ☎ 089/65102570

Flytec 3030 HF Professional mit HF Speed Sensor (Drahtlos!) VB, (auch Tausch gegen Hobby Vario m. Wertausgleich), 1 Flytec Schleppsensoren, 1 Flytec Sensor VB (alles passend auch f. Bräuniger Varios) ! Avocet Berstech Uhr VB, ☎ 08856/3593

Integralhelm Dimensione Volo, weiß, Gr. 62, DM 100,-; ☎ 0541/801420 (Fax 0541/327419)

Großer Packsack, schwarz/violett, DM 90,-; ☎ 0541/801420 (Fax 0541/327419)

Afro Cumulus 8000, VB DM 300,-; ☎ 08041/72207

Modell Gleitschirm Sky Surfer 2000, Schirm 130x46 cm, Elektromotor, Fernsteuerung 27 MHz, DM 360,-; ☎ 089/7854387

Neuer Overall »M«, schw./gelb, wg. Fehlkauf, Einzelstück, VB DM 350,-; ☎ 0172/4427451

Karbon-Kevlar-Integralhelm, 58 cm Kopfum., DM 120,-; ☎ 07681/6366 od. 0161/3717215

FlyTec 3020, m. Speed, Bj. 92, DM 320,-; ☎ 07681/6366 od. 0161/3717215

Dachträger Tali, abschließb., zerlegb. von 310 cm auf 176 cm, DM 150,-; ☎ 07681/6366 od. 0161/3717215

Skywatch eoLè, solarbetriebener 3-d Geschwindigkeitsmesser, DM 100,-; ☎ 07202/3441

Bräuniger IQ - Basis, VB DM 340,-; ☎ 030/39732980 od. 0171/9354650

Vario Bräuniger AV Competition m. PC Zubehör, DM 750,-; ☎ 030/7032434 od. 0172/3866609

Vario Flytec 3010, DM 200,-; ☎ 02522/62511

Variohalterung f. Gurtzeug, DM 50,-; ☎ 02522/62511

AUSTRALIEN ab Mitte November ca. 3. Monate, Drachenfliegen u.a. - wer kommt mit? ☎ 06136/997516 (Alfons)

Helm Integral, Gr. M, schwarz, VB DM 60,-; ☎ 0211/5342011 od. 0172/2105813

Funkgerät Stabo C508, 2m/70cm, Flugfunk u. empfangen u. senden, DM 400,-; ☎ 0221/317484 p. od. 0221/4724254 d.

Helm Modell Angel, Gr. M/L, DM 50,-; ☎ 0661/63003

Drachenflieger Magazine Jahrg. 77, 82, 84 - 94, je Jahrg. DM 12,-; ☎ 0831/66260

Tschurtschenthaler Abrollwinde, 600m Seil, VB DM 1.900,-; ☎ 089/65102570

Helm Charly Insider, silber, ☎ 0172/2051125

Schleppklinke Skytech, DM 80,-; ☎ 06128/43658

Koch stationäre Doppeltrommel-Schleppwinde 05/91, 2000m Stahlseil, Moped Suzuki RV 90, u. allem Zubehör, NP DM 11.000,-; f. DM 4.000,-; ☎ 06063/2395

Reisemobil Hymer Camp I, Bj. 83, Garagenwagen, Alkovenaufbau, 4 Schlafplätze, Dusche, WC, viele Extras, Benziner, 70 000 km, VB 22.700,-; Näheres nach 18.00 h, ☎ 0791/7846

Flytec 3030, Bj. 6/96 m. Auswertesoftware, VB DM 520,-; ☎ 09621/23292 p. od. 09621/802581 gesch.

Flugfunk Delcom Air 960, je DM 210,-; ☎ 09621/23292 p. od. 09621/802581 gesch.

Bräuniger Vario LCD, DM 120,-; ☎ 089/6116490

Helm Perche, lila, Gr. L, DM 60,-; ☎ 06028/3566 od. 06023/977315

Ersatzteile Zephir CX, Segellatten kpl. m. Köcher, Seitenrohr, Kielrorende, Sprezlatten, Mylar-Folie, u. a. ☎ 06151/895331

Fliegerstiefel Hanweg Skywalk, Gr. 42, VB DM 210,-; ☎ 089/8506755

Vario Flytech 4010, VB DM 400,-; ☎ 0211/556626 od. 0172/2105813

Prieler Kniehänger, Bj. 50,-; DM 50,-; ☎ 089/229886

Skywatch eoLè, solarbetrieb. 3-d Geschwindigkeits- u. Windmesser, NP DM 140,-; f. DM 100,-; ☎ 07202/3441

Suche

Schleppwinde in gutem Zustand (mögl. Doppeltrommel), ☎ 02734/2171

Minifex M2: Wo liegt noch einer rum? Brauche Teile um mein Lieblings-zweitgerät wieder flott zu machen. Flügelrohr vo re, Kiel vo, Segel, ☎ 0221/729310

Alte Kniehängegurte, Zustand egal, ☎ 06201/182911

Funkgerät YAESU, FT-23 R u. Rettungsgerät f. Keller Karpfengurt, ☎ 02542/1073

Reflex C, ca. 3 Jahre alt, Tel./Fax: 0651/16441

Rettungsgerät Profile von UP f. Gleitschirm, ☎ 089/3569473

Laser 12,8, evtl. m. Ausrüstung, auch o. Check, Pilotengewicht 72 kg, ab 18.00 h ☎ 09285/5595

Gleitschirm Speed-Sensor für Bräuniger IQ Competition, ☎ 06021/624600

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.

Schleppklinke für Gleitschirm, ☎ 06126/590848

Rettungsgerät f. Drachen, ☎ 02541/980244 od. 0171/6122908

DHV-Info kompl. Ausgaben 1990 - 1994 o. Fly & Glide Magazine 1990 - 1994 zu kaufen, ☎ 0172/8989353

Hochleister für Australier, mögl. billig od. kostenlos, ☎ 07633/150534

Kümmerle Mini-Fly-Set, m. Saphir/Zephir/Nimbus-Fläche, Gurtzeug, Rettungsgr. mögl. VZL u. Inp. Tel./Fax: 02464/7407

Flugschulen aufgepaßt!!! Suche Gleitschirm, Bj. 97 bis 98 mit Check bis 8/2000, 75 - 95 kg, DHV 1 - 2 oder 2, bis max. DM 2.000,- oder zum Tausch gegen die Erstellung Ihrer Internetpräsenz, webhosting für 1 Jahr incl. Kontakt unter e-mail: mihnea@mihnea.han-solo.net



Stealth-Pilot
Harald Lang, 31
Wettbewerbspilot

„Erst war ich nur von der Optik und den technischen Details begeistert. Seit ich den **Stealth** fliege, weiß ich, daß auch eine Hochleistungsmaschine leicht zu händeln ist und sehr viel Spaß macht“.



Stealth

Generalvertrieb: Sunslide Flugsport
Starnberger Straße 16 - 82335 Berg
Ruf: 0 81 71 / 91 05 15 - Fax: 91 05 14
www.dulv.de/sunslide - email: JBaeumer@t-online.de



Stealth-Pilot
Hans Kiefinger, 37
Streckenflieger



„Daß der **Stealth** im Gleiten absolute Spitze ist, dürfte kein Geheimnis mehr sein. Daß diese Leistung aber bei sehr ausgewogenen Flugeigenschaften, sehr leichtem Handling und gutmütigem Stallverhalten möglich ist, begeistert mich. Nicht zuletzt trägt auch die saubere Verarbeitung dazu bei, daß ich mit meinem **Stealth** viel Freude habe.“.

Stealth

Generalvertrieb: Sunslide Flugsport
Starnberger Straße 16 - 82335 Berg
Ruf: 0 81 71 / 91 05 15 - Fax: 91 05 14
www.dulv.de/sunslide - email: JBaeumer@t-online.de



SKY-SPORTS PARAGLIDING

- Tandemschulung 13.5-16.5.99 / 27.5-30.5.99
- Teneriffa 30.10.-06.11.99
- Komplett-Ausbildung bis B-Schein
- Fliegercamp Teneriffa (Oktober-April)
- Sicherheitstraining:
 - 5.- 6.06.99 mit F. Schreiner am Vierwaldstätter See (CH)
 - 15.-17.10.99 mit Karl Slezak am Achensee (A)
- Testschirme verschiedener Hersteller • Shop

Bent Beilharz

72270 Baiersbronn · Sankenbachstr. 76
Tel. 0 74 42 / 12 24 12 Fax 0 74 42 / 12 24 16
e-mail: sky-sports@internet-palast.de
Internet: http://www.internet-palast.de/sky-sports

Programm anfordern !

Stellungnahme

Die Mitgliederversammlung der Gleitschirmvereinigung Franken beschloß am 19.5.1999 folgende Stellungnahme zu den aktuellen Fragen im Zusammenhang mit dem Rücktritt von Jo Konrad und Knut von Hentig:

Wir unterstützen die Beibehaltung und Weiterentwicklung der Gütesiegelpflicht: wir einzelne Piloten sind nicht in der Lage, die Sicherheit und die Flugeigenschaften eines Gleitschirmmodells, Gurtzeuges oder Rettungsgerätes so verlässlich einzuschätzen, wie es erforderlich und von uns gewünscht ist. Vielmehr ist eine obligatorische Überprüfung durch erfahrene, kompetente Stellen unerlässlich. Daß dies am besten durch von Herstellern möglichst unabhängige Stellen erfolgt, scheint uns offensichtlich: Die Interessen der Piloten müssen wesentliche Leitlinie der Überprüfung sein und in Konfliktfällen müssen die Überprüfungsstellen eine starke Position gegenüber den Herstellern haben. Standards sollen aus den Bedürfnissen der Piloten weiterentwickelt werden; Herstellervereinigungen

werden sich zwangsläufig eher daran orientieren, was der Großteil der Hersteller für gut machbar hält.

Auch im Hinblick auf die Akzeptanz unseres Sportes in der Öffentlichkeit und Politik halten wir die gesetzlich vorgeschriebene und herstellerunabhängige Musterzulassung für wichtig.

Der DHV hat ganz wesentlichen Anteil daran, daß wir in Deutschland unter akzeptablen Bedingungen fliegen können, daß unseren Interessen eine gewisse Geltung verschafft werden kann und daß unsere Position rechtlich abgesichert ist. Es ist wichtig, daß der DHV diese Arbeit fortsetzt. Auch den Beitrag von Peter Janssen wissen wir zu schätzen und befürworten, daß er weiterhin in unserem Interesse tätig ist.

Wir bedauern die Rücktritte von Jo Konrad und Knut von Hentig, die auch viel für unseren Sport geleistet haben.

Gleitschirm-Vereinigung Franken
Gerhard Steinmetz



Osser, Bayerischer Wald

Der Osser ist bis 30.06.99 für Fremdflieger gesperrt. Das Fliegen ist nur den Vereinsmitgliedern des 1. Gleitschirmvereins Bayerwald gestattet, max. 25 Starts pro Tag.

1. Gleitschirmverein Bayerwald
Franz Konrad

Offene Beingurte

Warum öffnet ihr die Beingurte - weil das Gurtzeug nicht optimal paßt!

Sicherheitsdenken gilt schon beim Kauf des Gurtzeuges. Laßt euch kein zu kleines oder zu großes Gerät andrehen, nur weil gerade die richtige Größe nicht vorrätig ist. Testet in voller Bekleidung samt Rettung, notfalls auch am Übungshang. Bei einem gut sitzenden, modernen Gurtzeug braucht man die Beingurte beim Gehen nicht zu öffnen. Zum Thema Frontkontainer sei angemerkt, daß dieser nicht nur an der optimalen Stelle zum Werfen angeordnet ist, sondern durch sein Gewicht das Gurtzeug auswiegt, das Gurtzeug sitzt dann besser. (Abgesehen davon hat der Frontkontainer noch weitere praktische Vorteile.) Beim Anlegen eines Gurtzeuges mit Frontkontainer gibt es nur eine sinnvolle Reihenfolge: zuerst die Beingurte, dann die Rettung. Und wenn der Frontkontainer angelegt ist, gibt es ohne Sichtkontakt zu den Beingurten, nichts mehr an diesen herumzufingern.

Fazit: Kauft euch ein Gurtzeug, das nicht nur im Sitzen, sondern auch beim Gehen bequem paßt.

Ulli Merz



Geschlossene Beingurte

Offene Beingurte? Nur ein mäßig diskussionswürdiges Randproblem; es tritt ja nur höchst vereinzelt auf und betrifft sowieso immer nur die »anderen«. Gab es nichts Wichtiges zu bereden? Und man selbst hat ja selbstverständlich nie Probleme mit seinen Quick-Schließen! Aus dem Fallschirmsport erinnere ich mich aber noch sehr gut an Berichte über dort bekannte Unfälle und Beinaheunfälle im Zusammenhang mit nicht geschlossenen Beingurten. Man rutscht in engen Kleinflugzeugen schwerbepackt auf den Knien herum, kauert sich eng gedrängt zusammen, bis die Absetzhöhe erreicht ist. Die Versuchung war dabei für manchen wohl groß, sich - durch Lösen der Beingurte- dabei Erleichterung und Bewegungsfreiheit zu verschaffen. Was dann aber geschehen konnte, wenn in den Momenten vor dem Sprung das Wieder-Schließen der Beingurte vergessen wurde und wenn es dann nicht gelang diese im freien Fall noch zu schließen - kann sich jeder denken.

Guter Rat ist in diesen Zusammenhängen schwer. »Besser aufpassen«, ist wohl der richtigste Rat. Er taugt aber nichts für die Verunfallten und auch nicht für die, für die die Fallen der Zukunft in diesen Zusammenhängen evtl. noch schicksalhaft und tragisch offenstehen könnten. Kann man was (dagegen) tun? Tatsächlich gibt es Hinweise für (kommende?) Gangarten! Im Fallschirmsport ist es (womöglich auch wegen derartiger Vorkommnisse), grundsätzlich möglich, bei Bestellung eines Gurtzeuges - selbst- und vorher zu entscheiden, welche Gurtzeugschnallen man auswählt. Man setzt seinen Sicherheitsstandard also selbst! Klemmschnallen stehen da zur Verfügung, (können zu 100% nicht aufgehen und können auch nicht willkürlich aufgemacht werden!) man muß das Gurtzeug anziehen wie eine Hose; oder eben Quick-Schließen, die sogenannten B12-Snaps. Wenn ich nicht irre, sehe ich im Fallschirmsport mittlerweile ganz, ganz viele Klemmschnallen. Angesichts dessen (und im Angesicht der Unfälle, die nun zum Thema geworden sind) fragt man sich, - ob nicht das Einfachste eigentlich schon immer das Beste gewesen wäre für uns? Mal wieder: »Reduced to the max!« Wäre es damit nicht im Grunde gut gewesen? Wäre es je zuviel verlangt gewesen in sein Gurtzeug einschlüpfen zu müssen, wie in eine Hose? Zweimal nur das Beinchen heben für (unlösbare) Sicherheit? Die Antwort scheint mir eigenartig naheliegend. Für alle sprechen, kann ich dabei aber wohl nicht. Immerhin: Selbstbestimmung des Sicherheitsstandards wäre nun - ein Weg. Die eigene Wahl treffen! Fehlt nur noch das Angebot »Snapped« oder »Klemm-Locked«. Für mich wär's keine Frage!

Andreas Paschmann

Startcheck

Meines Erachtens gehören noch aufgenommen, da sicherheitsrelevant:

bei »1. Pilot«: »Rettungsgerät: Auslösegriff in richtiger Position gut erreichbar; Aufhängegurte korrekt eingehängt (wenn in normale Karabiner eingehängt).«

bei »Leinen«: »Leinen frei«: »keine Verschlingung (insbesondere A-Leinen), keine Verhängung am Piloten oder Boden, nicht unter Schirm, kein Überwurf über Kappe (an Eintrittskante schauen).«

Gerhard Steinmetz



Didi Burmann, Rheinhard Vollmert mit Minister Müntefering

Minister und Drachenfliegen

Anlässlich des SPD Europawahlkampfes in Dortmund mit 20.000 Besuchern ließ sich Verkehrsminister Franz Müntefering mit einem Drachen ablichten. Bei dieser Open Air Veranstaltung mit vielen Musikgruppen, Vorführungen und verschiedenen Ständen war der Höhepunkt die Kundgebung von Kanzler Schröder und Minister Müntefering. Unser Stand mit 2 Drachen, 2 großen Infotafeln und Infozelt mit Fliegervideos, Poster, Aufkleber, T-Shirts zogen viele Besucher an, die sich sehr stark für den Sportinteressierten.

Drachenfliegerclub West Elpe

Didi Burmann

Retterwerfen und Packerkurs

Der Drachenfliegerclub Starzeln veranstaltete in Zusammenarbeit mit der Flugschule Habis einen Fortbildungskurs zum Rettungsschirm werfen und packen. Unter fachkundiger Anleitung von Fabian Schreiner hatten die 21 interessierten Drachen- und Gleitschirmflieger die Möglichkeit, in einer



simulierten Gefahrensituation ihren Rettungsschirm mehrmals zu werfen und den Landefall zu üben. Desweiteren zeigte Fabian den Piloten eine Möglichkeit, bei nicht geschlossenen Beinschlaufen ins Gurtzeug zu kommen. Für diesen Notfall sind trainierte Bauch- und

Armmuskeln unbedingt erforderlich. Nicht alle Teilnehmer sind so gut trainiert, daß sie mit dieser Methode ihr Leben retten könnten - deshalb Beingurte schließen!

Selbstverständlich wurde das Rettungsgerät jedes Piloten kontrolliert und Rettergröße, Alter und Packintervalle besprochen. Nach der Mittagspause folgte der Selbstpackerkurs. Die Flieger lernten unter fachkundiger Anleitung von Klaus Hirsch und Rolf Nachtigall, wie der Rettungsschirm richtig und sicher gepackt wird.

Der DFC Starzeln wird in Zukunft alle vier Monate für die Selbstpacker des Vereins einen Packtermin anbieten.

Drachenfliegerclub Starzeln
Gudrun Keim

3. Klasse besuchte Wetterstation

Im Heimat- und Sachkundeunterricht der 3. Klasse der Grundschule Bretten-Neibisheim stand als nächster großer Unterrichtsschwerpunkt das Thema „Wetter“. Nachdem man einige Wetterbeobachtungen gemacht und ein paar Wetterkarten betrachtet hatte, erinnerte sich die Klassenlehrerin Frau Wachholz daran, daß der Gleitschirmclub Kraichtal im letzten Jahr eine Wetterstation eingeweiht hatte. Einen Termin hatte man schnell gefunden. Also begab man sich mit der Schulklasse nach Münzesheim, um sich die Wetterstation anzuschauen.

Viele der Schülerinnen und Schüler hatten sich dieses Instrument viel größer und umfangreicher vorgestellt. Doch man war auch erstaunt, wieviel Informationen so ein kleiner Kasten liefern kann. Einige Schüler fanden auch, daß die Ansage viel besser im badischen Dialekt zu verstehen wäre. Die urbayrische Stimme passe nicht zur

Kraichgauer Wetterstation. Trotzdem haben die Schüler einiges dazugelernt und man kann jetzt ganz locker erklären, was ein 20er Wind ist und woher er weht, wenn er aus 270 Grad kommt. Und auch die Lehrerin weiß jetzt, daß die „Windfahne“ ja eigentlich ein „Windsack“ ist.

Gleitschirmclub Kraichtal
Rudi Schleicher

Selbstpackerlehrgänge

Wärmstens empfehlen kann ich jedem Interessierten die vom DHV angebotenen Selbstpackerlehrgänge! Solltet ihr euch hinterher entschließen die Rettungsgeräte doch nicht selbst zu packen, so erhaltet ihr doch von den Anleitern sehr viele Randinformationen zur Lagerung, zum Einsatz etc. und könnt so nicht nur Fehler vermeiden, sondern wißt auch worauf ihr beim Kauf achten müßt. Die Turnhalle in Hürth bei Köln war zwar schwer zu finden, aber der Kurs war sehr gut aufgebaut, in kleinen Schritten gut nachvollziehbar und ich bin mit einer Menge nützlicher Infos über mein „Schirmchen“ nach Hause gefahren.

Pia von Pigage

Neuer Club

Der Flugsportverein Leichtflieger-Oberlausitz wurde mit zunächst 12 Gründungsmitgliedern, ansässig auf dem Verkehrslandeplatz Bautzen, gegründet. Auf diesem Wege möchten wir es nicht ver-



säumen, den Betreibern des o.g. Flugplatzes für die herzliche Aufnahme unseren Dank auszusprechen. Praktiziert wird bei uns der Windschlepp für Gleitschirme und Drachen sowie der UL-Schlepp. Die Windschleppstrecke ist nach Ost-West ausgerichtet und hat eine Länge von 1400 Metern. Desweiteren werden Gästeflüge auf Trike und Dreiachs-UL angeboten. Über neue Mitglieder, deren Interesse „Leichtes Fliegen“ und reges Vereinsleben ist sowie über Zusammenarbeit mit einer unserer Drachen- und Gleitschirmnachwuchs ausbildenden Flugschule, würden wir uns sehr freuen. Kontakt-Tel: 03585/401965 oder 03585/403781

Leichtflieger-Oberlausitz
Frank Urban

Neuwahlen bei Ratisbona

Auf dem Programm standen bei der Hauptversammlung heuer auch Neuwahlen der Vorstandschaft. Bis auf den Sportwart Luggi Lohner, der in Zukunft seine Aktivitäten mehr dem Wettbewerbssport widmen will, trat die alte Mannschaft wieder an.

1. Vorsitzender Helmut Rauscher, 2. Vorsitzender Norbert Zurek, Geschäftsführer Winfried Mellar, Kassier Herbert Porsch und der neue Sportwart Stefan Schichtl bedankten sich für das entgegengebrachte Vertrauen. Für heuer hat sich die Vorstandschaft einiges vorgenommen: So soll ein Konzept zur Sportförderung erstellt und die fliegerische Weiterbildung in Theorie und Praxis vertieft werden. Auch will man sich verstärkt um neue Gelände in der Umgebung von Regensburg bemühen. Man will das Flachlandfliegen forcieren und somit die weiten Anfahrtstrecken ins Gebirge reduzieren.

Mit der Hoffnung auf gutes Flugwetter und eine unfallfreie Saison 1999 ging die Versammlung um 23 Uhr zu Ende.

Gleitschirmclub Ratisbona
Helmut Rauscher

Sonnenfinsternis auf der Kuchalb

Das diesjährige Sommerfest von „äußerst schleppend e.V.“ steht ganz im Zeichen der Sonnenfinsternis am 11. August 1999. Schließlich findet so eine totale Sonnenfinsternis nur einmal in hundert Jahren statt.

Daher haben wir vom 8.8 bis 11.8.99 ein mehrtägiges Fluglager für Gleitschirm- und Drachenflieger mit Windenschlepp (kein Fußstart) geplant. Aus rechtlichen Gründen weisen wir darauf hin, daß wir nur Piloten mit gültiger Windenlizenz schleppen können. Aber auch Freunde, Interessierte und Gäste sind willkommen. Hoffentlich spielt auch das Wetter mit, dann können wir schleppen ohne Ende! Die Kuchalb liegt direkt am Trauf der schwäbischen Alb. In Donzdorf der Beschilderung „Kuchalb“ folgen. Die Parkplatzsituation ist begrenzt, wir bitten, den Hinweisen der Vereinsmitglieder zum Parken Folge zu leisten. Weitere Informationen von Hansi Geiger (Bürgerstüble Reichenbach), 0762/29539 oder an den Wochenenden von unserem Info-Handy 0171/4505465.

»äußerst schleppend e.V.
Hansi Geiger

Wahlen und wieder Fliegerfest

Die Mitglieder des Drachen- und Gleitschirmvereins Bad Laasphe wählten während ihrer Jahreshauptversammlung einen neuen Vorstand. In ihren Ämtern bestätigt wurden

Thomas Bauer als 1. Vorsitzender, Hermann Achenbach als 2. Vorsitzender, Frank Weiß als Kassierer sowie Jürgen Hansmeier als 1. Beisitzer (Referat Technik). Neu in den Vorstand gewählt wurden Jürgen Thomas als Schriftführer und Pressereferent und Burkhardt Kaiser als 2. Beisitzer (Referat Gelände).

Der Vorstand sprach sich nach seiner Wahl geschlossen für eine weiterhin engagierte Vereins- und Öffentlichkeitsarbeit aus und kündigte auch für dieses Jahr wieder ein Fliegerfest an

Drachen- und Gleitschirmvereins Bad Laasphe
Jürgen Thomas

Schleppen immer beliebter

Eigentlich wurde die Schlepptechnik entwickelt, um den fehlenden Berg zum Starten zu ersetzen. Die heimischen Fluggelände an Rhein, Mosel u. Lahn der Saar und in der Pfalz bieten genügend Startmöglichkeiten für alle Ansprüche. Selbst das Gelände in Maring-Noviant bietet mit seinen nur 120m Höhenunterschied die Einstiegsmöglichkeit in die starke Moselland-Thermik. Startüberhöhungen von 1500 m wurden dort schon erreicht und dennoch; Auch hierzulande wird der Schleppstart, sei es mit der Winde oder geschleppt von einem motorisierten Drachen, immer wieder praktiziert. Der Drachenfliegerclub Trier und die Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn sind Vorreiter der Schleppstartpraxis in unserer Region. Anders als beim Bergstart ist hier ein entscheidender Vorteil zu verbuchen. Falls nach erfolgtem Start keine nutzbare Thermik gefunden wurde, erfolgt die Landung wieder nah am Startplatz. Der Drachen muß nicht de- und repariert werden, denn er ist ja schon flugfertig. Mit einem Team von 3 Schleppberechtigten und Schleppfähigen läßt sich ein Flugbetrieb mit geringem Aufwand erhalten.

Drachenfliegerclub Trier
Peter Rother



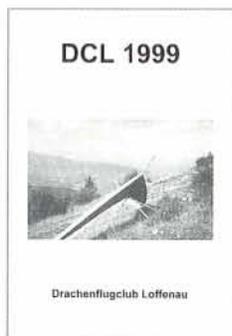
Neues DCL Heft

Der Drachenfliegerclub Loffenau hat für 99 wieder eine Broschüre mit vielen wichtigen Infos herausgegeben. Aus Sicherheitsgründen wurde eine Kostenunterstützung beschlossen. Allgemein bekannt ist, daß der „Rettung“ oft nicht die geforderte Bedeutung gewidmet wird, daß das Packintervall oft überzogen und daß – oft aus Kostengründen – dadurch am falschen Ende gespart wird.

Der Vorstand hat sich deshalb dazu entschlossen, allen aktiven Mitgliedern 2x pro Jahr einen kostenlosen Packservice für deren Rettungsschirme anzubieten. Wer seinen Schirm packen läßt oder auch selber packt (mit Selbstpacklizenz), erhält vom Verein 70,00 DM (2 x 35,00 DM) gutgeschrieben. Damit soll ein Anreiz geschaffen werden, den Schirm regelmäßig zu warten. Zudem organisiert der Verein im Frühjahr immer ein Wurftraining mit anschließendem (ebenso kostenlosem) Packen. Hierzu sind im Heft 2 Berichte abgefaßt.

Nochmals der Hinweis (wie auch in den vergangenen Jahren), daß in Loffenau Gastpiloten gerne gesehen sind. Wir heißen alle Drachenflieger willkommen, die gerne im Nordschwarzwald fliegen möchten und sich an unsere Fluggebietsregeln halten werden. Ansprechpartner im DCL ist der Vorstand oder alle anderen Mitglieder. Bei Interesse kann ein Informationsheft des Fluggebietes und unserer Organisation zugeschickt werden.

Drachenfliegerclub Loffenau
Frank Bürstle



Nach vielen Diskussionspunkten, z.B. Nachwuchsarbeit, Mitgliederwerbung, Pressearbeit, Höhe der Mitgliederbeiträge, Handicapfaktoren beim XC-Cup, UL-Geländezulassungen informierten die beiden DHV-Regionalbeiräte Wolfgang Brauer (Ost) und Helmut Großklaus (Nord) über die bisherige Arbeit.

Von Dirk Aue wurden die Ergebnisse des norddeutschen Streckenflugpokals (XC-Cup) bekanntgegeben. Dirk überreichte dem Sieger Dr. Claus Gerhard und der Schleppgemeinschaft Segeletz Schecks und Pokale.

Zum Abschluß hielt Prof. Dr. Uwe Apel (GSC Weser) noch einen interessanten Vortrag über Theorie und Praxis des Gleitschirmfliegens, der mit viel Beifall bedacht wurde. Der DCB Berlin wird am 22.1.2000 das nächste Vorstandstreffen ausrichten. Ansprechpartner ist Hans-Christoph Buddee. Insgesamt wie in jedem Jahr ein positiver Erfahrungsaustausch, der in den Diskussionen äußerst fruchtbare Ideen und Ansätze brachte.

Gleitsegelclub Weser
Helmut Giesen

Flugplatzfest

am 24. und 25. Juli veranstaltet der Drachenflugsportclub Weserbergland e.V. sein alljährliches Flugplatzfest. Alle Flieger und Nichtflieger sind hierzu herzlich auf unser Fluggelände im Weserbergland eingeladen. Im Vordergrund steht natürlich das Gleitschirm-, Drachen- und Ultraleichtfliegen. Für ein interessantes Rahmenprogramm und das leibliche Wohl ist aber auch gesorgt.

Nichtflieger können das Weserbergland mit einem unserer UL-Piloten erkunden. Gleitschirm- und Drachenpiloten tun dies auf eigene Faust nach einem Winden- bzw. F-Schlepp. Kontakt: Edgar Steffen, Tel.: 0511/774764 oder André Noltemeyer Tel.: 0511/2345379

Drachenflugsport Weserbergland
André Noltemeyer

Vorstandstreffen der „nordischen“ Drachen- und Gleitschirmvereine

Die Zusammenkunft fand mit einer guten Gesamtbeteiligung (12 Vereine) im Bremer Stammlokal des GSC Weser statt. Selbst 2 Berliner Vereine hatten den weiten Weg nicht gescheut. Nach einer kurzen Vorstellungsrunde wurden unter Leitung unseres 1. Vorstandes Dr. Dirk Aue die Tagesordnungspunkte gemäß Einladung abgehandelt.

Als Gast begrüßte Dirk den Präsidenten des DAeC Landesverbandes Bremen, Werner Redeker. In seiner Gastrede betonte Werner besonders die Zusammengehörigkeit aller Flugsportarten und zeichnete ein historisches Bild des „fliegerischen Bremens“. Er freute sich über den starken Idealismus, der von den Vertretern der relativ jungen Flugsportarten Drachen- und Gleitschirmfliegen eingebracht wird.

Neuer Ansprechpartner

Die Sportgruppe der Landeshauptstadt Wiesbaden hat seit den Vorstandswahlen am 15.03.99 einen neuen Ansprechpartner: Herr Winfried Berdellé, Gartenstr. 37, 65232 Taunusstein, Tel.geschäftl. 0611/313713, Tel.privat 06128/73270, e-mail: winfried.berdelle@wiesbaden.de



Asslarer Gleitschirmflieger

Am 12.03.99 fand die diesjährige Jahreshauptversammlung der Asslarer Gleitschirmflieger statt. Als 1. Vorsitzender wurde Werner Schlegel und als Beisitzer Stephan Braun bestätigt. Schriftführerin Sabine Mampoteng trat nach fünfjähriger Vorstandsarbeit zurück.

Der Verein bedankt sich nochmals für ihre geleistete Arbeit. Neuer Schriftführer ist Uwe Kerimzade, der schon seit 1995 dem Verein angehört. Zu den diesjährigen Höhepunkten zählt unter anderem die Vereinsmeisterschaft am 18.6.99, das Fliegerlager in Bad Salzungen vom 20. bis 22.08.99 sowie das Abfliegen vom 2. bis 10.10.99 (vorgesehen Türkei - kann sich noch ändern). Der neue Vorstand hat sich dazu entschlossen, Pilotinnen etwas zu bieten. Bis zum 31.12.99 zahlen Frauen nur die halbe Aufnahmegebühr. Außerdem hat der Verein eine neue homepage: <http://home.t-online.de/home/ASG-Schlegel>.

Asslarer Gleitschirmflieger
Werner Schlegel

FLY MIKE
Flugsportbekleidung

Wollt ihr **mehr** sehen...

Prospekt anfordern!

oder im **Online Shop**

www.fly-mike.de

Fly Mike, Melanchthonstr.8, 96450 Coburg
Tel:09561/55220 Fax:- 55228
e-mail: sportmike@t-online.de

Von Euch gewählt... Fly Mike Model März '99 Nadine

wählt das Fly Mike Model April '99 im Internet unter www.fly-mike.de

right4you

versicherungskonzept für
gleitschirm- und drachenflieger

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

fliegenfall

Drachenflieger und Gleitschirmflieger

z.B. Maximalinvalidität: DM 350.000,-
A-, B-Scheinpilot jährlich DM 309,10
Flugschüler jährlich DM 154,60

tandemhaftpflicht

Passagierschaden:
BRD: DM 320.000,- jährlich DM 690,00
Österreich: DM 428.000,-

ausrüstung

Diebstahl- oder Transportschaden

z.B. Neuwert DM 8.000,- jährlich ab DM 132,00

lebensversicherung

Ohne Risikozuschlag für den Flugsport

Info-Broschüre und individuelle Beratung unter:

Katzenbachstr. 65
70563 Stuttgart
Tel: (0711) 73 27 79
Fax: (0711) 7 35 43 79
eMail: parawing@aol.com
<http://www.parawing.de>

PARAWING
LUFTSPORTVERSICHERUNGEN
...denn Sicherheit fällt nicht vom Himmel

Bergmesse

Am Samstag, den 17. Juli 1999, werden durch unseren Drachenflugpfarrer Edgar Neidlinger ab 12:00 Uhr die Feierlichkeiten zum 25-jährigen Flugschuljubiläum Schorsch Steffl mit einer Bergmesse auf dem Startplatz der Hochplatte eröffnet. Auch hier blicken wir mit Dankbarkeit auf 20 Jahre Tradition im Achenal zurück. Im Anschluß daran feiern wir am Landeplatz beim „Weßner Hof“. Für reichlich Gesprächsstoff, Gaudi, Essen und Trinken ist gesorgt

Drachenfliiegerclub-Achenal
Albert Krämer



Mike Küng im Harz

Vor rund 500 Zuschauern-Piloten und auch erfreulich viel „nichtfliegendem“ Publikum aus der Umgebung zeigte der Österreicher Mike Küng beim Frühjahrsmeeting der Harzer Gleitschirmschule im März, was man

mit dem Schirm alles anstellen kann. Am Abend hielt Mike dann vor vollem Haus im Goslarer Fliegerhorst einen Vortrag über aktive Schirmbeherrschung und erläuterte anhand von Dias die gängigsten Flugfiguren für den Normalpiloten. Hochbetrieb herrschte sonntags am Windenstart. Reichlich Testschirme, der Schwerpunkt lag bei den DHV-Kategorien 1, 1-2 und 2 wurden von den Piloten ausgiebigst probegeflogen. Neue Gurtzeuge mit Sicherung gegen das „Vergessen“ der Beinschlaufen, Helme und anderes Zubehör vervollständigten die Palette. Den Reinerlös des Testival-Wochenendes, etwa 1000 DM, spendet die Harzer Gleitschirmschule für krebserkrankte Kinder.

Bettina Ebeling



Paradox



Lustiges rund ums Gleitschirmfliegen

Ein lustiges Büchlein über alles, was man mit dem Wort Para machen kann, hat Thomas Schulz gemacht. Von der „Parabel“ bis zum „Paral“ werden zu den Wortschöpfungen humorvolle Zeichnungen gestellt. Wer sich für dieses Büchlein interessiert, wendet sich an Thomas Schulz
Tel.: 089/529330.

Drachenfliiegerfest in Schriesheim

Am 14. und 15. August findet in Schriesheim das Sommerfest der Bergsträßler Drachenfliieger statt. Alle Gastpiloten sind dazu eingeladen. Gastfluggebühren werden an den beiden Tagen keine erhoben.

Am Samstagabend gibt es wieder deftige Livemusik mit viel frischem Bier. Der Ort ist wie gewohnt beim Landeplatz zwischen Schriesheim und Dossenheim.

Infos unter: Tel: 06201/182911.

Bergsträßler Drachenfliieger
Kai Ehrenfried

Szene G: »Mindestgeschwindigkeit«

Ich muß zugeben, daß ich bis zur Szene G, Thema Trimmgeschwindigkeit, auch jeweils auf die hohen Werte geachtet habe, in der Meinung, daß viel viel hilft. Und das, obwohl es eigentlich eine Binsenweisheit sein sollte, daß die eigentliche Stärke des Gleitschirmfliegens in seiner niedrigen Fluggeschwindigkeit liegt. Nur deshalb sind wir die Thermikkönige, ein gutes Stück vor den Drachen- und Segelfliegern. Diesen Vorteil geben wir mit ansteigender Trimmgeschwindigkeit auf, solange damit ein Anstieg der viel wichtigeren Mindestgeschwindigkeit verbunden ist. Zusätzlich handeln wir uns eine Menge Flugpraktischer Probleme ein. »Wer bremst verliert« war früher eine gute Regel im Hinblick auf einen drohenden Strömungsabriß oder Sackflug. Heute ist viel öfter zu sehen, daß diejenigen ins Schleudern geraten, die zuviel Gas geben. Einklapper sind zur Unfallursache Nr. 1 avanciert und sie passieren besonders leicht im Schnellflug. Erhöht man die Geschwindigkeit um die Hälfte von 30 auf 45 km/h, so klappt es nach meinen Beobachtungen ungefähr doppelt so oft und doppelt so heftig. Das Risiko steigt also um den Faktor vier. Deshalb ist schnell zu fliegen gefährlich, tief und schnell zu fliegen lebensgefährlich.

Im letzten Jahr habe ich meinen dynamischen zer gegen einen aktuellen 1-zer eingetauscht. Plötzlich war es wieder einfacher, bei den oft schwachen Bedingungen Höhe zu machen. Auch an den wenigen Hammertagen habe ich mich wohler gefühlt. Befreundete Ligapiloten haben mir bestätigt, daß sie mit ihren hochgezüchteten, schnellen Maschinen in der Thermik keinerlei Vorteil genießen und sich im Vergleich mit gutmütigen Seriengeräten abmühen müssen, um mithalten zu können.

Deshalb sollte eine niedrige Mindestgeschwindigkeit und eine niedrige Vorwärtsfahrt beim geringsten Sinken als Sicherheits- und Leistungsmerkmal viel stärker in den Mittelpunkt des Interesses rücken. Wer in ausreichender Höhe schneller fliegen möchte, kann das mit Speeder ohnehin tun. Eine Angabe dieser Werte im DHV-Testprotokoll wäre sicher nützlich für alle Piloten.

Sabine und Walter Wagner

Neuer Vorstand bei den Ostwindfreunden

Vorstandswahlen standen bei der 6. Mitgliederversammlung der Ostwindfreunde an. Dabei wurde die bisherige Stellvertreterin Monika Mostert-Ostermann zur neuen Vorsitzenden gewählt. Jürgen Bienhüls, bisher Sportwart Gleitschirm wurde 2. Vorsitzender. Neu dabei sind Dieter Weyer als Kassenwart, Martin Pieper als Sportwart Gleitschirm und Theo Odenthal als Sportwart Drachen. In ihren Ämtern verblieben Hans Josef Roggendorf als Schriftführer, Martin Küsters als Geländewart und Gerd Palmen als Umweltbeauftragter. Besonderen Dank gebührt den aus privaten Gründen ausgeschiedenen



Vorständen Gerhard Rosenbaum, Rudolf Hackenbroich und Herbert Zillessen für die in den vergangenen Jahren geleistete Arbeit. Mit der Wahl ändert sich auch die Vereinsadresse. Sie lautet ab jetzt: Ostwindfreunde e.V., Monika Mostert-Ostermann, Auf den Kempen 16, 41352 Korschenbroich, Tel: 02161/673071.

Neu eingeführt wurde ein regelmäßiger Stammtisch. Beginnend mit dem 14.06.1999, 19:30 Uhr wird er jeden 2. Montag im Haus Hubertus, Gladbacher Straße 124 in 50189 Elsdorf stattfinden. Interessierte Gäste sind uns jederzeit willkommen.

*Ostwindfreunde
Hans Josef Roggendorf*

GSC Frankenthermik sucht neue Mitglieder

Neue und vor allem aktive Mitglieder sucht der Gleitschirmclub Frankenthermik. Unser thermisch interessantes Windenschleppgelände Dagenbach liegt bei Trautskirchen, ca. 25 km westlich von Nürnberg/Fürth. Wir sind mit derzeit 25 Mitgliedern ein kleiner aber sehr familiärer Verein. Trotzdem gestalten wir auch 1999 wieder ein abwechslungsreiches und ereignisreiches Jahresprogramm. Einwöchige Reisen (z.B. Düne in Dänemark) oder auch Kurzreisen (1-2 Tage) sind für das Jahr 1999 geplant. Für die Organisation von Fahrgemeinschaften steht unser Info-Telefon zur Verfügung. Auch oder vor allem das Thema Sicherheit wird bei uns groß geschrieben. Der Verein organisiert ein gemeinsames Sicherheitstraining und unterstützt dieses auch finanziell. Ein Fortbildungskurs auf unserem Schleppgelände, durchgeführt vom DHV-Schleppbeauftragten Horst Barthelmes sowie regelmäßiges Rettungsschirmwerfen in einer Turnhalle ergänzen das Thema Sicherheit. Wer Interesse hat, unseren netten „Haufen“ einmal näher kennenzulernen, ist auf unserem monatlichen Stammtisch herzlich willkommen. Nähere Informationen hierzu oder allgemein zu unseren Aktivitäten erhaltet ihr bei unserem Sportwart Thomas Rönz (Tel.: 09122/71768 oder per e-mail: andrea.roenz@7fun.de).

Gleitschirmclub Frankenthermik.
Thomas Rönz

Flugsimulator auf der Free Flight '99

Dieter Kamml, Vorstand und „Daniel Düsentrieb“ des DC Bavaria Ruhpolding, war von der Werbewirksamkeit seines Flugsimulators schon immer überzeugt und der Ansturm von echten und Möchteauchmalgern-Piloten auf der Free Flight war für ihn keine Überraschung. Vor allem für die luftige Stahlkonstruktion des Aufbaus, die schon von weitem die Blicke auf sich zieht und für die realitätsnahen Flugbewegungen (Steuerbewegungen, Bügeldruck) wurde er gelobt. Damit auch andere Clubs die Möglichkeit haben, auf Flugfesten und Veranstaltungen die Werbetrommel für ihren Verein und fürs Drachenfliegen allgemein zu rühren, kann der Simulator kostengünstig beim DCBR ausgeliehen werden. Nachahmer sind willkommen und erhalten ebenfalls gerne Informationen! Kontaktadresse: Dieter Kamml, Tel.: 08654/7267, e-mail: dk@best.baynet.de.

Delta Club Bavaria Ruhpolding



Moderner Vierkampf

Auf der Jahreshauptversammlung des CfD Hardheim wurde die bewährte Führungsmannschaft, mit Gerald Katzenmaier als 1. Vorsitzenden an der Spitze, einstimmig wiedergewählt. Der Odenwaldpokal wird in diesem Jahr erstmals als moderner Vierkampf durchgeführt. Dabei treten Teams, bestehend aus 4 Mann, je einem Drachenflieger, Gleitschirmflieger, Mountainbikefahrer und Läufer, an. Der Wettbewerb wird als Fun-Wettbewerb durchgeführt. Die Sieger werden mit Pokalen und Sachpreisen ausgezeichnet. Bei der anschließenden Siegerehrung für den Vereinspokal sowie Streckenpokal wurden die Sieger ausgezeichnet. Den Vereinspokal im Drachenfliegen gewann Reinhard Deitrich vor Stefan Münch und Bernd Büdel. Bei den Gleitschirmfliegern siegte Gaby Hauck vor Gottfried Hauck und Jürgen Weiss. Den Streckenpokal sicherte sich Jürgen Weiss.

Club für Drachenflugsport Hardheim
Jürgen Weiss



Thermikmöwen

Bei den Neuwahlen des Möwen-Vorstandes wurden die »alten« Vorstandsmöwen mit großer Mehrheit im Amt bestätigt. In der Flugsaison '98 konnten gerade mal 2/3 der sonst durchschnittlichen Flugbewegungen wetterbedingt durchgeführt werden. Eine Möwe schaffte dann doch noch einen »kleinen Hüpfen«. Oldie-Möwe Helmut Giesen landete nach 1,5 h etwas abgeschlafft in der Nähe der Ortschaft Scheeßel (30 km) bei einem entlegenen Bauernhof. Der neu-gewordene freundliche Landwirt brachte die lahme Möwe wieder zurück in ihr Nest bei Lüdigen. Fliegerischer Streckenweltrekord wäre die Strecke gewesen, die unser Vereinsmotorrad zwischen Winde und Startplatz '98 zurückgelegt hat: 590 km!! und das fast ausschließlich mit unserer fleißigen Boden-Möwe Tassi - möwenstark!



Die Vorstandschaft der Thermikmöwen

Um einigen lahmen Möwen wieder Flügel zu machen, hat sich unsere Sportwart-Möwe Rolf einige Neuigkeiten für '99 einfallen lassen. So wird z.B. ein Spaßfestival à la St. Hilaire stattfinden. Desweiteren gibt es eine Ausschreibung für den 1. GSC-Streckenflugmeister und traditionell wird der 5. Gleitsegel-Cupgewinner ermittelt. Für die Saison '99 haben 4 Transport-Möwen die Lizenz zum »Mitfliegen«. Interessierte, die auch mal die Welt aus der Möwenperspektive sehen möchten, haben jetzt die Gelegenheit dazu. Sicherlich auch eine schöne Geschenk-Idee! Anfragen an die Geschäftsstelle, Tel: 0421/230839.

Gleitsegelclub Weser
Helmut Giesen

★ OFS-PROTECT

Betreute Flugwochen für Junior- und Urlaubspiloten mit Alpeinweisung und Praxisfortbildung in den Fluggebieten von OFS im Allgäu und Südtirol.

Dauer:	5 Tage (Mo.- Fr.)
Kosten:	DM 490.— incl. Fluglehrerbetreuung
Termine:	PRO 05 28.06. – 02.07.99 PRO 06 19.07. – 23.07.99 PRO 07 09.08. – 13.08.99 PRO 08 23.08. – 27.08.99 PRO 09 06.09. – 10.09.99 PRO 10 11.10. – 15.10.99 PRO 11 08.11. – 12.11.99

Achtung: Auch ideal für die zum unbeschr. LFS zu absolvierenden Zeitflüge

★ OFS-ALPINE FLUGWOCHEN

Geführte Flugtouren mit Fluglehrer-Betreuung im Allgäu und Tirol sowie in Südtirol und den Dolomiten, für naturverbundene und lebensfrohe LFS-Piloten. Ausreichende „Kondition“ und eigener Funk wünschenswert! Tourenplanung jeweils 4-6 Fluggebiete! Passagierflüge für Begleitpersonen möglich!

Tourdauer:	jeweils 7 Tage (So.- Sa.)
Tourkosten:	DM 790.— incl. Hotel*** DZ/Ü/F, Fluglehrerbetreuung, Autotransfer und Almhütten- bzw. Törggelpartie ! DM 490.— Begleitperson
Termine:	AFW 01 13.06. – 19.06.99 (Allgäu und Tirol) AFW 02 19.09. – 25.09.99 (Südtirol/Dolomiten) AFW 03 17.10. – 23.10.99 (Südtirol/Dolomiten) AFW 04 14.11. – 20.11.99 (Südtirol/Dolomiten)

- ★ OFS-TECHNIK & TAKTIK 26.09.– 01.10.99
- ★ OFS-NAMIBIA SKY-ADVENTURE (HG+GS) DEZ '99
- ★ Lautend Windschleppkurse
- ★ Probefliegen !
BOLERO • ELECTRON • FLAIR • IGNITION • u.a.

Komplettes OFS-Flugsportprogramm bitte anfordern !

Schulung - Verkauf Service - Reisen

OFS Paragliding GmbH
Ostallgäuer Fliegerschule
Marktoberdorf & Pfronten im Allgäu

Postanschrift:
Postfach 1223 - 87610 Marktoberdorf

Neu ! Fon 083 42/89 94 05
Fax 083 42/89 94 06

Ihr **FLY-GUIDE** für das Allgäu,
Südtirol und die Dolomiten

Rücksichtsloses Fliegen

Schon 1993 habe ich den Artikel „Safety comes first“ von Bruno Gantenbrink gelesen und konnte viele der genannten Aspekte aus dem Segelflug auch auf das Gleitschirmfliegen übertragen. Heute, sechs Jahre später, hat sich beim Gleitschirmfliegen noch ein anderes Sicherheitsrisiko hinzugesellt, das ich sehr bedenklich finde: aggressives und rücksichtsloses Fliegen.

Ganz typisch war mal wieder ein Flugtag Anfang März in Westendorf. Nach einer längeren Schlechtwetterperiode waren alle versammelt. Profis, Streckenflieger, Genußflieger und auch Anfänger und Flugschüler tummelten sich in großer Zahl am Startplatz. Die thermischen Verhältnisse waren sehr gut und ein langer Flug mit mindestens 500 Meter Startüberhöhung war für viele Piloten realisierbar, ein richtiger Genußtag also!

Klar, daß man den Bart mit einer großen Zahl „Kollegen“ teilen mußte. Wegfliegen war durch die Schneemassen noch nicht möglich und so waren Anfänger, Genußflieger und Profis mehr oder weniger eng zusammen.

Jetzt muß ich zugeben, daß ich mich auch über zu weite Kreise von anderen in der Thermik ärgern kann. Auch ich lasse mich dann schon mal etwas zurückfallen und ziehe eng innen am anderen Piloten vorbei. Aber an dem Tag flogen alle wie aufgeregte Hornissen. Es gab immer einen, der noch enger drehen konnte und so wurden selbst einige Profis durch abrupte 90 Grad Haken auf Tuchfühlung innen überholt. Es war ein einziges wildes Durcheinander.

Dabei ging es um nichts. Wir waren alle froh, wieder in der Luft zu sein. Es hat auch in weiteren Kreisen problemlos getragen. Wir hätten uns alle entspannt zurücklehnen und den Flug genießen können. Es gab nichts zu gewinnen, keiner kam durch den Deckel, keiner brauchte eine gute Abflugposition. Es herrschte eine völlig unverständliche und unsinnige Aggressivität und Rücksichtslosigkeit in der Luft, die sicher nicht nur mir den Spaß verdarb.

Im Gegensatz zum Segel- und Drachenflieger, der auf andere Piloten und Helfer angewiesen ist, um seinen Sport auszuüben, scheint sich bei den weitgehend unabhängigen Gleitschirmfliegern eine ungesunde Einzelkämpfermentalität auszubreiten. Jeder ist der Konkurrent des anderen, am Startplatz und in der Luft. Achtet mal darauf, wie viele Piloten nach einem eigentlich tollen Flug am Landeplatz ihren Schirm zusammenraffen und, ohne links und rechts zu schauen, still verschwinden.

Besonders gefährlich ist dabei, daß durch das völlig unsinnige Konkurrenzverhalten auch das Flugrisiko für alle erheblich ansteigt. Daß auch der Flugspaß ein ganzes Stück

darunter leidet, ist eine andere, aber nicht weniger traurige Sache. Und daß die Gleitschirmfliegerzunft anscheinend immer mehr auseinander driftet, bringt auch keine Sympathiepunkte. Manchmal wünsche ich mir die Zeiten zurück, als wir alle mit den Rechteckmatratzen nach einem 10 Minuten Sinkflug glücklich und ausgelassen am Landeplatz im Gras saßen und jeden neuen Flieger als Mitglied einer verschworenen Gemeinschaft begrüßten.

Franz N. Metzger

Vegetationsschutz an Startplätzen DHV Info 99

Die Einbeziehung der zuständigen Naturschutzbehörde des Landkreises ist beim Trittschutz enorm wichtig, um vorprogrammierte Schwierigkeiten bei der Anlage eines für Flieger geeigneten Trittschutzes von Anfang an auszuschalten.

So bekamen wir erhebliche Probleme mit der Behörde, da wir beim Einbau einer Trittschutzmatte mit mitgebrachtem Mutterboden und neuem Rasensamen gearbeitet haben sollen. Zudem hatten wir – nach Meinung der Behörde – ein paar Büsche weggerodet. Es drohte sogar die Sperrung des Startplatzes und damit der Verlust eines Fluggebietes, für das wir jahrelang gekämpft hatten.

Diese Schwierigkeiten verdeutlichen, wie wichtig es ist, mit der Naturschutzbehörde genaue Absprachen über Art und Umfang der Anlage und Befestigung von Startplätzen zu treffen, will man die Zulassung für einen Startplatz erhalten. Es hat sich auch als sehr vorteilhaft erwiesen, der Naturschutzbehörde die Mithilfe bei eventuellen Ausgleichsmaßnahmen anzubieten, wie etwa einen unentgeltlichen Arbeitseinsatz des Vereins bei der Säuberung eines Naturschutzgebietes.

Weiterhin ist es wichtig, die Öffentlichkeit über die getroffenen Maßnahmen zu informieren (Pressemitteilung) und so auch hier eine positive Grundstimmung zu erzeugen. Wir möchten darauf hinweisen, daß uns Kunststoffmatten für die Befestigung eines Startplatzes aus ökologischen Gründen bedenklich erscheinen. Wenn dort die Vegetation gründlich einwächst, werden diese Massen nicht mehr ohne großen Aufwand bei gleichzeitiger Beschädigung der Vegetation zu entfernen sein.

Die Drachen- und Gleitschirmflieger Rhein-Mosel-Lahn e.V. entschieden sich daher für Naturfaser-Bastmatten zur Befestigung ihrer Startplätze. Diese bietet zum einen große Trittsicherheit beim Start, zum anderen verwittert diese Matte

nach einigen Jahren vollständig und hinterläßt so keine Rückstände in der Landschaft, die zudem noch teuer entsorgt werden müssten. Die Bastmatten dürften auch wesentlich einfacher einzubauen und gleichzeitig haltbarer sein als eine Holzlattenkonstruktion, die unter Umständen auch Verletzungsgefahren mit sich bringen könnte.

Wer mehr über die Aktivitäten der Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn e.V. erfahren möchte, wende sich an: Werner Schmitt, Tel: 06773/418.

Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde
Rhein-Mosel-Lahn
Frank Herr

Anmerkung des DHV:

Grundsätzlich gilt: So wenig Technik wie möglich, soviel wie nötig. Entscheidende Parameter sind beispielsweise Nutzungsfrequenz, Neigung und Bodenfeuchtigkeit des Geländes. Kunststoffmatten können dann sinnvoll sein, wenn durch intensive Startplatznutzung die Vegetation im Kernbereich keine Chance zum Aufkeimen hat. Die Anmerkung hinsichtlich der Einbeziehung der Naturschutzbehörden ist richtig. So kann Ärger von vornherein vermieden werden. Für den 2. Teil des DHV-Projektes „Vegetationsschutz an Startplätzen“ bittet das DHV-Referat Flugbetrieb alle Geländehalter weiter um Mithilfe. Wir benötigen Erfahrungsberichte zum Thema Vegetationsschutzmaßnahmen, um die Ergebnisse an alle Geländehalter weitergeben zu können.

Björn Klaassen
Referat Flugbetrieb

Landen in Kontrollzonen kann teuer werden

Ohne eine gewissenhafte Streckenflugplanung mit intensiver ICAO-Kartenstudium kann ein Streckenflug ganz schnell böse ins Auge gehen. So geschehen im August '98 im Wallis. Aufgedreht auf 4.500 m, Wolkengeflüster Richtung Brig, abgesehen hinter Sion, gewitterbedingt. Ach stimmt, da war noch etwas. Sah irgendwie so aus wie ein größerer Flugplatz. Gut, ein paar Segelflieger gurkten beruhigend durch die Gegend. Mit 3 m-Saufen war eine hangnahe Landung auf dem Golfplatz kein Problem mehr.

Nur komisch, daß ausgerechnet beim Abbauen ein paar Jets an mir vorbei rauschten. Plötzlich schoß mir ein Gedanke durch den noch thermikverdrehten Kopf: Kontrollzone. Ich bin zwar schnell beim Abbau, aber nach 10 Minuten war schon die etwas aufgebrachte Polizei da, mit der Frage: »Ja wissen Sie denn nicht, daß Sie hier nicht landen dürfen?«. Ich stammelte irgend etwas von Notlandung und einziger Wiese weit und breit, aber dies zog anscheinend nicht. Fazit: Landeabenteuer mit zwei Stunden Wache-Protokoll-Aufenthalt und nach einem halben Jahr ein Bußgeldbescheid, sogenannte Ordnungswidrigkeit LuftVO 6 43 des 6 58 Abs. 1 von 236,00 DM. Das LBA klärte mich davor auf, daß jede Tätlichkeit im Ausland in Deutschland abgehandelt wird. Also, an alle XL-Cracks: Die blauen und roten Rechteckstriche in der ICAO-Karte sind keine Landewiese mit Einschlaggarantie, sondern sehr teure Nobellandeplätze!

Ein Ammergauer Drachenflieger

G R I E C H E N L A N D

fly **OLYMPIC**
EAGLES CLUB e.V.
UNTER DEUTSCHER LEITUNG

**DAS CAMP FÜR DRACHEN-
UND GLEITSCHIRMFLIEGER**

**1 Woche
ab DM 695,-**

SOMMERFLUGGEBIETE
Olymp - Meteora-Klöster - Ossagebirge - Kreta

WINTERFLUGGEBIETE
Süd-Griechenland - Peloponnes

Info & Prospekt anfordern! Video DM 15,-

DEUTSCHLAND: Tel. 00 49/8 21/2 62 95 51, Fax 2 62 95 50 - GRIECHENLAND: Tel./Fax 00 30/3 52/4 44 64
e-mail: eagles-club@kat.forthnet.gr - http://ourworld.compuserve.com/homepages/olympic_eagles

Strecke



+++ Sepp
den/Ber

Deutsche Hängeflugmeisterschaft 1999

Zwischenwertung 18.5.99

Gschwendtner startet mit Deutschen Rekord-
und Otterpohl landet auf Insel in der Nordsee+++

TREK



sponsored by

Foto: Oliver Barthelms



Auch in diesem Jahr beginnt die Streckenflugsaison witterungsbedingt sehr zäh. Gerade im Wonnemonat Mai konnten bisher nicht die Ergebnisse der vergangenen Jahre erzielt werden. Bis zum Stichtag 15. Mai hatten 40 Piloten ca 70 Flüge eingereicht, sie verteilen sich fast gleichmäßig auf Drachen und Gleitschirm.

Mit zwei Deutschen Rekorden startete Sepp Gschwendtner in die neue Saison. Mit einem ZR vom Thurntaler mit dem Wendepunkt Senges Alm schraubte er seinen eigenen Deutschen Rekord ZR vom Vorjahr auf 137,4 km und den Geschwindigkeitsrekord über 100 km Zielrück auf 25,13 km/h. Am folgenden Tag gelang ihm eine noch weitere Strecke in die gleiche Richtung nach Trens über 143 km, diese Strecke konnte jedoch nicht als weiterer Rekord anerkannt werden, da die Unterschrift eines Sportzeugen fehlte.

Mit diesen Flügen setzte er sich souverän an die Spitze der Wertung vor Wolfgang Opitz, dem ebenfalls zwei geschlossene Aufgaben vom Thurntaler über 115 km gelangen. An dritter Stelle in der Zwischenwertung folgt, als vorläufig bester Newcomer, Uli Mayr, der am 31.3. u. 01.4. von Dosso Lau zwei flache Dreiecke in Italien dokumentierte.

Die Drachenflieger punkteten zeitgleich in Kärnten von der Emberger Alm aus. Das weiteste Dreieck mit 188,2 km gelang Jürgen Tulzer am 01.04., Reinhold Dreier flog ein Dreieck mit 182,9km und Wolfgang Lengauer 182,6 km.

Da Jürgen Tulzer am Vortag bereits ein 170km Dreieck vorgelegt hatte, übernahm er mit diesen beiden Flügen auch die Führung in der Gesamtwertung.

Da Deutschlandflüge bisher so gut wie gar nicht durchgeführt werden konnten, stehen alle Piloten mit nur 2 Flügen in der Wertung, einzige Ausnahme Bernd Otterpohl. Ihm wurde das norddeutsche Festland zu eng, er wich auf die ostfriesischen Inseln aus. Zwar hatte er von dem Startplatz an der Winde in Bahrenborstel den Leuchtturm von Norderney als Wende ausgeschrieben, landete aber auf der östlichen Nachbarinsel Baltrum am Nordseestrand.

Rudl Bürger

Zwischenwertung

Stand: 18.5.99

D=Damenwertung J=Juniorenwertung T=Tandemwertung N=Newcomer (keine Teiln. in den letzten 3 Jahren)

GS offene Klasse

Platz	Name	Verein	Gerät	1.Flug	2.Flug	3.Flug	D/M/N	Gesamt
1	Gschwendtner Sepp	DGC Tegernseer Tal	Free x Oxygen	240	250	75		565
2	Opitz Wolfgang	GSC Hochries-Samerberg	Sigma 4	201	201			402
3	Mayr Uli	GSC Paratoc Konstanz	Perche Sonic	163	138		N	301
4	Röche Martin		Swing Astral	100	110			210
5	Richers Kai	GSC Hochries-Samerberg	Sigma 4	204				204
6	Kiener Harald		Free X Proto	190				190
7	Münzner Markus	DGC Rottal am Inn	FreeX frantic Plus L	184				184
8	Springel Rainer		Nova Xyon	183				183
9	Plenagl Johann	DGC Tegernseer Tal	Free x Oxygen	146	22	13		181
10	Neumann Dieter	DGC Rottal am Inn	Free X Spear	69	102			171

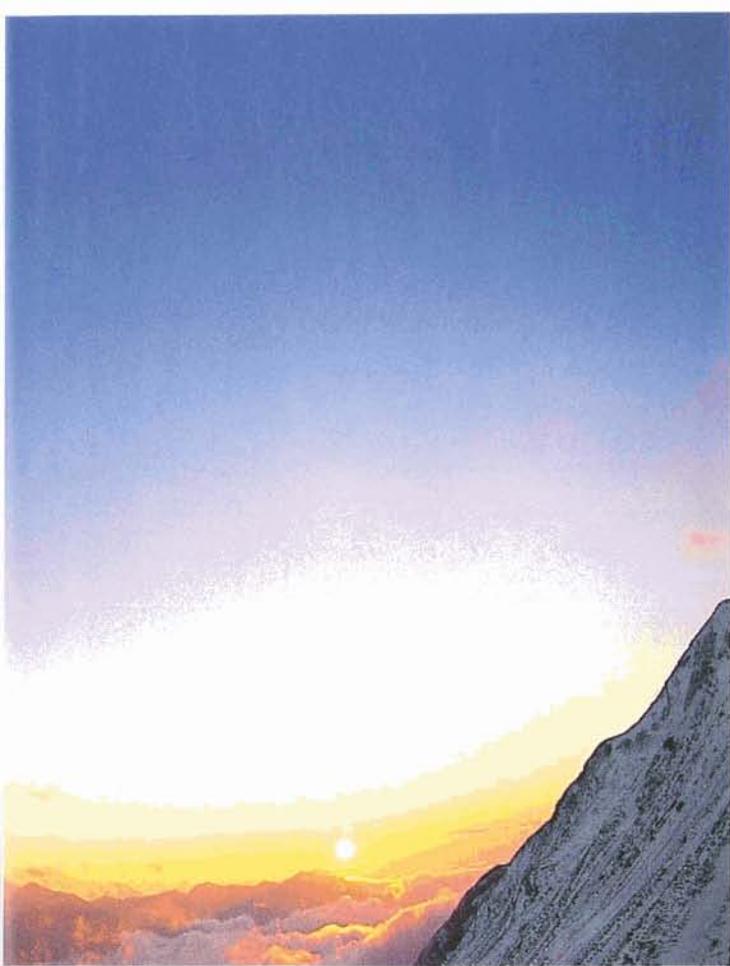


Foto: Martin Scheibel

GS Sportklasse (Gütesiegelklasse max 1-2)

Pplatz	Name	Verein	Gerät	1.Flug	2.Flug	3.Flug	DJUN	Gesamt
1	Hirtl Franz	Kaiserwinkel Kössen	Apco Sierra	81	124			205
2	Schindler Rupert		Swing Arcus M	71	109		N	180
3	Nagler Werner	1.PFC Schwaben	Swing Arcus L	54				54

GS(Tandem)

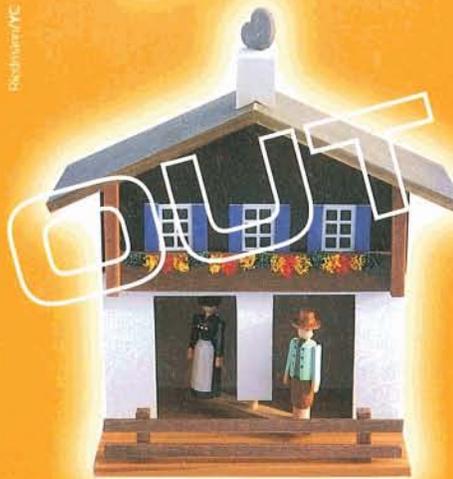
Pplatz	Name	Verein	Gerät	1.Flug	2.Flug	3.Flug	DJUN	Gesamt
1	Joos Achim	Casa-Flugschule	Bruno-Banani Pro	129			JUN	129
2	Malecki Andreas	GSC Diomedia	Swing Astral Twin	65			N	65

HG

Pplatz	Name	Verein	Gerät	1.Flug	2.Flug	3.Flug	DJUN	Gesamt
1	Tulzer Jürgen	DCB Ruhpolding	Bautek Twister	329	297			626
2	Lengauer Wolfgang		Bautek Twister	177	320			497
3	Otterpohl Bernd	Kirchdorf-Bahrenborstel	Bautek Twister	124	115	205		444
4	Christ Clemens	DFC Homburg	Wills Wing XC	225	110			335
5	Dreier Reinhold	DCB Ruhpolding	Bautek Twister	320				320
6	Vogel Karlheinz	Nordbayrische Drachenf.	Moyes CSX	168	143			311
7	Greiner Arno	Nordbayrische Drachenf.	Bautek Twister	131	168			299
8	Lüders Konrad	Falken Crawinkel	Laminar ST	171				171
9	Freier Wolfgang	Ammergauer Drachenfl.	Bautek Twister	141				141
10	Gräper Hans	Kirchdorf-Bahrenborstel	Bautek Twister	134				134

Die Ergebnisse in der FAI-Klasse 2 werden inoffiziell auch innerhalb der FAI-Klasse 1 mit dem Faktor 1,18 gewertet.

Red Bull Air Race



Technik von gestern



Technik von heute

Das neue IQ Basis II mit Wetterstations-Funktion!

- **NEU:** Wetterstations-Funktion mit Aufzeichnung des Luftdruckes der vergangenen 48 Stunden, Anzeige in hPa und graphische Darstellung der Luftdrucktendenz in 0,1 hPa/Std.
- Einfach anwählbare Grundfunktionen: 2 Höhen, Vario (analog, digital, Mittelwert), Speed, Uhrzeit und Stoppuhr, Temperatur und Akustik
- Speicher für die Daten der letzten 10 Flüge
- Batteriestandsanzeige permanent sichtbar



Außerdem in der IQ-Serie erhältlich:
IQ Classic
IQ Competition/GPS



IQ Flying - das Video:
Tips, Tricks und Bedienung der IQ-Instrumente

Braüninger Flugelectronic
Putrichstr. 21 · D-82362 Weilheim · Tel. +49-881-64750
Fax +49-881-4561 · E-mail: info@brauniger.com

A: Fliegerate GmbH Tel +43-4842-6271
CH: Sky Sports AG Tel +41-67-10271
NL: DTC International Tel +31-162-520151
I: Aire Comizzolo Tel +39-031-658428

BRAÜNINGER
FASZINATION DES FLIEGENS
www.brauniger.com

Flüge GS 1999

Datum	Pilot	Fluggerät	Startplatz	Aufg.	Startpunkt
			1. WP	2. WP	3. WP/ Ziel/ bei FS Landung
			total km	MF	Punkte
20.09.98	Sattler Gerhard	Swing Ventus	Dischingen Schleppgel Stötten(Windsack)	FSagB	Dischingen Schleppgel Unterböhringen (westl)
			44,6	1,5-1	62
29.01.99	Raab Eckard	Edel Energy	Jama Teneriffa Tauch Startplatz	FS2WP	Jama Startplatz La Florida
			23,6	1,5-1	33
14.03.99	Neumann Dieter	Free X Spear	Thurmtaler Rammstein Gipfel	FS1WP	Thurmtaler BS Pichl
			40,4	1,5-1	54
20.03.99	Hennig Peter	Swing Ventus	Bassano Mt. Cengio Kapelle	ID	Dalla Mena Dalla Mena
			77,8	1,75	136
31.03.99	Richers Kai	Sigma 4	Thurmtaler Gitsch BS	ZR	Thurmtaler TS Thurmtaler TS
			116,6	1,75	204
31.03.99	Mayr Uli	Perche Sonic	Dosso Lau Garavatti	ID	Prato Valentino Prato Valentino
			79,1	1,75	138
31.03.99	Gschwendtner Sepp	Free X Oxygen	Thurmtaler Senges Alm	ZR	Stalpen Stalpen
			137,4	1,75	240
01.04.99	Neumann Dieter	Free X Spear	Thurmtaler Mühlbach Gasthof Huber	FS1WP	Thurmtaler BS Pichl
			51,8	1,5-1	69
01.04.99	Kiener Harald	Free x Proto	Emberger Alm Gitsch BS	FS1WP	Sattellegger Haus Bruneck nordöstl.
			33,9	1,5-1	190
01.04.99	Joos Achim	Bruno Banani Proto	Monte Avena Lago del Mis SM	ID	Monte Avena SP Monte Avena SP
			73,9	1,75	129
01.04.99	Mayr Uli	Perche Sonic	Dosso Lau Garavatti	ID	Prato Valentino Prato Valentino
			93,1	1,75	163
01.04.99	Gschwendtner Sepp	Free X Oxygen	Thurmtaler Trems Kirche	ZR	Stalpen Stalpen
			143	1,75	250
01.04.99	Opitz Wolfgang	Sigma 4	Thurmtaler Thurmtaler MS	ID	Silian Kirche Silian Kirche
			114,9	1,75	201
01.04.99	Nebel Manfred	FreeX Spear	Monte Nudo Kapelle St. Martino	ID	Laveno Hafen Laveno Hafen
			62	1,75	109

Datum	Pilot	Fluggerät	Startplatz	Aufg.	Startpunkt
			1. WP	2. WP	3. WP/ Ziel/ bei FS Landung
			total km	MF	Punkte
01.04.99	Schindler Rupert	Swing Arcus M	Monte Nudo Kapelle St. Martino	FS2WP	Laveno Hafen Rancio
			54,7	1,5-1	71
02.04.99	Röche Martin	Swing Astral	Monte Avena Monte Peron	ZR	Monte Avena SP Monte Avena SP
			57,4	1,75	100
02.04.99	Appel Armin	Swing Cirrus	Emberger Alm Lussensee	ID	Greifenburg Friedhof Greifenburg Friedhof
			80,9	1,75	142
02.04.99	Hirtl Franz	Apco Sierra	Steinplatte Grubhöndel Gipfel	FAI	Waidring Filzen Kirche
			40,4	2	81
02.04.99	Kutz Holger	Swing Ventus Taxenbach	Wildkogel	FS	Wildkogel BS
			50,6	1	51
02.04.99	Blum Christian	Advance Omega 4	Nebelhorn Gerstruben Gasth.	FAI D	Seealpe Hindelang Fink
			53,1	2	106
02.04.99	Probst Werner	Advance Omega 4	Thurmtaler Mühlbach Gasthof Huber	FS2WP	Thurmtaler BS Weintal Kirche
			65,5	1,5-1	92
03.04.99	Biburger Frank	Swing Astral	La Crocetta Montegrino Kirche	ID	La Crocetta SP La Crocetta SP
			27,6	1,75	48
03.04.99	Röche Martin	Swing Astral	Monte Avena Monte Peron	ZR	Fonzaso Zentr. Fonzaso Zentr.
			62,6	1,75	110
03.04.99	Lauer Gunther	Swing Mistral	Niedere Schrockenkirche	ZR	Bezzau TS Bezzau TS
			38,8	1,75	68
03.04.99	Schindler Rupert	Swing Arcus M	Sasso del Ferro Kapelle St. Martino	ID	Laveno Hafen Laveno Hafen
			62	1,75	109
03.04.99	Herthnek Holger	Airwave XMx	Monte Avena Peron Ort	ID	Mt. Avena Gipfelkreuz Mt. Avena Gipfelkreuz
			79,4	1,75	139
05.04.99	Biburger Frank	Swing Astral	La Crocetta Rif. Sette Termini	ID	La Crocetta SP La Crocetta SP
			27,9	1,75	49
10.04.99	Springer Rainer	Nova Xyon	Thurmtaler Weintal Kirche	ZR	Thurmtaler BS Thurmtaler BS
			104,6	1,75	183
10.04.99	Neumann Dieter	Free X Spear	Thurmtaler Weintal Kirche	FS1WP	Thurmtaler BS Neunhäusern
			75,9	1,5-1	102
10.04.99	Opitz Wolfgang	Sigma 4	Thurmtaler Gitsch BS	ID	Stalpen Stalpen
			114,8	1,75	201
10.04.99	Malecki Andreas	Swing Astral Twin	Monte Avena Monte Serva	FS1WP	Monte Avena Gipfel Castello Lavazzo
			46,5	1,5-1	65
10.04.99	Münzner Markus	FreeX Frantic Plus I	Thurmtaler Weintal Kirche	ID	Thurmtaler BS Thurmtaler BS
			104,9	1,75	184
10.04.99	Plenagl Johann	Free X Oxygen	Thurmtaler Gitsch BS	FS1WP	Thurmtaler TS Silian LP
			116,6	1,5-1	146
26.04.99	Reinhardt Kai	Gin Gliders Bonanza	Emberger Alm Knoten	ID	Sattellegger Haus Sattellegger Haus
			30,6	1,75	54
01.05.99	Gschwendtner Sepp	Free X Oxygen	Wallberg Erl Kirche	FS 2WP	Wallberg Gipfel Reit i. Winkel Kirche
			50,1	1,5-1	75
02.05.99	Plenagl Johann	Free X Oxygen	Wallberg	FS	Elmau Rosskapelle Hagenberg
			13	1	13
02.05.99	Nagler Werner	Swing Arcus	Emberger Alm Knoten	ID	Sattellegger Haus Sattellegger Haus
			30,6	1,75	54
03.05.99	Hirtl Franz	Apco Sierra	Hochfellen Scheffauer	FS2WP	Seegatterl Passauer Haus Wiesenseetal Gasthof
			86,3	1,5-1	124
03.05.99	Plenagl Johann	Free X Oxygen	Wallberg	FS	Elmau Rosskapelle Aschersdorf
			22	1	22
09.05.99	Mittner Börry	Advance Omega 4	Bad Wildbad Serres Kirche	FS1WP	Weststartplatz Hochdorf
			39	1,5-1	54

0351 494 0351

Die Gleitschirmschule - Der Flugsportausrüster
Freiberger Strasse 39 - 01067 Dresden

Der Flugsportausrüster für

- ◆ Sachsen
- ◆ Sachsen- Anhalt
- ◆ Brandenburg
- ◆ Berlin
- ◆ Mecklenburg Vorpommern
- ◆ Thüringen

FLIGHT PARK TOP GLIDERS

Flüge HG 1999

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
			Total km	MF			Punkte	
21.09.98	Otterpohl Bernd	Seedwings Merlin 148	Campitello Col.Rodella Marmolada BS 51,0	FAI	M.de Sovra BS	2	Campitello TS Rif. Paolino BS	102
23.09.98	Otterpohl Bernd	Seedwings Merlin 149	Campitello Col.Rodella Marmolada östl. Haus Ciapeta 57,4	FAI	Canazei Campingplatz Langkofel BS	2	Karepass TS	115
30.12.98	Kuhmann Thomas	Firebird Laser 14	Famara Lanzerote Mirador del Rio Sendemast 32,2	ZR	Famara Rampe Famara Rampe	1,75		56
20.03.99	Lengauer Wolfgang	Bautek Twister	Bassano Revin e See Ostufer 100,9	fID	Rubbio Sender	1,75	Semonzo Kirche Semonzo Kirche	177
20.03.99	Tulzer Jürgen	Bautek Twister	Bassano Revin e See Ostufer 100,9	fID	Rubbio Sender	1,75	Semonzo Kirche Semonzo Kirche	177
31.03.99	Tulzer Jürgen	Bautek Twister	Emberger Alm Radlberger Alm 169,5	fID	Zettlersfeld BS	1,75	Grifenburg Kreuzung Toblach Kirche	297
31.03.99	Vogel Karlheinz	Moyes CSX	Bassano Mt. Tomba Schiachfeld 81,6	fID	Mt. Cengio	1,75	Semonzo Kirche Semonzo Kirche	143
01.04.99	Lengauer Wolfgang	Bautek Twister	Emberger Alm Radlberger Alm 182,6	fID	Zettlersfeld BS	1,75	Grifenburg Kreuzung Taistner Vorderalm	320
01.04.99	Dreier Reinhold	Bautek Twister	Emberger Alm Zettlersfeld BS 182,9	fID	Pfannhornhütte	1,75	Grifenburg Kreuzung Goldeck Sender	320
01.04.99	Tulzer Jürgen	Bautek Twister	Emberger Alm Kleblach / Lind Draubrücke 188,2	fID	Zettlersfeld BS	1,75	Grifenburg Kreuzung Taistner Vorderalm	329
01.04.99	Graf Wolfgang	Moyes Xtralite	Emberger Alm Zettlersfeld BS 68,8	FS1WP	Grifenburg Friedhof Steinefeld	1,5-1		85
02.04.99	Lüders Konrad	Icaro Laminar ST	Venetberg Gschwandkopf 97,9	ZR		1,75	LP Zams LP Zams	171
02.04.99	Christ Clemens	Wills Wing XC 155	Emberger Alm Radlberger Alm 84,4	fID	Zettlersfeld BS	1,5-1	Grifenburg Kreuzung Grifenburg LP	110
02.04.99	Kammli Dieter	Vega MX	Emberger Alm 31,6	FS		1	Grifenburg Kreuzung Zettlersfeld LP	32

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
			Total km	MF			Punkte	
03.04.99	Greiner Arno	Bautek Twister	Mt.Dolada Lago de Mis Staumauer 96,1	fID	Croce d. Aune	1,75	Pieve d. Alpagò Rif. D. Alpagò	168
03.04.99	Pientka	Moyes Xtralite	Mt.Dolada Lago de Mis Staumauer 51,5	FSZWP	Croce d. Aune	1,5-1	Rifugio Carota Feltre	74
03.04.99	Vogel Karlheinz	Moyes CSX	Mt.Dolada Lago de Mis Staumauer 96,1	fID	Croce d. Aune	1,75	Pieve d. Alpagò Rif. D. Alpagò	168
03.04.99	Kammli Dieter	Vega MX	Emberger Alm Zwickenberg Kirche 35,0	FS1WP	Grifenburg Kreuzung Grifenburg LP	1		35
05.04.99	Freier Wolfgang	Bautek Twister	Colda Ponchieva Carnale (CH) Tonale Lift BS 114,6	FS1WP		1,5-1	Monagna Kirche Caido Segelfluggplatz	141
06.04.99	Greiner Arno	Bautek Twister	Mt.Dolada Lago de Mis Staumauer 104,4	FSZWP	Rif. Peter	1,5-1	Pieve d. Alpagò Pieve d. Alpagò	131
06.04.99	Greiner Arno	Bautek Twister	Mt.Dolada Croce d. Aune 69,6	FS1WP		1,5-1	Rifugio Carota Peron	91
06.04.99	Christ Clemens	Wills Wing XC 155	Emberger Alm Anna Schutzhau 128,4	fID	Grifenburg Kreuzung Dobratsch SenderGrifenb. Kreuzung	1,75		225
10.04.99	Huber Markus	Bautek Twister	Emberger Alm Radlberger Alm 60,3	FSZWP	Zettlersfeld BS	1,5-1	Grifenburg Kreuzung Burgfrieden	86
19.04.99	Gräper Hans	Bautek Twister	Bahrenborstel 89,2	ZF	Bahrenborstel Scheuen (Celle) Segelfluggplatz	1,5	Ost-Start	134
19.04.99	Otterpohl Bernd	Bautek Twister	Bahrenborstel 124,1	FS	Bahrenborstel	1	Ost-Start Bernrode	124
20.04.99	Otterpohl Bernd	Bautek Twister	Bahrenborstel Zwischenahner Meer SFP 159,7	FS1WP		1,5-1	Grilnhütte Baltrum Hafen Weststrand	205
24.04.99	Gerhard Claus	Exxtacy	Segeleitz Nitzow/Eibe 96,2	ZF1WP		1,5	Segeleitz Bahnhof Dönitz Elbrücke	144
02.05.99	Axthammer Kurt	Moyes Xtralite	Hochries Frasdorf Tankstelle 21,0	FS ZWP		1,5-1	Eberberger Alm Wössner Hof Priesenhausen	25
10.05.99	Axthammer Kurt	Moyes Xtralite	Hochries Reichenhaller Haus 49,2	FS ZWP		1,5-1	Seitenalm Piding	72



OASE Flugschule im Allgäu

Gratis: Programm und Info-Video anfordern!

Phone: 0 83 26 . 3 80 36
Fax: 0 83 26 . 3 80 37

OASE Kurse
Scheine
Tours
& more

e-mail: oase_peter.geg@t-online.de • www.oase-paragliding.com



komm mal vorbei bei uns gibt's außer dem optimalen Buckel individuelle Beratung eine gute Tasse Kaffee und alles zum Fliegen

reichlich Informationsmaterial

Haldenweg 4
87672 Roßhaupten
☎ 08367-598
Fax -1026

www.abschweb.net/quiz

www.abschweb.net/schule

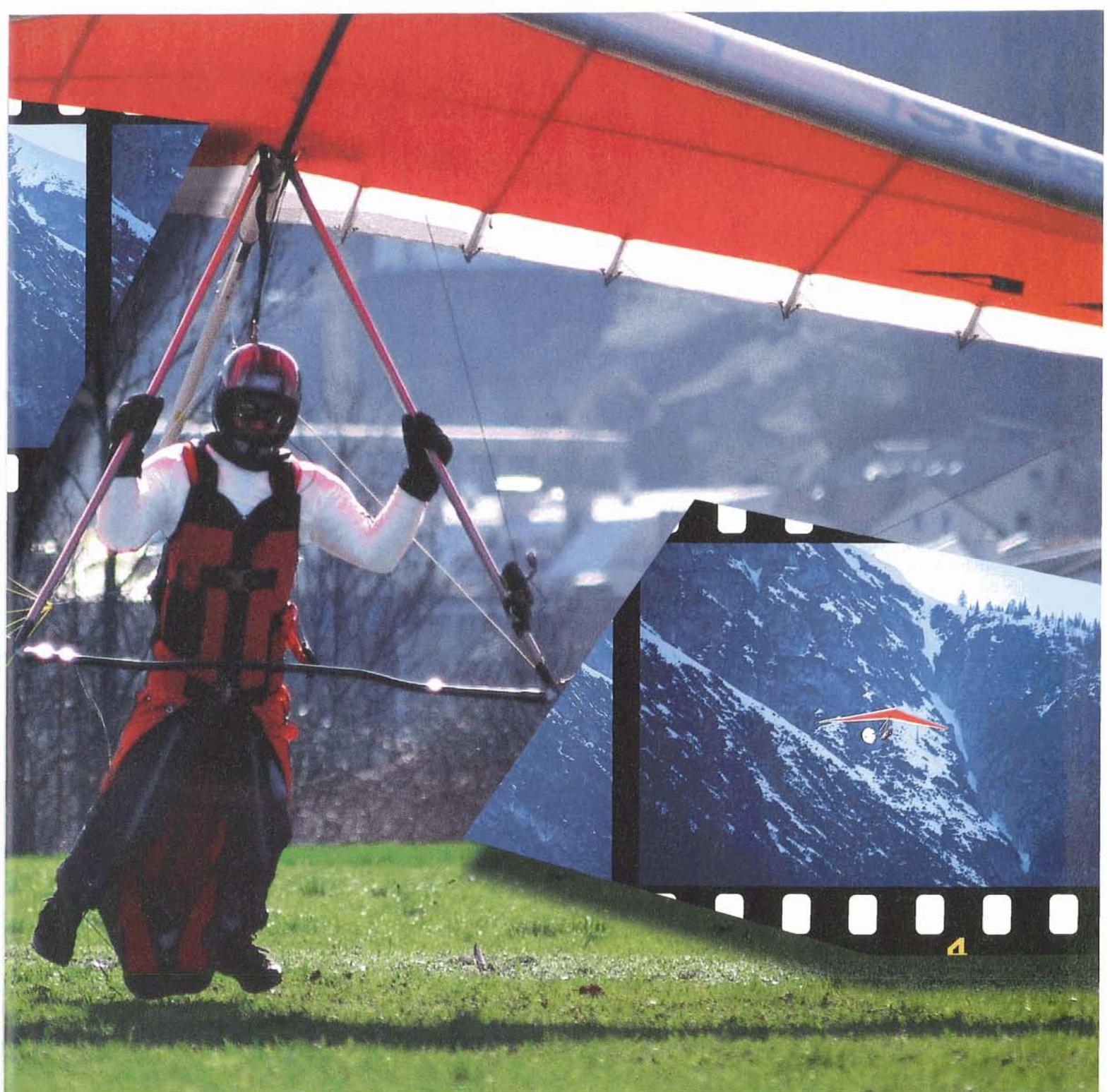
Flugschule Tegelberg



Foto: Sybille Fricker-Baumert

Der Bremsschirm

Modeerscheinung
oder sinnvolle Landehilfe?



Immer häufiger sieht man die Bremschirme im Einsatz. »Alter Hut«, sagen die einen, »die hatten wir schon 1982 und haben sie nicht gebraucht«. Tatsächlich gibt es beim Drachenfliegen Entwicklungen, die offensichtlich mehrere Anläufe brauchen, bevor sie sich durchsetzen. Bekannterweise gehören die turmlosen Drachen auch dazu, so hat z.B. Firma Firebird 1983 schon eine Zulassung mit ihrem Turmlosen CX gehabt. Volle Akzeptanz für

die Drachen »oben ohne« gibt es aber erst seit 1997.

In den folgenden Zeilen habe ich einige Gedanken und Anregungen über Bremschirme zusammengefaßt, um damit Möglichkeiten, aber auch die Risiken aufzuzeigen.

Mit steigender Gleitleistung der modernen Drachen ist die Landeeinteilung schwieriger geworden, warum eigentlich?

Zunächst zwei Beispiele zum Ver-

deutlichen: Ein Fallschirmspringer mit einem Matratzenschirm hat eine Gleitzahl von 1 : 3. Beobachtet man diese beim Zielspringen, dann wird deutlich, daß selbst ein durchschnittlich geübter Springer bis auf 2 m den Zielkreis trifft. Dem gegenüber kann man auf einem Segelflugplatz beobachten, daß die Piloten mit einem Segelflugzeug, Gleitzahl 1 : 40, trotz Bremsklappen schnell mal 50 m daneben liegen.



Die Probleme

Es wird hier deutlich, daß mit einer besseren Gleitleistung der Platzbedarf bei der Landung wächst. Da aber die Wiesen, auf denen wir landen, nicht größer geworden sind, müssen wir mit den Drachen von heute eine wirklich gute Landeinteilung fliegen, um den Landeplatz zu treffen.

Zusätzlich wird die Höheneinschätzung schwieriger, wenn man im Endteil in einem flachen Winkel reinkommt. Bei einer Gleitzahl von 1 : 15 führt ein Anflug, der nur 3 m zu hoch angesetzt wurde, schon zu einer Verlängerung beim Ausschweben von 45 m.

Die leicht erhöhte Fluggeschwindigkeit, die im Anflug aus Sicherheitsgründen aufgenommen werden sollte, läßt sich in Bodennähe nur durch eine verlängerte Ausgleitstrecke wieder abbauen. Schon zu Zeiten, in denen noch mit Standard Drachen geflogen wurde, war

die Fahrtaufnahme im Endteil ein bekanntes Hilfsmittel, um für Turbulenzen oder nicht eingeplante Richtungswechsel Reserven zu haben. Der Vorteil bei einem Standard ist aber, daß sich der Fahrtüberschuß beim Ausgleiten sofort abbaut und daher die Ausgleitstrecke kurz bleibt.

Diese Probleme stehen im direkten Zusammenhang mit der Gleitleistung. Bei Segelflugzeugen hat dies sehr früh dazu geführt, daß Bremsklappen eingebaut wurden. Damit kann die Gleitleistung zum Landen vermindert und dadurch die Landeinteilung vereinfacht werden.

Auch im Drachenbau gibt es zahlreiche Parallelen dazu. Beim Fledge z. B. konnte man die Winglets querstellen, beim Tropi konnte man die Steuer - Spoiler hochstellen und beim Exxtacy kann man die Wölbklappe so weit ausfahren, daß sie zur Bremsklappe wird.

An einem konventionellen Drachen, ob mit oder ohne Turm, sind zunächst keine Möglichkeiten vorhanden, eine wirksame Gleitbremse einzubauen. Schon Anfang der achtziger Jahre hatten daher einige unserer Pioniere die Idee einen Bremschirm zu verwenden. Diese konnten sich jedoch nicht durchsetzen und so gerieten sie wieder in Vergessenheit. Erst mit Einzug der Generation der turmlosen Drachen und der dadurch verbesserten Gleitzahlen wurde der Gedanke an den Bremschirm für einen Drachen neu geboren.

Betrachten wir hierzu die Polare in Abbildung 1, dann sehen wir zunächst mit der roten Kurve eine Polare eines modernen Hochleisters. Bestes Gleiten bei ca. 48 km/h mit 0,95 m/s Sinken, Gleitzahl 1 : 14.

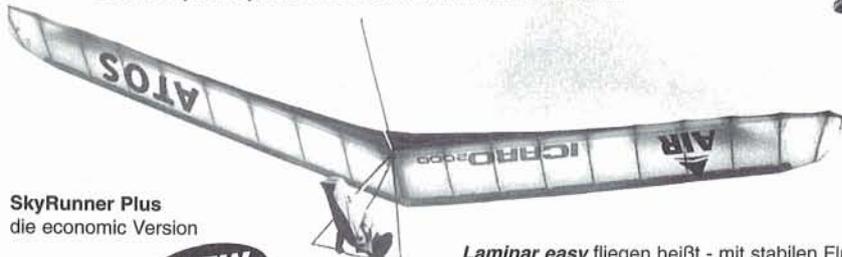
Verwendet der Pilot des gleichen Gerätes einen Bremsfallschirm mit circa 1,5 m² Kappenfläche, dann ergibt



ATOS - die neue Starrflügel-Generation.

Mit 33 kg Eigengewicht, Packmaß 5,8 m und einer Gleitzahl von 19 (bei max. Startgewicht) ist eine neue Klasse 2 geschaffen.

Schneller, höher, weiter... mit dem neuen Atos von Icaro.



SkyRunner Plus
die economic Version

NEW

Laminar easy fliegen heißt - mit stabilen Flugeigenschaften, mit geringem Gewicht, mit einfachem Handling, mit top Leistungsdaten und sicherem Flugverhalten - Drachenfliegen zu genießen. **Flugfreude mit Spaß - Laminar easy** der Intermediate für die Zukunft.



Mit dem **Laminar 20 Easy (Tandem)** wird die erfolgreiche Fun-Flugsport-Klasse im Intermediate-Bereich komplett.

Die Testflüge bei Icaro mit dem neuen "Bip" haben Piloten überzeugt. Rupi Plattner's Worte nach seinem ersten Tandemflug waren:

"Ich habe noch keinen Tandem geflogen, mit einer so guten Leistung. Trotz dieser Leistungsstärke ist die Einfachheit von Start-, Landeverhalten und Handling einzigartig."

Laminar 20 easy - Bip
DHV-Zulassung in Vorbereitung

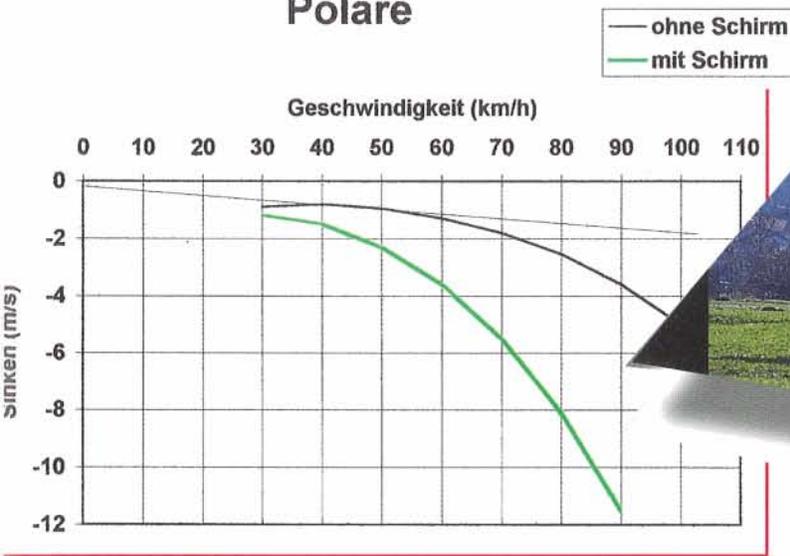
Technische Daten	Laminar 14 EZ	Laminar 16 EZ
Segelfläche	14,5 m ²	15,7 m ²
Nasenwinkel	127°	127°
Spannweite	10,3 m	10,5 m
Streckung	7,3	7
Doppelsegel	80 %	74 %
Segelflächen oben-unten	17 + 4	17 + 4
Gewicht	27,5 kg	30 kg
Einhängengewicht	65 - 95 kg	75 - 110 kg
Packmaß	5,20 m	5,40 m
Kurzpackmaß	4 m	4 m
Kategorie DHV	2	Zulassung erteilt
DHV-MZL	01 - 333 - 98	

Laminar Easy



Fly & more Wolfgang Kaiser, Kufsteiner Str. 44, D - 83064 RAUBLING - KIRCHDORF
Tel. +49 (0) 8035 6189, Fax 8481 - www.fly-more.com - E-Mail: Fly-more@t-online.de

Polare



sich die grün dargestellte Kurve. Das beste Gleiten liegt jetzt nur noch bei 40 km/h mit 1,5 m/s Sinken, Gleitzahl 1 : 7,4. Besonders wichtig ist jedoch, daß die Kurven bei größeren Geschwindigkeiten immer weiter auseinander laufen. Der Bremsschirm wird also um so stärker wirksam, um so schneller geflogen wird. In der Praxis umgesetzt bedeutet dies, daß mit Bremsschirm ein zu hoher Anflug durch erhöhte Fahrt im Endteil korrigiert werden kann, ohne daß der Pilot damit rechnen muß über die Landeweise hinauszuschießen.

Wenn wir davon ausgehen, daß im Endanflug mit 50 km/h geflogen wird, dann wird im Vergleich der Gleitzahlen ohne Schirm 1 : 14 und mit Schirm 1 : 6 sehr deutlich, wie hilfreich ein Bremsschirm sein kann. Mit Bremsschirm werden also selbst die Hochleister wieder zu zahmen Standards. Auch beim Ausschweben und Rausdrücken macht sich der kleine Helfer sehr nützlich. Alle Manöver laufen gedämpfter, weniger dynamisch ab und kleine Fehler wirken sich weniger aus.

Natürlich können aber auch durch die Bremsschirme Probleme entstehen, die vorher unbekannt waren. So müssen bei der Anbringung und beim Bedienen einige Grundregeln eingehalten werden, sonst wird's gefährlich. Der DHV hat daher bereits ein Gütesiegel für Bremsschirme eingeführt.

Bei der Anbringung hat sich mittler-

weile durchgesetzt, daß die Befestigung der Hauptleine am Gurtzeug erfolgt. Dies bringt unter anderem den Vorteil, daß der Bremsschirm im Gurtzeug verstaut werden kann. Aber selbst bei einer solchen Anordnung ist es schon vorgekommen, daß der Pilot den Bremsschirm aus seiner Tasche gezogen hat, ihn dann mit der Hand zur Basis geführt hat und der Schirm letztendlich vor der Basis heruntergefallen ist. Das hat dazu geführt, daß die Basis vom Schirm nach hinten gezogen wurde. Der betreffende Pilot konnte sich noch mit einer gezielten Baumlandung aus der Affäre ziehen, aber einen neuen Drachen brauchte er danach dennoch.

Weiterhin soll die Hauptleine so bemessen sein, daß sich der Schirm nicht am Kielrohr verwickeln kann und daß eine zuverlässige Öffnung erfolgt. Diese beiden Punkte lassen aufhorchen. Es kommt also durchaus vor, daß sich der Bremsschirm verwickelt oder nicht ganz öffnet und dann auch nicht den gewünschten Bremseffekt bringt. Auch muß zum Auslösen eine Hand von der Basis genommen werden. Dadurch ist eine kleine Störung der geplanten Flugroute zu erwarten. Ich habe einen Piloten beobachtet, der seinen Bremsschirm erst in der Kurve Queranflug - Endteil betätigt hat und danach

die Kontrolle über sein Gerät bis zum Einschlag nicht wieder herstellen konnte. Es ist also sehr wichtig, daß der Bremsschirm bereits in ausreichender Höhe ausgelöst wird. Dann kurzen Kontrollblick, ob er offen ist. Anschließend kann man dann einen Anflug ohne zusätzliche Störungen durchführen.

Wie zu sehen ist, gibt es auch beim Bremsschirm sowohl gute Argumente für als auch gegen eine Anschaffung. Die Kosten für einen Schirm liegen zur Zeit zwischen 150.- und 250.- DM. Bei etwas Übung im Umgang mit dem Schirm läßt sich sicher die eine oder andere Mark für Steuerbügel sparen. Dies gilt natürlich um so mehr für Piloten, die häufig auf kurzen oder schwierigen Landeplätzen landen.

Jobst Baeumer

PRÜFUNGSKALENDER 1999

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
04.07.99	Tegelberg	HG,GS	T,P,A,B,F	Flugsch.Tegelberg, 08367/598
04.07.99	Mosel oder Saar	HG,GS	P,A,B	Flugsch.Sunrise, 06201/182911
08.07.99	Pustertal/Südtirol (I)	HG,GS	T,A,B,P	Flugsch.Flyart, 08024/48119/02752/478676
09.07.99	Bolsterlang	GS	T,A,B 1.	Überallgäuer Drachen & Gleitsegelschule, 08321/9328
09.07.99	Brixen/Rodeneck (I)	GS	T,A,B,P	Flugsch.Siegen, 0271/382332
09.07.99	Lenggries	GS	T,A,B,F	Adventure Sports, 08042/9486
09.07.99	Pustertal/Südtirol (I)	HG,GS	P,A,B,P	Flugsch.Flyart, 08024/48119/02752/478676
10.07.99	Bolsterlang	GS	T,A,B 1.	Überallgäuer Drachen & Gleitsegelschule, 08321/9328
10.07.99	Brixen/Rodeneck (I)	GS	P,A,B,P	Flugsch.Siegen, 0271/382332
10.07.99	Brauneck	GS	P,A,B	Adventure Sports, 08042/9486
15.07.99	Untervössen	GS	T,A,B,F	Süddeutsche Gleitschirmschule, 08641/7575
16.07.99	Garmisch-Partenkirchen	GS	T,A,B,F,P	Gleitschirmschule M. Brunner, 08821/74260
16.07.99	Kössen (A)	GS	P,A,B	Süddeutsche Gleitschirmschule, 08641/7575
17.07.99	Bad Harzburg	GS	T,A,B,F,S	Harzer Gleitschirmschule, 05322/1415
17.07.99	Garmisch-Partenkirchen	GS	P,A,B,F,P	Gleitschirmschule M. Brunner, 08821/74260
18.07.99	Bad Harzburg	GS	P,A,B,F,S	Harzer Gleitschirmschule, 05322/1415
21.07.99	Obermaiselstein	GS	T,A,B,F,P	OASE Flugsch.Peter Geg, 08326/38036
23.07.99	Obermaiselstein	GS	P,A,B,P	OASE Flugsch.Peter Geg, 08326/38036
24.07.99	Ruhpolding	HG,GS	T,P,A,B,F,P	Flugzentrum Ruhpolding Holzner, 08663/668
24.07.99	Aschau	GS	T,A,B,F,P	Paragliding Flugsch.Chiemsee, 08052/9494
24.07.99	Bad Salzungen	HG,GS	T,Alle	Prüfzentrum Mitte, 06654/353
24.07.99	Meransen (I)	GS	T,P,A,B,F,P	OFS Paragliding, 08342/899405
24.07.99	Kampenwand	GS	P,A,B,P	Paragliding Flugsch.Chiemsee, 08052/9494
25.07.99	Bad Salzungen	HG,GS	P,A,B,S,P	Prüfzentrum Mitte, 06654/353
28.07.99	Herborn/Siegen	HG,GS	T,A,B,F,P,S	Flugsch.Flyart, 08024/48119/02752/478676
29.07.99	Herborn/Siegen	HG,GS	P,A,B,S	Flugsch.Flyart, 08024/48119/02752/478676
30.07.99	Bolsterlang	GS	T,A,B 1.	Überallgäuer Drachen & Gleitsegelschule, 08321/9328
30.07.99	Dürnau	HG,GS	T,A,B,F,S,P	Flugsch.Göppingen, 07164/12021
30.07.99	Bad Wiessee	GS	T,A,B,F,P,S	Paragliding Tegernsee, 08022/2556
31.07.99	Samerberg/Schaurain	HG,GS	T,P,A,B,F,S,P	Flugsch.Hochries, 08032/8971
31.07.99	Bolsterlang	GS	T,A,B 1.	Überallgäuer Drachen & Gleitsegelschule, 08321/9328
31.07.99	Elsaß	GS	T,P,A,B	Flugsch.Dreyeckland, 07661/627140
31.07.99	Samerberg	HG,GS	T,A,B,F,S,P	Flugsch.Hochries, 08032/8971
31.07.99	Wallberg	GS	P,A,B,P	Paragliding Tegernsee, 08022/2556
03.08.99	Stuttgart	HG,GS	T,A,B,F,P,S	Luftikus, 0711/537928
04.08.99	Obermaiselstein	GS	T,A,B,F,P	OASE Flugsch.Peter Geg, 08326/38036
06.08.99	Garmisch-Partenkirchen	GS	T,A,B,F,P	Gleitschirmschule M. Brunner, 08821/74260
06.08.99	Obermaiselstein	GS	P,A,B,P	OASE Flugsch.Peter Geg, 08326/38036
07.08.99	Aschau	GS	T,A,B,F,P	Paragliding Flugsch.Chiemsee, 08052/9494
07.08.99	Marquartstein	HG	T,P,A,B	Drachenflugsch.Chiemsee, 08642/383
07.08.99	Marquartstein	HG	T,P,A,B	Drachenflug-Schule Chiemsee, 08642/383
07.08.99	Garmisch-Partenkirchen	GS	P,A,B,F,P	Gleitschirmschule M. Brunner, 08821/74260
07.08.99	Kampenwand	GS	P,A,B,P	Paragliding Flugsch.Chiemsee, 08052/9494
08.08.99	Zillertal (A)	HG,GS	P,A,B,P	Flugsch.Göppingen, 07164/12021
12.08.99	Untervössen	GS	T,A,B,F	Süddeutsche Gleitschirmschule, 08641/7575
13.08.99	Greifenburg (A)	HG,GS	T,A,B,F,P	Drachen- und Gleitschirmschule Goslar, 05321/18899
13.08.99	Bad Wiessee	GS	T,A,B,F,P,S	Paragliding Tegernsee, 08022/2556
13.08.99	Kössen (A)	GS	P,A,B	Süddeutsche Gleitschirmschule, 08641/7575

Datum	Ort	HG,GS	Art	Organisator, Telefon
14.08.99	Ruhpolding	HG,GS	T,P,A,B,F,P	Flugzentrum Ruhpolding Holzner, 08663/668
14.08.99	Bad Salzungen	HG,GS	T,Alle	Prüfzentrum Mitte, 06654/353
14.08.99	Meransen (I)	GS	T,P,A,B,F,P	OFS Paragliding, 08342/899405
14.08.99	Südtirol (I)	HG,GS	T,A,B,F,P	Flugsch.Frank, 07191/65475
14.08.99	Greifenburg (A)	HG,GS	P,A,B,P	Drachen- und Gleitschirmschule Goslar, 05321/18899
14.08.99	Wallberg	GS	P,A,B,P	Paragliding Tegernsee, 08022/2556
15.08.99	Tegelberg	HG,GS	T,P,A,B,F	Flugsch.Tegelberg, 08367/598
15.08.99	Bad Salzungen	HG,GS	P,A,B,S,P	Prüfzentrum Mitte, 06654/353
15.08.99	Südtirol (I)	HG,GS	P,A,B,P	Flugsch.Frank, 07191/65475
20.08.99	Bolsterlang	GS	T,A,B 1.	Überallgäuer Drachen & Gleitsegelschule, 08321/9328
20.08.99	Backnang	HG,GS	T,A,B,F,S	Flugsch.Frank, 07191/65475
20.08.99	Lenggries	GS	T,A,B,F	Adventure Sports, 08042/9486
21.08.99	Bolsterlang	GS	T,A,B 1.	Überallgäuer Drachen & Gleitsegelschule, 08321/9328
21.08.99	Aschau	GS	T,A,B,F,P	Paragliding Flugsch.Chiemsee, 08052/9494
21.08.99	Kampenwand	GS	P,A,B,P	Paragliding Flugsch.Chiemsee, 08052/9494
21.08.99	Backnang	HG,GS	P,A,B,S	Flugsch.Frank, 07191/65475
21.08.99	Brauneck	GS	P,A,B	Adventure Sports, 08042/9486
25.08.99	Leutenberg	GS	T,A,B,F,P,S	Osthüringer Gleitschirmschule, 036734/30357
25.08.99	Obermaiselstein	GS	T,A,B,F,P	OASE Flugsch.Peter Geg, 08326/38036
27.08.99	Garmisch-Partenkirchen	GS	T,A,B,F,P	Gleitschirmschule M. Brunner, 08821/74260
27.08.99	Stuttgart	HG,GS	T,A,B,F,P,S	Luftikus, 0711/537928
27.08.99	Obermaiselstein	GS	P,A,B,P	OASE Flugsch.Peter Geg, 08326/38036
28.08.99	Ruhpolding	HG,GS	T,P,A,B,F,P	Flugzentrum Ruhpolding Holzner, 08663/668
28.08.99	Meransen (I)	GS	T,P,A,B,F,P	OFS Paragliding, 08342/899405
28.08.99	Garmisch-Partenkirchen	GS	P,A,B,F,P	Gleitschirmschule M. Brunner, 08821/74260
28.08.99	Südtirol (I)	GS	P,A,B,P	Luftikus, 0711/537928
03.09.99	Dürnau	HG,GS	T,A,B,F,S,P	Flugsch.Göppingen, 07164/12021
03.09.99	Brixen/Rodeneck (I)	GS	T,A,B,P	Flugsch.Siegen, 0271/382332
03.09.99	Bad Wiessee	GS	T,A,B,F,P,S	Paragliding Tegernsee, 08022/2556
04.09.99	Elsaß	HG,GS	T,P,A,B	Flugsch.Dreyeckland, 07661/627140
04.09.99	Südtirol (I)	HG,GS	T,A,B,F,P	Flugsch.Frank, 07191/65475
04.09.99	Samerberg	HG,GS	T,A,B,F,S,P	Flugsch.Hochries, 08032/8971
04.09.99	Brixen/Rodeneck (I)	GS	P,A,B,P	Flugsch.Siegen, 0271/382332
04.09.99	Wallberg	GS	P,A,B,P	Paragliding Tegernsee, 08022/2556
04.09.99	Hochries	HG,GS	P,A,B,P	Flugsch.Hochries, 08032/8971
05.09.99	Südtirol (I)	HG,GS	P,A,B,P	Flugsch.Frank, 07191/65475
08.09.99	Obermaiselstein	GS	T,A,B,F,P	OASE Flugsch.Peter Geg, 08326/38036
09.09.99	Untervössen	GS	T,A,B,F	Süddeutsche Gleitschirmschule, 08641/7575
10.09.99	Backnang	HG,GS	T,A,B,F,S	Flugsch.Frank, 07191/65475
10.09.99	Obermaiselstein	GS	P,A,B,P	OASE Flugsch.Peter Geg, 08326/38036
10.09.99	Kössen (A)	GS	P,A,B	Süddeutsche Gleitschirmschule, 08641/7575
11.09.99	Aschau	GS	T,A,B,F,P	Paragliding Flugsch.Chiemsee, 08052/9494
11.09.99	Bad Salzungen	HG,GS	T,Alle	Prüfzentrum Mitte, 06654/353
11.09.99	Meransen (I)	GS	T,P,A,B,F,P	OFS Paragliding, 08342/899405
11.09.99	Kampenwand	GS	P,A,B,P	Paragliding Flugsch.Chiemsee, 08052/9494
11.09.99	Backnang	HG,GS	P,A,B,S	Flugsch.Frank, 07191/65475
12.09.99	Bad Salzungen	HG,GS	P,A,B,S,P	Prüfzentrum Mitte, 06654/353
14.09.99	Elsaß	GS	T,P,A,B	Flugsch.Dreyeckland, 07661/627140

Datum	Ort	HG,GS	Art	Organisator, Telefon
17.09.99	Garmisch-Partenkirchen	GS	T,A,B,F,P	Gleitschirmschule M. Brunner, 08821/74260
17.09.99	Crawinkel	HG,GS	T,A,B,F,P,S	Flugsch.Sunrise, 06201/182911
17.09.99	Lenggries	GS	T,A,B,F	Adventure Sports, 08042/9486
17.09.99	Crawinkel	HG	P,A,B,P,S	Flugsch.Sunrise, 06201/182911
18.09.99	Ruhpolding	HG,GS	T,P,A,B,F,P	Flugzentrum Ruhpolding Holzner, 08663/668
18.09.99	Bad Harzburg	GS	T,A,B,F,S	Harzer Gleitschirmschule, 05322/1415
18.09.99	Garmisch-Partenkirchen	GS	P,A,B,F,P	Gleitschirmschule M. Brunner, 08821/74260
18.09.99	Bad Tölz	GS	P,A,B,S	Adventure Sports, 08042/9486
19.09.99	Bad Harzburg	GS	P,A,B,F,S	Harzer Gleitschirmschule, 05322/1415
22.09.99	Herborn/Siegen	HG,GS	T,A,B,F,P,S	Flugsch.Flyart, 08024/48119//02752/478676
23.09.99	Herborn/Siegen	HG,GS	P,A,B,S	Flugsch.Flyart, 08024/48119//02752/478676
24.09.99	Bad Wiessee	GS	T,A,B,F,P,S	Paragliding Tegernsee, 08022/2556
25.09.99	Elsaß	HG,GS	T,P,A,B	Flugsch.Dreyeckland, 07661/627140
25.09.99	Wallberg	GS	P,A,B,P	Paragliding Tegernsee, 08022/2556
26.09.99	Tegelberg	HG,GS	T,P,A,B,F	Flugsch.Tegelberg, 08367/598
26.09.99	Zillertal (A)	HG,GS	P,A,B,P	Flugsch.Göppingen, 07164/12021
29.09.99	Obermaiselstein	GS	T,A,B,F,P	OASE Flugsch.Peter Geg, 08326/38036
01.10.99	Bolsterlang	GS	T,A,B	1. Oberallgäuer Drachen & Gleitsegelschule, 08321/9328
01.10.99	Obermaiselstein	GS	P,A,B,P	OASE Flugsch.Peter Geg, 08326/38036
02.10.99	Bolsterlang	GS	T,A,B	1. Oberallgäuer Drachen & Gleitsegelschule, 08321/9328
02.10.99	Marquartstein	HG	T,P,A,B	Drachenflugsch.Chiemsee, 08642/383
02.10.99	Marquartstein	HG	T,P,A,B	Drachenflug-Schule Chiemsee, 08642/383
04.10.99	Südtirol (I)	GS	P,A,B,P	Luftikus, 0711/537928
07.10.99	Unterwössen	GS	T,A,B,F	Süddeutsche Gleitschirmschule, 08641/7575
08.10.99	Garmisch-Partenkirchen	GS	T,A,B,F,P	Gleitschirmschule M. Brunner, 08821/74260
08.10.99	Greifenburg (A)	HG,GS	T,A,B,F,P	Drachen- und Gleitschirmschule Goslar, 05321/18899

Datum	Ort	HG,GS	Art	Organisator, Telefon
08.10.99	Kössen (A)	GS	P,A,B	Süddeutsche Gleitschirmschule, 08641/7575
09.10.99	Ruhpolding	HG,GS	T,P,A,B,F,P	Flugzentrum Ruhpolding Holzner, 08663/668
09.10.99	Leutenberg	GS	T,A,B,F,P,S	Ostthüringer Gleitschirmschule, 036734/30357
09.10.99	Garmisch-Partenkirchen	GS	P,A,B,F,P	Gleitschirmschule M. Brunner, 08821/74260
09.10.99	Greifenburg (A)	HG,GS	P,A,B,P	Drachen- und Gleitschirmschule Goslar, 05321/18899
15.10.99	Brixen/Rodeneck (I)	GS	T,A,B,P	Flugsch.Siegen, 0271/382332
15.10.99	Bad Wiessee	GS	T,A,B,F,P,S	Paragliding Tegernsee, 08022/2556
16.10.99	Aschau	GS	T,A,B,F,P	Paragliding Flugsch.Chiemsee, 08052/9494
16.10.99	Bad Salzungen	HG,GS	T,Alle	Prüfzentrum Mitte, 06654/353
16.10.99	Meransen (I)	GS	T,P,A,B,F,P	OFS Paragliding, 08342/899405
16.10.99	Südtirol (I)	HG,GS	T,A,B,F,P	Flugsch.Frank, 07191/65475
16.10.99	Unterwössen	GS	T,A,B,F	Süddeutsche Gleitschirmschule, 08641/7575
16.10.99	Brixen/Rodeneck (I)	GS	P,A,B,P	Flugsch.Siegen, 0271/382332
16.10.99	Kampenwand	GS	P,A,B,P	Paragliding Flugsch.Chiemsee, 08052/9494
16.10.99	Wallberg	GS	P,A,B,P	Paragliding Tegernsee, 08022/2556
17.10.99	Bad Salzungen	HG,GS	P,A,B,S,P	Prüfzentrum Mitte, 06654/353
17.10.99	Südtirol (I)	HG,GS	P,A,B,P	Flugsch.Frank, 07191/65475
17.10.99	Kössen (A)	GS	P,A,B	Süddeutsche Gleitschirmschule, 08641/7575
20.10.99	Obermaiselstein	GS	T,A,B,F,P	OASE Flugsch.Peter Geg, 08326/38036
22.10.99	Backnang	HG,GS	T,A,B,F,S	Flugsch.Frank, 07191/65475
22.10.99	Obermaiselstein	GS	P,A,B,P	OASE Flugsch.Peter Geg, 08326/38036
23.10.99	Samerberg/Schaurain	HG,GS	P,A,B,F,S,P	Flugsch.Hochries, 08032/8971
23.10.99	Samerberg	HG,GS	T,A,B,F,S,P	Flugsch.Hochries, 08032/8971
23.10.99	Backnang	HG,GS	P,A,B,S	Flugsch.Frank, 07191/65475
24.10.99	Freiburg	HG,GS	T,A,B	Flugsch.Dreyeckland, 07661/627140
25.10.99	Stuttgart	HG,GS	T,A,B,F,P,S	Luftikus, 0711/537928
26.10.99	Pustertal/Südtirol (I)	HG,GS	T,A,B,P	Flugsch.Flyart, 08024/48119//02752/478676
27.10.99	Pustertal/Südtirol (I)	HG,GS	P,A,B,P	Flugsch.Flyart, 08024/48119//02752/478676
28.10.99	Dürnau	HG,GS	T,A,B,F,S,P	Flugsch.Göppingen, 07164/12021
29.10.99	Bad Wiessee	GS	T,A,B,F,P,S	Paragliding Tegernsee, 08022/2556
30.10.99	Bad Harzburg	GS	T,A,B,F,S	Harzer Gleitschirmschule, 05322/1415
30.10.99	Wallberg	GS	P,A,B,P	Paragliding Tegernsee, 08022/2556
31.10.99	Tegelberg	HG,GS	T,P,A,B,F	Flugsch.Tegelberg, 08367/598
31.10.99	Bad Harzburg	GS	P,A,B,F,S	Harzer Gleitschirmschule, 05322/1415
01.11.99	Zillertal (A)	HG,GS	P,A,B,P	Flugsch.Göppingen, 07164/12021
05.11.99	Lenggries	GS	T,A,B,F	Adventure Sports, 08042/9486
06.11.99	Südtirol (I)	HG,GS	T,A,B,F,P	Flugsch.Frank, 07191/65475
06.11.99	Braunack	GS	P,A,B	Adventure Sports, 08042/9486
07.11.99	Südtirol (I)	HG,GS	P,A,B,P	Flugsch.Frank, 07191/65475
13.11.99	Bad Salzungen	HG,GS	T,Alle	Prüfzentrum Mitte, 06654/353
13.11.99	Meransen (I)	GS	T,P,A,B,F,P	OFS Paragliding, 08342/899405
14.11.99	Bad Salzungen	HG,GS	P,A,B,S,P	Prüfzentrum Mitte, 06654/353
21.11.99	Leutenberg	GS	T,A,B,F,P,S	Ostthüringer Gleitschirmschule, 036734/30357
04.12.99	Bad Harzburg	GS	T,A,B,F,S	Harzer Gleitschirmschule, 05322/1415
04.12.99	Bad Salzungen	HG,GS	T,Alle	Prüfzentrum Mitte, 06654/353
05.12.99	Bad Harzburg	GS	P,A,B,F,S	Harzer Gleitschirmschule, 05322/1415
05.12.99	Bad Salzungen	HG,GS	P,A,B,S,P	Prüfzentrum Mitte, 06654/353
12.12.99	Zillertal (A)	HG,GS	P,A,B,P	Flugsch.Göppingen, 07164/12021
20.12.99	Stuttgart	HG,GS	T,A,B,F,P,S	Luftikus, 0711/537928
30.12.99	Südtirol (I)	GS	P,A,B,P	Luftikus, 0711/537928

Fluglehrerausbildung

LEHRGANGSKALENDER

Fluglehrer

01.07.1999	D/GSPassagier-Windschlepp (Einweisungsberechtigung)	Horst Barthelmes 06654/353
29.07.1999	D/GS	Pflichtfortbildung Windschlepplehrer Horst Barthelmes 06654/353
16.09.1999	D/GS	Pflichtfortbildung Windschlepplehrer Horst Barthelmes 06654/353
30.09.1999	D/GSPassagier-Windschlepp (Einweisungsberechtigung)	Horst Barthelmes 06654/353
04.10. - 17.10.1999	D/GS	Fluglehreranwärter-/ Assistentenlehrgang DHV-Geschäftsstelle 08022/9675-30
02.11. - 5.11.1999	D/GS	Fachlehrer Windschlepp Horst Barthelmes 06654/353
04.11.1999	D/GSPassagier-Windschlepp (Einweisungsberechtigung)	Horst Barthelmes 06654/353
15.11. - 19.11.1999	D/GS	Refresher/Fluglehrerlehrgang DHV-Geschäftsstelle 08022/9675-30
20.11. + 21.11.1999	D/GS	Fluglehrerprüfung DHV-Geschäftsstelle 08022/9675-30

Piloten

03.07. + 04.07.1999	D/GS	Vereins-Windschlepp-Seminare Horst Barthelmes 06654/353
28.08. + 29.08.1999	D/GS	Vereins-Windschlepp-Seminare Horst Barthelmes 06654/353
09.10. + 10.10.1999	D/GS	Vereins-Windschlepp-Seminare Horst Barthelmes 06654/353

Direktwahl Ausbildung (08022-967530)

Teilnahme nach Anmeldung bei der DHV-Geschäftsstelle.
Vorauswahlprüfungen können bei folgenden Prüfzentren absolviert werden: Horst Barthelmes, Tel. 06654/353, Fax 06654/7771; Waldemar Obergfell, Tel. 07685/909526, Fax: 07685/909528., Karl Slezak (GS) Tel. 08803/60598, Fax 60510 Fax 07685/1061, Anni Rehl, Tel. 0043/3687/81880, Fax 0043/3687/81346.

Neue Tel.Nr. des Prüfzentrums
Südwest, Waldemar Obergfell:
07685/909526

3./4. April 99 Hindelang/Bach

Samstag morgen, acht Uhr, Bach im Lechtal, Gasthof Grüner Baum. Verschlafene Gesichter, gut 50 Leute in, Sportswear, Turnschuhen, Fliegerstiefeln. Manche gucken sich neugierig um, suchen nach bekannten Gesichtern, viele begrüßen sich mit großem Hallo. Einige sind am Tag vorher, am Karfreitag, schon zusammen geflogen - ein Tal weiter nördlich im Tannheimer Tal, am Neunerköpfe, denn an der nach Süden ausgerichteten Jöchelspitze drückte der Nordwest so stramm durch, daß die vereinzelt Dummies ein paar unfreiwillige Lee-Turnübungen absolvieren mußten. Einige der Frühaufsteher haben die Nacht auch in einer kleinen WoMo-Wagenburg auf dem Seilbahn-Parkplatz verbracht und wärmen sich die Hände an der ersten heißen Kaffeetasse des Tages.

Acht Uhr - ein knackig früher Einschreibetermin für den ersten German-Cup-Termin des Jahres 1999, der wegen der Restschneemassen von Hindelang an die Jöchelspitze verlegt werden mußte. Trotzdem sind sie alle gekommen - Stefan Mast, DHV-Wettbewerbsleiter; Bernie Koller, Nationalmannschaftsmitglied, Deutscher Streckenflugmeister und Wettbewerbsleiter dieses German Cups; viele bekannte Gesichter aus dem German Cup des vergangenen Jahres, bekannte Streckenflieger, einige Neulinge, eine Handvoll Liga-Piloten.

Der German Cup ist ein Breitensport-Wettbewerb, für alle Hobby-Piloten, die sich für Wettkampfsport interessieren und einfach mal reinschnuppern wollen. B-Schein, Sicherheitstraining und gütegesiegelter Schirm sind die einzigen Voraussetzungen. Das Einschreiben in die Starterliste geht schnell und ist gewohnt professionell vorbereitet - Stefan und Bernie haben ihr Kontrollzentrum mit Laptop und Drucker schon angeschlossen. Gegen 40 Mark Startgebühr gibt es einen Umschlag mit den Klebestreifen für die Startnummer, die auf den Schirm geklebt werden muß, und eine Liste mit GPS-Koordinaten des Fluggebietes.

Die verbilligte Seilbahnauffahrt für 90 Öschis ist - wie so vieles - von Radko Gabric von der örtlichen Flugschule Airsport Tirol organisiert; Treffpunkt: halb elf auf dem Berg.

Die Sonne strahlt vom blauen Himmel, nur durchsetzt von einzelnen Wolkenfetzen, über das breite Lechtal. Schon die Auffahrt verspricht viel - meterdicke Schneewächten erin-

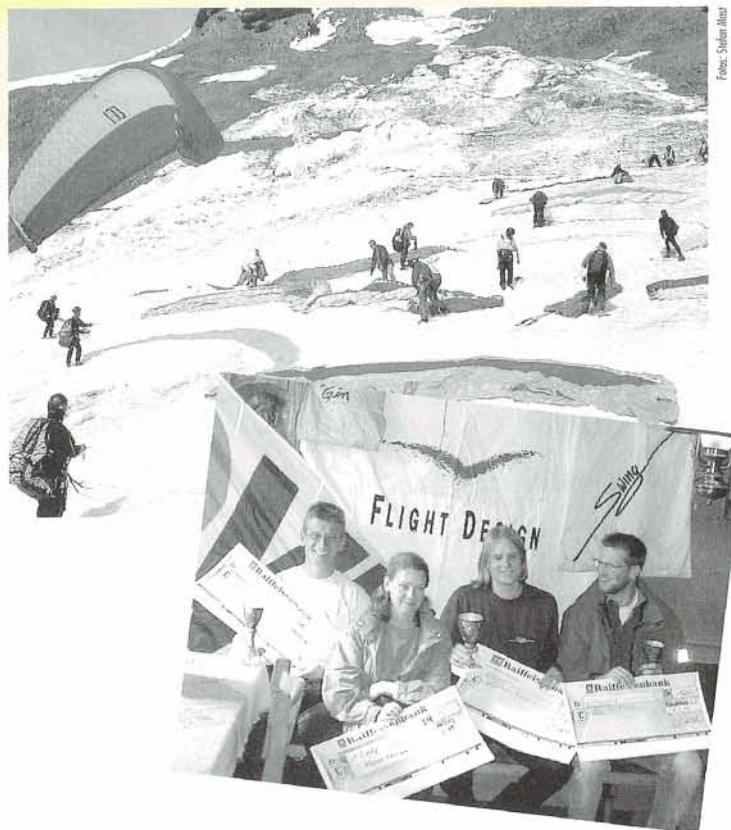


Foto: Stefan Mast

nern noch an den Wahnsinns-Winter; an vielen anderen Stellen sind die Schneemassen über die ganze Breite des Hanges einfach abgerissen und geben den Blick frei auf den braungrünen Boden - es riecht nach Hammer-Thermik. Am Berg oben dann unterschiedliche Stufen der Hektik. Nochmal in die Startliste einschreiben, einen Film für die Kamera - zum Dokumentieren der Wendepunkte - und eine Landkarte des Gebietes in Empfang genommen, die Nummer in den Schirm geklebt, die Koordinaten in das GPS eingetippt, Gurtzeug und Kartentasche gerichtet oder noch gemütlich Kaffee getrunken. Um halb zwölf dann der Ruf von Stefan - »Briefing!!«. Alles sammelt sich um Stefan und Bernie. Wer schon mal dabei war, ist schon mit Stift, Block und Landkarte bewaffnet und hat die Kamera zum Fotografieren des Taskboards dabei. Stefan erklärt noch mal, um was es geht - vor allem um Sicherheit und um Spaß. Dann die Bekanntgabe der Notruf- und Rettungsnummern, der Funkfrequenz und der Rückmeldenummern - wer sich bis zu einer bestimmten Uhrzeit nicht gemeldet hat, wird mit dem Heli gesucht. Schließlich: die Aufgabe. Knapp 40 Kilometer mit zwei Wendepunkten haben die Tasksetter ausgeschrieben, erst gut 16 Kilometer nach Osten zur Kirche Martinau, dann zurück nach Westen Kirche Holzgau und von dort wieder nach Osten zum Landeplatz Bach. Nicht unlösbar für die Verhältnisse; gestartet wird nach dem Modus »air started race« - das heißt, jeder

GERMAN CUP 1999

NOVA
INTERNATIONAL



kann ab 12.30 Uhr nach eigenem Ermessen starten und versuchen, Höhe zu machen; und um Punkt 12:50 Uhr wird auf dem Dach des Bergrestaurantes eine weiße Linie ausgelegt - das Startzeichen, ab dem die Zeit für alle gleich läuft. Bernie übernimmt das Wetter-Briefing, schließlich gibt es für Interessenten noch eine Erläuterung der Fotosektoren zur richtigen Dokumentation und der besten Flugroute.

Als Stefan um 12:30 Uhr mit dem Ruf »The window is open« den Saisonauftakt startet, regt sich am Startplatz - nichts. Stefan ist überrascht - normalerweise sind die alten Hasen mit dem Startruf schon in der Luft. Erst allmählich machen sich ein paar Piloten fertig und hängen sich in ihre ausgelegten Flügel ein, obwohl die Freiflieger-Dummies schon seit einer Stunde hoch über den Startplatz aufdrehen - es geht also schon! Schließlich ist der erste Pulk in der Luft und dreht auf - dann bricht am Start die Hektik aus, jeder will raus, aber der schon sulzige, tiefe Schnee und mangelndes Startvermögen halten den Betrieb auf. Als der erste Pulk schon das Startfoto macht und nach Osten abzieht, stehen viele noch unten im Startstau und bekommen einen dicken Hals - Taktieren hat sie wertvolle Zeit gekostet. Der frühe Start erweist sich auch später als uneinholbarer Vorteil; am Start wird es zunehmend schwierig, aufzudrehen, und an der ersten Wende bläst den Spätstartern schon der Talwind ins Gesicht.

Der Spitzenpulk bleibt dicht zusammen. Schon nach 1:33:58h schießt, Ex-Liga-Pilot Stefan Riedl mit seinem Ventus 2 (Swing) über die Ziellinie in Bach. Nur eineinhalb Minuten später notieren die Zeitnehmer Rüdiger Gördes mit seinem FB Rocket, gerade neun Sekunden später Rainer Ontl mit seinem Cirrus (Swing). Von 48 Teilnehmern kommen 31 ins Ziel - eine Superausbeute, die zeigt, daß die Aufgabe zum Auftakt richtig gestellt war. Viele hatten so das Erfolgserlebnis, die Ziellinie zu sehen - wobei der letzte 2:25:47h brauchte. Wer im Tal abgesessen ist, wartet auf den Rückholer oder trampelt zurück nach Bach. Im Grünen Baum in Bach heißt es dann Runreport ausfüllen und abwarten. Dank moderner Kommunikationselektronik geht die Auswertung unglaublich schnell - und bereits um sechs hängen die Ergebnislisten aus.

Für den Abend hat Radko von der Flugschule einen Diavortrag über die Insel Réunion organisiert, der allgemein großen Anklang fand.

Die Ernüchterung kommt für die, die in der Wagenburg auf dem Seilbahn-Parkplatz nächtigen, schon um 4:40 morgens: Es fängt an, auf die Autodächer zu plätschern. Regen. Die Front, von Westen her für Sonntag angekündigt, ist schneller als erwartet. Morgens um acht hängen dicke Nebelschlieren

im Lechtal. Die Sicht beträgt nur paar hundert Meter, der Regen hört nicht auf. Jedem wird klar, daß mit Fliegen nichts ist und dieser Durchgang der einzige an diesem Wochenende bleiben wird. Aber fast alle sind da, um den Schnellsten bei der Siegerehrung Beifall zu klatschen. Was alle begeistert: Der Hindelanger Club als Ausrichter hat Preisgeld ausgesetzt. So können die drei Sieger der Gütesiegelklasse, (neu: Platz drei Martin Pieper, UP Escape) und die Gewinnerin der Damenwertung (Karen Herrmann, Nova Xyon) Schecks mit nach Hause nehmen - eine Supersache, für die es viel Beifall gibt!

Wer an diesem verregneten Ostersonntag nicht nach Süden oder nach Hause flieht, bleibt nach der Siegerehrung sitzen (immerhin fast 30 Leute), um sich das kurze Debriefing von Stefan und schließlich den Vortrag von Bernie Koller über Streckenfliegen und Taktik anzuhören - eine hochinteressante Sache mit einschlägigen Tips von einem Profi, der auch detaillierte Fragen zu seinen Flügen ausführlich beantwortete. Die Ergebnisse - beide Listen - waren übrigens zur gleichen Zeit schon im Internet über die DHV-Homepage abrufbar - aktueller geht's kaum noch.

Ulrike Bäuerlein

Ergebnisse German Cup

German Cup Wertung

Platz	Name	Fluggerät	Punkte
1	Riedl Stefan	Swing Ventus2	1000
2	Gördes Rüdiger	Firebird Rocket	951
3	Pieper Martin	UP Escape	919
4	Buchert Jörg	Swing Ventus	881
5	Scheick Thomas	Advance Omega4	810
6	Eberle Klaus-Günter	UP Escape M	792
7	Dörr Markus	Gin Gliders Bonanza	784
8	Fichtner Michael	Nova Xyon 26	766
9	Krick Joachim	CP Mono	760
10	Laging Björn	Swing Ventus	758

inoffizielle Wertung (mit Ligapiloten und Prototypen)

Platz	Name	Fluggerät	Punkte
1	Riedl Stefan	Swing Ventus2	1000
2	Gördes Rüdiger	Firebird Rocket	951
3	Ontl Rainer	Swing Cirrus	943
4	Blum Christian	Advance Omega4	929
5	Pieper Martin	UP Escape	919

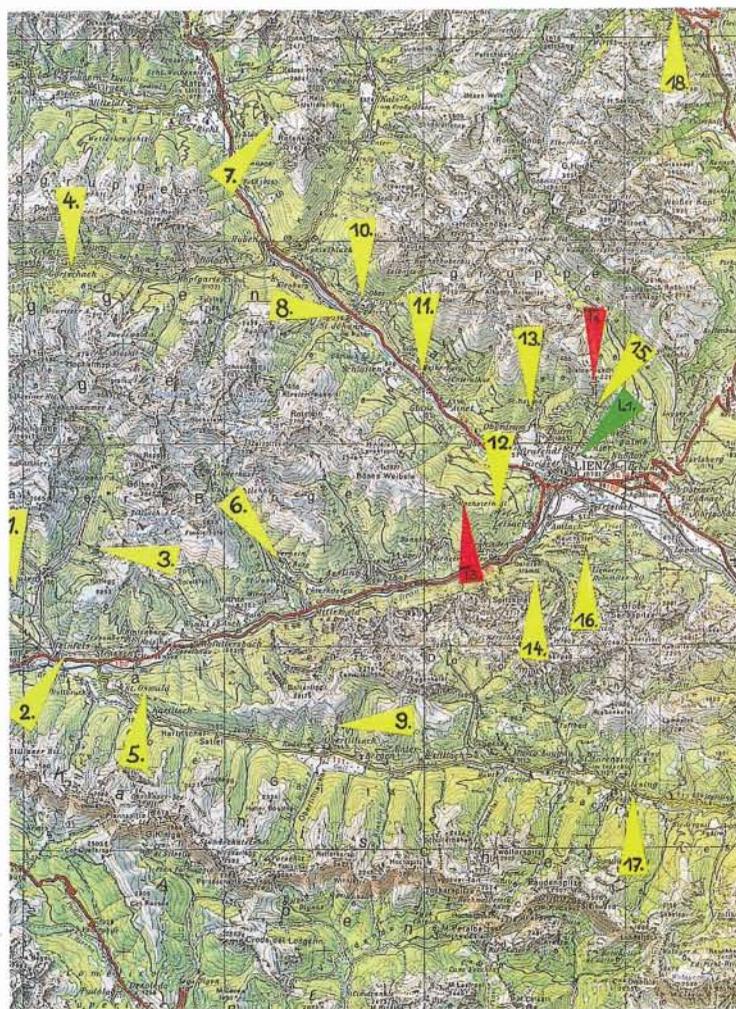
»Osttirol Open«

So geht's. Ein paar engagierte und wettbewerbsereifere Organisatoren, eine interessierte Gemeinde im Zentrum einer gigantischen Flugregion mit perfekten Start-, Lande- und Streckenmöglichkeiten, ein paar Sponsoren und insgesamt 9.500 DM Preisgeld, gute PR - und schon ist ein neuer Wettbewerb aus der Taufe gehoben, der bereits zur Premiere Top-Piloten aus ganz Europa nach Lienz lockte: Die »Osttirol Open«. 150 Piloten hatten sich zur 1. Osttirol Open Paragliding Championship am zweiten Mai-Wochenende angemeldet. In der Nacht auf Freitag hatte es geregnet, wir saßen im Nebel, doch die neue Vorhersage für Freitag war gar nicht schlecht: Zunehmender Hochdruckeinfluß. So fuhren wir zum Startplatz und konnten das gewaltige Panorama bewundern.

Mit der **Lienzer Seilbahn** geht es hinauf zum Startplatz Steiner Mandel: Ca 1500m Höhendifferenz stehen nun zur Verfügung. Nur 50m neben der Ausstiegsstelle befindet sich der riesige südlich ausgerichtete Wiesenstartplatz. Der Start ist hier problemlos auch für weniger versierte Piloten möglich. Startrichtung ist Südwest bis Südost.

Direkt vom Startplatz aus hat man schon ein gewaltiges **Panorama**. Im Süden blickt man genau auf die schroffen Lienzer Dolomiten. Im Westen schaut man Richtung Sillian ins Defereggengebirge und östlich liegt das bekannte Streckenparadies um Greifenburg mit den Bergen der Kreuzeckgruppe. Und nördlich blickt man, wenn man erstmal etwas überhöht hat, zum Alpenhauptkamm in den Nationalpark Hohe Tauern mit dem 3797 m hohen Großglockner und vielen weiteren Dreitausendern. Die Aussicht ist beeindruckend und an guten Tagen sind die Basishöhen weit über 3000m, oft 4000m und mehr. Da schaut man von oben auf den Gipfel des Großglockner, wer das mal erlebt hat vergißt es sein Leben lang nicht mehr.

Samstag war recht gutes Flugwetter angesagt. Es wurde die Aufgabe Irschen Kirche (22,3 km Richtung Osten) und zurück, ausgeschrieben. Die Basis war tief, die Bärte schwach und so mußten 30 Piloten vorzeitig landen gehen. 62 Piloten flogen ins Ziel, allen voran der Schwede **Tibor Berki**, der seit diesem Jahr in der deutschen Liga fliegt. Mit einer Zeit von 1h 37 min gewann er den Durchgang gerade mal 9 Sekunden vor Steve Cox. Bei einer Zielüberflughöhe von nur wenigen Metern, reichte es gerade noch für eine Kurve für die Landung gegen Wind. Die Aufgabe war für den Tag perfekt gestellt, ca. 1 Stunde später war die Wolkendecke wieder dicht, größere Aufgaben wären daher kaum machbar gewesen. Der Landeplatz Postleite befindet sich direkt an der Zufahrtsstraße zum Zettersfeld, 500m vor der Seilbahn Talstation östlich der Straße gelegen, Ausschilderung Gaimberg beachten. Der Landeplatz ist nur ca 100m breit aber dafür mit seiner langen Seite genau im Talwind



ausgerichtet. Südlich des Platzes verläuft eine große Hochspannungsleitung. Diese ist zwar furchterregend, aber durch die Länge des Landeplatzes sollte sie kein wirkliches Problem darstellen. Der **Talwind** kann beachtliche Dimensionen annehmen. Je ungehinderter die Sonne scheint, desto stärker wird der Talwind. Weht der überregionale Wind in Richtung des Talwindes, verstärkt das auch den Talwind. Im Sommer setzt der Talwind Vormittags ein, erreicht seine volle Stärke am frühen Nachmittag und wird abends wieder schwächer. Der Talwind kommt meist aus der Greifenburger Richtung und strömt Richtung Matrei.

In der Nacht auf Sonntag regnete es erneut und Frühnebel machte sich im Tal breit. Die Vorhersage lautete aber auf zunehmenden Hochdruckeinfluß. Deshalb fuhren wir zum Startplatz und warteten, daß die Sonne endlich durch die Wolkendecke brechen würde. Meldungen von Matrei und der Umgebung gaben uns große Hoffnung, denn da schien schon die Sonne. Um 12. 45 brachen wir dann im leichten Nieselregen den geplanten Durchgang ab. Nur ca. 30 Minuten später schien dann endlich die Sonne und fast alle Piloten konnten im »Blue Sky« noch längere thermische Flüge genießen. Die Absage der Tagesaufgabe war aber trotzdem gerechtfertigt, da aufgrund der hohen Restfeuchte viele tiefe Wolken in den Bergen hingen und Wettkampffliegen in

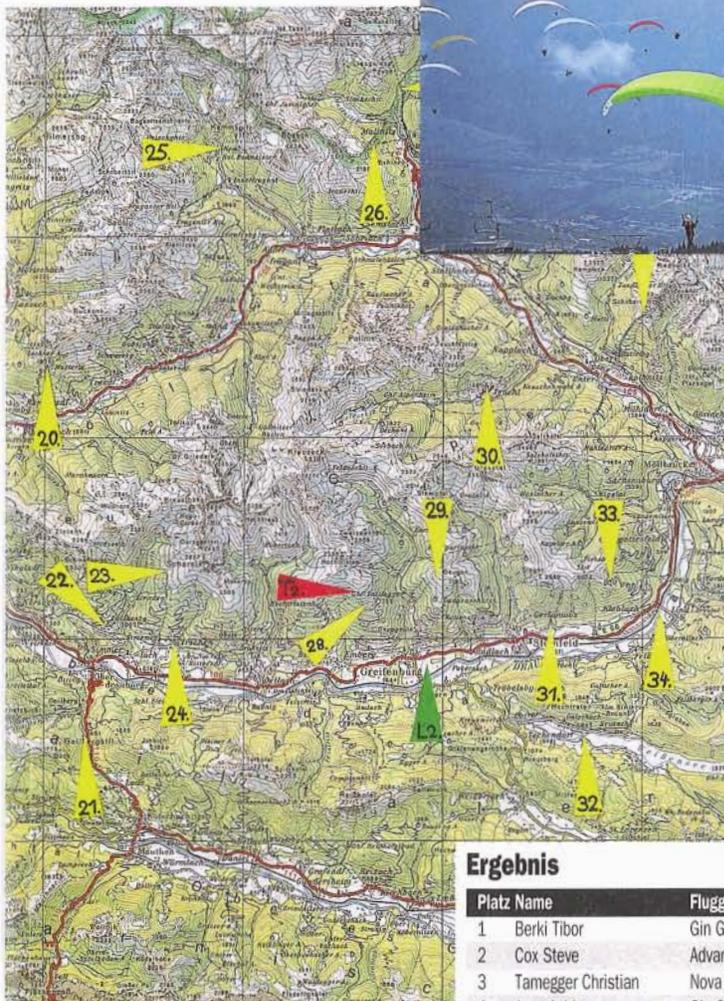


Foto: Stefan Hlaser



jedem Fall gefährlich gewesen wäre. So fand die Siegerehrung schon um Uhr 15.00 statt. Schade, denn die Osttirol Open hätte in alle Richtungen einzigartige Streckenmöglichkeiten geboten:

Richtung Norden zum Felbertauerntunnel

Ist man etwas später dran und kommt erst am Nachmittag zum Starten bietet sich ein Flug Richtung Alpenhauptkamm an. Die Sonne steht dann schon im Südwesten und die Bergflanken werden direkt von der Sonne angestrahlt. Ohne weitere Probleme fliegt man die ersten 14 km bis zum ersten Talsprung, der einen dann nach Matrei führt. Falls man tief ankommt (wahrscheinlich kommt man sowieso hoch an) soart man im Talwind am Kegelstein, 6 km vor Matrei, auf und kann an den westlichen Hängen mit sicherem Thermikanschluß rechnen. Den Weiterflug zum Alpenhauptkamm sollte man aber nur unternehmen, wenn man sich sicher ist, nicht abzusaufen. Hier werden die Landeplätze selten, das Tal ist sehr eng und mit Hochleitungsspannungen übersät. Beim Rückflug muß man immer maximale Höhe machen, da man weiter unten in den Talwind sinkt, der jetzt

Ergebnis

Platz	Name	Fluggerät	Nation	Total
1	Berki Tibor	Gin Gliders Boomerang	SWE	579
2	Cox Steve	Advance Omega	CH	572
3	Tamegger Christian	Nova X-pert	AUT	533
4	Joos Achim	Gin Gliders Boomerang	GER	531
5	Heinrich Christian	Nova X-pert	AUT	526
6	Holz Müller Walter	Nova X-pert	AUT	525
7	Schützenberger Roland	Nova X-pert	AUT	519
8	Pacher Jimmy	Gin Gliders Boomerang	ITA	510
9	Rössel Oliver	Swing Stratos	GER	505
10	Eichholzer Helmut	Swing Stratos	AUT	497

gegen die Flugrichtung steht. Allerdings ist auch zu bedenken daß die Basis Richtung Hauptkamm rasant zunimmt und das Zurückkommen erleichtert. Die Basis in Matrei kann leicht schon 500m höher liegen als in Lienz. Und dort kann sie leicht noch mal 500 m höher liegen als in Greifenburg!

Richtung Osten - Greifenburg

Beim Flug Richtung Greifenburg kommt man in das berühmt-berüchtigte Gebiet des Anna-Schutz Hauses (1992m). Die Erfahrung lehrt, daß es dort sehr turbulent sein kann. Der Ausläufer des Berges bei Nikolsdorf (Segelfluggplatz) verengt das Tal und so streicht der Talwind hier sehr weit hinauf und verursacht dadurch die mitunter starken Turbulenzen. Je höher man ist auf dem Flug Richtung Osten, um so einfacher hat man es. Wenn man am Zettlersfeld nicht so hoch aufdrehen kann, um vor die Südwestflanke der Kreuzeckgruppe zu kommen, kann man am Berg Isel (genauer: Stronach Kogel), das ist der kuppenförmige Berg mit der großen Hochspannungsleitung, die über den Berg führt, noch mal aufdrehen. Hier sollte man nun unbedingt maximale Höhe erkurbeln bevor man weiter Richtung Osten fliegt. Ist man an dem großen Gebirgszug der Kreuzeckgruppe, darf man die ganzen kleinen Taleinschnitte nicht unterschätzen und einfach tief weiter fliegen. Auch hier ist es



Foto: Franz Huber



ratsam und meistens schneller, maximale Höhe zu machen, bevor man zur nächsten Bergspitze weiter fliegt. Auf diese Weise fliegst man nun einfach bis zur bekannten Radlberger Alm und mit dem Talwind auch wieder zurück nach Lienz. Wer größere Ambitionen hat kann auch die große Querung des Drautals zum Goldeck noch angehen. Hier hat sich die Querung direkt von der Radlberger Alm auf die westlich bis nordwestlich ausgerichteten Waldschneisen bewährt. Vor dem Rückflug maximale Höhe machen und wieder zurück über das Drautal zur Kreuzeckgruppe queren.

Richtung Nordost ins Mölltal

Ist der Talwind zu stark oder die Basis tief, kann man auch ins Mölltal fliegen. Am Berg Isel nochmal aufdrehen oder direkt vom Zettersfeld den Leitenkopf anfliegen. Diese 12 km lange südöstliche Bergflanke ist thermisch sehr ergiebig. Man fliegt nun weiter über das Böseck bei Mallnitz an die Reißbeckgruppe und hat freie Sicht auf den Millstätter See. Am Ende der Reißbeckgruppe dreht man aber um oder geht die große Querung zum Tschiernock an und versucht auf dieser Route bis zum Ossiacher See zu kommen. Wenn man umdreht und zurück fliegen möchte, ist die gleiche Route wie auf dem Hinflug zu wählen. Die am Start angeflogene Südostseite wird zwar nicht mehr gut angestrahlt, doch der Talwind steht immer noch drauf und aus den Süd und Südwestecken geht immer noch Thermik ab. Vor dem Endanflug nach Lienz ist natürlich wieder Basis angesagt. Hat man zuerst auch verstärktes Sinken, kommt man beim Weiterflug aber in den Drautal-Talwind und es schiebt einen wieder ans Zettersfeld.

Richtung Westen über Sillian nach Italien

Wählt man seine Strecke Richtung Westen, so sollte man einen kleinen Umweg über die »Schleinitz« mit der Talquerung zum »Bösen Weibele« wählen, um nicht vorzeitig am Boden zu stehen. Der »Hochstein«, westlich von Lienz, steht zwar scheinbar schön im Talwind, doch kann man dort nur in den seltensten Fällen wieder aufsoaren. Der Hochstein bleibt als »letzte Rettung« eine Möglichkeit wieder Höhe zu tanken, wenn man auf der Nordostseite vom »Bösen Weibele« ankommt. Hat man diese Schlüsselstellen gemeistert, so steht einem die schon fast 1000-fach geflogene Strecke nach Sillian offen. Teilweise sind hier die Landemöglichkeiten im Talboden etwas eingeschränkt, doch stehen einem etwas

oberhalb neben der »Pustertaler Höhenstraße« problemlose Landemöglichkeiten zur Verfügung.

Man kann nun weiter nach Italien über Bruneck bis Brixen oder Sterzing fliegen (ca 100km) oder - für die noch stärker ambitionierten Piloten - auch noch den Rückflug versuchen. 197 km sind in diesem Gebiet schon geschafft worden.

Als **Gesamteindruck** zu diesem Wettkampf läßt sich folgendes feststellen: Perfekte Organisation in allen Belangen, ein außerordentlich hohes Preisgeld von 9.500 DM, ein riesiges Festzelt am Landeplatz, ein kompetenter Platzsprecher, der auch die nicht fliegenden Zuschauer anregend unterhalten hat, ein toll organisiertes Spanferkelessen im Hotel Glöckelturm, ein riesige Pilotenparty am Samstag in der Disco »Sein oder nicht Sein«. Und auch für die Zuschauer war neben einem Ziellandewettbewerb einiges geboten.

Berücksichtigt man dann noch die vielfältigen Freizeitangebote dieser Ferienregion, sind drei Tage einfach zu wenig. Eine Woche Urlaub sollte man an diesen Wettkampf nächstes Jahr gleich dranhängen. Reiten, Kanufahrten, Mountainbiking, Canyoning, Inline-Skating, Angeln, Wasserfälle bewundern, ausgedehnte Wanderungen unternehmen und vieles mehr ist möglich.

Burkhard Martens

Info:

Seilbahn: Öffnungszeiten: ab 26.6.1999 von 9-11.45 und von 13.00-17.15, Vom 8.12. ca. Ostern durchgehend, Tel.: 04852/639750

Transportkosten: Einzelfahrt: ÖS 125, Wochenkarte: ÖS 300.-, Saisonkarte: ÖS 700.-, Transport mit Drachen nicht möglich!

Camping: Falken 04852/64022-40, Tristacher See 04852/65463

Verkehrsamt: 04852/652650

Drachen- und Gleitschirmclub: 0676/4058672 (Martin Wibmer),

0676/4055933 (Waldner Elisabeth)

Osttirol Adventures: Info Hotline: 04852/61861, 0664/3560450

Weitere Infos zum Fluggebiet: Blue Sky Flugschule Hochpustertal

GmbH. in Sillian: Tel. 04842/5176 (Büro), 0664/3428484 (Stefan),

0664/3428485 (Thomas), 0664/5137067 (Wendelin), Adventure

Sports Tel.: 08042/9486, Flugschule Bruno Girstmair

Tel/Fax0043/4852/65539



Wer schon seit längerer Zeit aufmerksamer Leser dieser Kolumne ist, dem fällt auf, daß ich eigentlich immer um diese Jahreszeit über's schlechte Wetter jammere. Also spar ich mir's heuer, so schlecht ist es ja auch gar nicht, man dürfte halt nur kein Flieger sein!

Zumindest hat man genügend Zeit, um aufmerksam andere Dinge zu verfolgen, die mich leider zu dem Schluß kommen lassen, daß wir nun das Niveau eines Fußballvereins erreicht haben. Dort sind Machtkämpfe alltäglich, Schlammschlachten auch. Zum Glück lassen sich Flieger nicht so leicht manipulieren, sie merken schnell, daß nicht Hahnenkämpfe das wichtigste für unseren Sport sind, sondern durchaus ernstzunehmende Diskussionen wie z.B. über die Freiheit unseres Sportes.

Ich meine, ein sehr freiheitsliebender Mensch zu sein, habe aber meine schlechtesten Erfahrungen als Natursportler mit den unorganisierten »freien« Sportarten und Sportgeräten gemacht. Als Kletterer hat man uns das Klettern an einem Großteil der Felsen Deutschlands verboten, selbst der Alpenverein konnte mit seiner Macht von über 500.000 Mitgliedern Totalsperrungen ganzer Gebiete nicht verhindern. Seit ca. 30 Jahren fahre ich mit dem Radl die Isar entlang, das neue Bayrische Naturschutzgesetz hat es er-

möglicht, daß irgendein wildgewordener Landrat oder Verein das nun auf einem Teilstück verbietet. Von den siebenhundert vom DHV zugelassenen Start- und Landeplätzen wurde jedenfalls praktisch keiner geschlossen!

Auch der Meinung über das »so freie und liberale Ausland« kann ich mich nicht anschließen. Als Flieger verhaftet wurde ich bisher nur in Italien, auch daß ein Startplatz eine Woche später voll mit Stacheldraht ist, habe ich nur dort erlebt. In der Schweiz gibt es außer einem Nummernzwang für Drachen und Gleitschirme sogar Überflugverbote, ebenso wie in Österreich. Im Nachbarland kann Dir beispielsweise auch passieren, daß Du als Startgebühr für einen Doppelsitzerflug mit Frau oder Freundin so löhnen sollst, daß ein Puffbesuch billiger kommen würde. In einigen mediterranen Fluggebieten habe ich auch nicht nur gute Erfahrungen gemacht. Leider haben Nichtflieger manchmal ein sehr gestörtes Verhältnis zu »Mein und Dein«. Wenn dann im Auto die Flugausrüstung fehlt, dann ist es mit der fliegerischen Freiheit schnell vorbei. Wundern würden sich wohl auch die, die in Amerika, dem »Traumland der Freiheit« fliegen wollen, in diesem Riesen-

land gibt es nur einen Bruchteil der Startplätze wie bei uns. Im Yosemite Valley beispielsweise darf man nur bis 8 Uhr FRÜH! starten, »da sonst«, laut Ranger, »die Wanderer abgelenkt werden!«.

Ich mußte leider schon mehrfach einsehen, daß das Fehlen von Regeln, Vorschriften oder Gesetzen nicht unbedingt »mehr Freiheit« bringt. Daß wir hier als »mündige Piloten« das richtige Maß finden, dafür müssen wir alle arbeiten. Auch wenn ich mir mit dieser Aussage keine Freunde mache, die immer wieder erwähnten »Sesselfurzer« sitzen nicht in der DHV-Kommission oder in den Vorständen der einzelnen Clubs. Denn diese Leute opfern ihre Freizeit, um anderen das Fliegen zu ermöglichen. Die »Sesselfurzer« sind in Wirklichkeit die, die über das schlaue Schreiben von Kritik nicht hinauskommen!

Wir haben in diesem Info einen, so hoffe ich, tollen Bericht über's Fliegen im Allgäu. Noch dazu vom Deutschen Meister, der sich anerkennt und mit viel Mühe sogar Ther-

mikbärte und Turbulenzzonen eingezeichnet hat. Eine Bitte, schickt weder uns noch ihm einen bösen Brief, wenn es an der angegebenen Stelle nicht raufgeht oder es euch ganz wo anders als an der eingezeichneten Stelle zerlegt. Wir oder Oliver werden Euch auch nicht die Seilbahnkosten ersetzen, wenn's nicht so klappt wie beschrieben. Einen »Moserführer« wie für die Mountainbiker kann's für's Fliegen nicht geben! Dort ändert sich nur was, wenn eine neue Forststraße gebaut wird, beim Fliegen ist jeder Tag anders! Jede der Windrichtungen löst Bärte an anderen Stellen aus, Turbulenzzonen werden verschoben. Schon das Verändern der Schneegrenze oder auch des Wolkenschattens beeinflusst die Abrißstelle von Thermik, Windscherungen lassen Schirme beim unaufmerksamen Piloten auch in Talmitte klappen. Solche Artikel können nur eine Hilfe sein, gut und sicher Streckenfliegen kann man nur, wenn man dazu bereit ist, das Zusammenspiel von Wind und Sonne zu begreifen. Dann weiß man nicht immer, aber immer öfter, warum an einer Stelle Thermik abreißt oder Turbulenzen drohen!

Gleitflug ist besser als Sturzflug

[AUS DER SAARBRÜCKER ZEITUNG]

Rekorde in der Drachenflugliga

Der Wettbewerb der deutschen Drachenliga vom 22. bis zum 30. Mai war der erste echte Wettkampf in Europa, in dem flexible Drachen der FAI Kategorie 1 und Starrflügler der FAI Kategorie 2 aufeinandertrafen.

Die erste Aufgabe wurde vom Hochfelln aus gestartet. Dieser Berg im Südosten Deutschlands ist bekannt als Ausgangspunkt für große Streckenflüge. Der Transport zum



Gipfel ist etwas beschwerlich. Mit einer Seilbahn mit zwei Sektionen werden jeweils fünf flexible beziehungsweise zwei Starrflügel-Drachen zum Gipfel transportiert. Dies war der

Hauptgrund, warum man den Wettbewerb nach nur einem Durchgang an einen anderen Austragungsort verlegte. Die Starrflügelpiloten waren einfach unzufrieden mit dem unkomfortablen Transport ihrer Geräte zum Startplatz.

Die erste Aufgabe war ein flaches Dreieck von 93 km. Nur fünf der 55 Wettbewerbsteilnehmer schafften es ins Ziel zu fliegen. Im Wettbewerb waren acht starre und 47 flexible Drachen. Die Starren waren drei ATOS, zwei Guggenmos E 7, zwei Exxtacy und ein Ghostbuster. Unter den 47 flexiblen Drachen waren nur drei mit Turm. Die Aufgabe war nicht besonders aussagefähig, da 17 der Piloten, die sich früh auf den Weg machte, bereits nach 15 km am Boden standen. Unter ihnen befand sich das halbe Starrflügel-Feld. Christof Kratzner machte seinen ersten Thermikflug mit dem ATOS an diesem Tag und gewann die Wertung für die Starren. Bernd Weber, Geschäftsführer der Firma A.I.R. - Hersteller des ATOS - wurde zweiter. Bob Baier gewann auf seinem Laminar ST die Gesamtwertung und war mit 3,25 Stunden beinahe eine ganze Stunde schneller als Christof.

Trotz Bob's hervorragender Leistung war bereits jetzt offensichtlich, daß die Flexiblen keine Chance hatten, mit den Starren mithalten. Deshalb entschied man, die »Flexxies« und die »Stiffies« in zwei separaten Wertungen fliegen zu lassen.

Wir zogen um nach Zell am See in Österreich. Die Schmittenhöhe war unser Startplatz für die nächsten drei Wettbewerbsaufgaben. Und was für phantastische Aufgaben dies werden würden! Der Startplatz Schmittenhöhe liegt auf 2.000 m, 1.250 m über dem weiten, offenen Talboden mit spektakulären Ausblicken auf den Alpenhauptkamm der Ostalpen, die Hohen Tauern. Jo Bathmann startete von hier sein 205 km FAI-Weltrekord Dreieck. Der Drachentransport zur Schmittenhöhe ist easy aber teuer. Die Drachen werden in eine große Seilbahnkabine verladen und 1/3 jedes Dra-

chen schaut zum offenen Fenster hinaus. Man kann in praktisch jede Richtung starten und es gibt Platz, um hunderte von Drachen gleichzeitig aufzubauen.

Die zweite Aufgabe war ein flaches Dreieck von 70 km. Der Tag wurde von uns unterschätzt, wir dachten anfangs, es sei wegen der Gewitterschauer am Vortag noch zu feucht. Die Aufgabe wurde zu einem Race ins Goal mit 34 »Flexxies« und allen acht Starren im Ziel. Christof Kratzner gewann wieder bei den »Starren«, und das mit einem Schnitt von 48,6 km/h. Bob Baier gewann die Klasse der Flexiblen mit 44,27 km/h knapp gefolgt von Hans Bausenwein mit Laminar ST. Die Zeiten von Christof und Hans zeigten einen Unterschied von 15 %. Beide Piloten erfliegen in den Wettbewerben vergangener Jahre sehr ähnliche Leistungen und liegen in der internationalen Rangliste der deutschen Liga eng nebeneinander. Spätere Aufgaben zeigten einen ähnlichen Zeitunterschied zwischen dem ATOS und einem gut eingestellten Laminar ST. Dieser Zeitunterschied kann als Leistungsunterschied dieser beiden Geräte gesehen werden.

Die dritte Aufgabe war die größte, geschlossene Aufgabe, die jemals in einem Drachenflug-Wettbewerb geflogen wurde. Ein 210 km flaches Dreieck entlang der Rennstrecke des »Pinzgauer Spaziergangs«. Christof Kratzner brannte den Kurs mit seinem ATOS entlang was das Zeug hielt und gewann schon wieder, diesmal mit der erstaunlichen Schnittgeschwindigkeit von 46,4 km/h. Sieben der acht Starrflügler waren im Ziel und elf der 47 Flexiblen. Jobst Baeumer gewann die Flexwing-Klasse mit einer ebenfalls imposanten Geschwindigkeit von 42,95 km/h.

Aufgabe Nr. 4 war die letzte Aufgabe dieses Liga-Wettbewerbs. Diese Aufgabe scheint mir wiederum eine gute Vergleichsmöglichkeit zu bieten für den Leistungsunterschied zwischen den starren und flexiblen Drachen. Die Aufgabe war ein 106 km FAI-Dreieck, gefolgt von einem daran angehängten 24 km Zielrück-Flug, gesamte Aufgabenlänge 130 km. Die Bedingungen waren sehr konstant über die gesamte Aufgabe und während der gesamten Flugzeit. Die Aufgabe wurde gestellt, um den bestehenden Geschwindigkeits-Weltrekord über ein 100 km FAI-Dreieck, geflogen vom Kanadier Martin Henry am 22.07.98 mit einer Schnittgeschwindigkeit von 34,81 km/h (für FAI 1) zu schlagen.

Alle acht Starren und 18 der Flexwings waren im Ziel. Christof Kratzner mit seinem ATOS (wer sonst?) gewann wieder einmal, diesmal mit einem Schnitt von 42,47 km/h. Bester Flexwing-Pilot war Jobst Baeumer mit 37,96 km/h, knapp gefolgt von Oliver Barthelmes und Hans Bausenwein. Jobst's Schnittgeschwindigkeit über den Dreieckskurs war



Derzeit führend
Bob Baier



35,62 km/h. Damit reichte er einen neuen Weltrekord ein, ebenso wie Rosi Brams für die Damen, die das Dreieck mit einem Schnitt von 29,22 km/h umrundete. Christof und Hans hatten ihre Barographen nicht angeschaltet.

Am nächsten Tag, nachdem der Wettbewerb vorüber war, fuhr Hans wieder auf den Berg, um Jobst's Weltrekord vom Vortag zu überbieten. Er hatte die Dokumentation gut vorbereitet und ein ÖAeC-Sportzeuge war ebenfalls vor Ort. Hans schaffte es, den gleichen Kurs alleine mit einer Schnittgeschwindigkeit von 36,43 km/h zu umrunden, ein neuer Weltrekord!

Schauen wir uns nochmals den Leistungsvergleich zwischen starr und flexibel an diesem Wettkampftag an:

Christof Kratzner ATOS: 42, 47 km/h, Hans Bausenwein Laminar ST: 37,46 km/h, Christian Müller flog mit 38,01 km/h die zweit-schnellste Zeit des Tages. Er ist Gleitschirm-Wettkampfpilot, flog seit sechs Jahren nicht mehr Drachen und hat gerade seine ersten Flüge mit dem Exxtacy hinter sich.

Das Ergebnis zeigt einen Zeitunterschied zwischen Hans' und Christof's Gleitern von etwa 14 % (Christof und ich sind überzeugt, daß dies der Unterschied der Maschinen und nicht der Piloten ist). Wenn der Laminar ST zwischen Gleitzahl 14 und 15 liegt, dann könnte man die Gleitzahl eines ATOS auf zwischen 16 und 17 hochrechnen. Viele meiner Freunde, die Drachenflugwettbewerbe fliegen, stimmen überein, daß die Gleitzahl eines guten Laminar ST zwischen 14 und 15 liegt. Wenn ich neben Christof's ATOS fliege, dann kommt mir dieser Leistungsunterschied allerdings größer vor, als das, was ich - völlig unwissenschaftlich - mit Zahlen zu belegen versuche. So, was war mit dem Ghostbuster? Lukas Etz flog ihn nur bei den ersten beiden der vier Aufgaben. Der Gleiter wurde beim Transport etwas beschädigt und Lukas wollte ihn deshalb nicht weiter fliegen und wechselte auf einen Exxtacy. Ich würde die Leistung dieses Ghostbusters auch nicht bewerten wollen.

Hans Bausenwein

Kommentar von Hansjörg Truttmann

Das ehemalige Mitglied der Schweizer Drachen Nationalmannschaft und Ex-Weltrekord-Pilot hat sich über Theorie und Praxis des Streckenfluges viel Gedanken gemacht und hat hierzu folgende Anmerkung:

Die Faustregel 15% mehr Zeit = 15% geringere Gleitleistung ist falsch. Sollfahrttheorie und Polaren haben keinen linearen Zusammenhang.

Ich habe seit einiger Zeit ein Excel-Spreadsheet für die modellhafte Kalkulation von Streckenflugzeiten. Dieses Programm errechnet die jeweiligen Flugzeiten bei unterschiedlichem Wetter. Es berücksichtigt die Sollfahrttheorie sowie die zusätzliche Ausgangshöhe beim Start, Delphinflug und nicht optimaler Endanflug mit überhöhter Geschwindigkeit bleiben unberücksichtigt.

Um 15% Zeitvorsprung herauszufliegen, braucht es einen Unterschied im besten Gleiten von etwa 30%. Das ist plausibel aufgrund folgender Überlegung: Würden beide Drachen mit etwa gleicher Geschwindigkeit von Aufwind zu Aufwind fliegen und hätten dabei 15% Leistungsunterschied, so würde der bessere Drachen um 15% weniger Höhe verbrauchen und damit 15% der Kurbelzeit einsparen. Bei ca. 50% Kurbelanteil über den gesamten Flug ergibt sich daraus insgesamt nur ein Zeitvorteil von 7,5 %, also nicht 15%.

Um diese Zeitdifferenz von 15% zu erhalten, muss man von Polaren mit einer maximalen Gleitleistung von 19 für den ATOS bzw. 14,5 für den Flexwing ausgehen (eine Differenz von ca. 30%). Ein offensichtlicher Widerspruch zu der Annahme 15% mehr Zeit = 15% geringere Gleitleistung.

ringere Gleitleistung.

Hansjörg fliegt seit über 2 Jahren einen Exxtacy und hat auch Flugerfahrung mit dem ATOS.

Deutsche Liga '99 FAI 1 Zwischenstand

Platz	Name	Punkte
1.	Baier Bob	3725
2.	Baeumer Jobst	3400
3.	Barthelmes Oliver	3193
4.	Bausenwein Hans	3178
5.	Bolz Holger	3011
6.	Woll Gerald	2887
7.	Kausche Peter	2671
8.	Miederhoff Ralf	2598
9.	Rauch Thomas	2593
10.	Hertling Steffen	2585

Deutsche Liga '99 FAI 2 Zwischenstand

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Kratzner Christof	ATOS	2906
2.	Weber Bernd	ATOS	2032
3.	Guggenmos Josef	Guggenmos E 7	1938
4.	Hoffmann-Guben Marcus	ATOS	1826
5.	Schumann Kurt	Guggenmos E 7	1705

Die vier ersten Piloten dieser Liste stellen die Deutsche Nationalmannschaft FAI 2 für die Weltmeisterschaft 1999 am Monte Cucco Italien.

Die Deutsche Nationalmannschaft FAI 1 für die Weltmeisterschaft am Monte Cucco Italien 1999 besteht aus: 1. Guido Gehrmann (La Mouette Topless)(der amtierende Weltmeister Guido konnte dieses Jahr nicht an den Liga-Wettbewerben teilnehmen, weil er in Ausbildung als Lufthansa-Pilot ist), 2. Bob Baier (ICARO Laminar ST), 3. Jobst Baeumer (Aeros Stealth), 4. Hans Bausenwein (ICARO Laminar ST), 5. Gerald Woll (ICARO Laminar ST), 6. Oliver Barthelmes (Moyes CSX 5).

Hessenmeisterschaft im Drachenfliegen

Die ganze Drachenfliegerszene jammert über rückgängige Pilotenzahlen, teilweise fallen Landesmeisterschaften wegen geringer Beteiligung sogar ganz aus. Nur bei den Hessen ist wieder richtig was los; 71 Piloten treffen sich in Kärnten auf der Emberger Alm vom 30.05. bis zum 06.06.99 zur Hessischen Meisterschaft. Natürlich bei 1a Sonnenwetter. Allerdings ist am ersten Tag mit einigen Ausbreitungen zu rechnen. Das »Startfenster« öffnet also schon vor zwölf. Die später gestarteten Piloten fliegen dann zwar bei sehr guter Thermik, aber auch gewaltigen Congestuswolken.

Die Tagesaufgabe führt über 90 km; erst ein Stück in Richtung Westen, und dann zur »Windischen Höhe« nach Südosten, wobei das Drautal gequert werden muß. Dies ist nicht allzu schwierig, die Basis liegt auf 3000 m. Aber die Wolken breiten sich dann tatsächlich aus, und dadurch ist es fast vorbei mit der Thermik, auch auf der anderen Talseite gibt es keine Cumuli mehr. Kurz vor dem Ziel (Greifenburg, Badeseesee) ein wenig zu regnen. Die Flugsicht beträgt manchmal nur noch ein paar Kilometer, der Heimflug scheint unmöglich. Aber Südwind hat eingesetzt, so daß im Hangaufwind der Berge geflogen werden kann. Ein »Streckensoaringflug« beginnt. Walter Schurr (Twister) ist wie jedes Jahr sehr früh gestartet und setzt dann auch als erster Drachenflieger seinen Endanflug an, wird aber kurz vorm Ziel noch von Lukas Etz (auch Twister) überholt.

Auch Dieter Möglich, der einzige Starrflügelpilot (Exxtacy) legt einen Superflug hin, und wird nach mehreren Änderungen dann schließlich Tageszweiter.

Am nächsten Tag wieder Gewitterneigung, aber auch eine sehr hohe Basis (bis zu 3800 m). Die Aufgabe ist ein 65iger FAI - Dreieck, eine »kleine« Umrundung der Kreuzeck - Gruppe. Walter und Oli Barthelmes (Moyes CSX) vollenden den anspruchsvollen Flug am schnellsten und erreichen das Ziel mit 8 weiteren Piloten. Oli übernimmt damit auch die Gesamtführung.

Dritter Tag. Wieder ist »zu viel« Thermik voraus gesagt, so daß nur eine kleine »ridge-race - Aufgabe« (40 km) gestellt wird. Lukas, Oli und Jethro Gerstner (UP Speed TL) teilen sich die ersten drei Plätze, insgesamt erreichen 30 Piloten die Ziellinie, viele sogar schon vor der Schliessung des Startfensters. Die Gewitter bleiben aus, die Aufgabe ist also viel zu kurz.

Am vierten Tag prognostiziert der Wetterbericht viel Wind,



Foto: Franz Huber

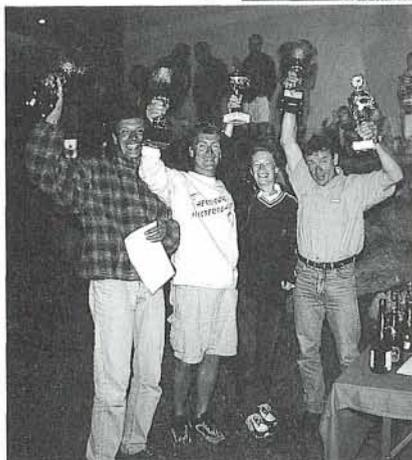


Foto: Oliver Barthelmes

und die Luft ist extrem diesig. Der Tag läßt zwar kleine Streckenflüge zu, aber die Mehrheit der Piloten möchte lieber keinen Durchgang. Also ein Tag Ruhe.

Die darauffolgende Nacht bringt dann einen zünftigen Frontdurchgang mit allem was dazu gehört. Aber schon gegen Mittag präsentiert sich das Wetter wieder traumhaft, somit wird eine große Aufgabe angesetzt - 120 km - kreuz

und quer durch Kärnten. Wieder erreichen neun Flieger den Hauptlandeplatz mit Flugzeiten zwischen vier und sechseinhalb Stunden. Lukas ist am schnellsten, vor Walter und Peter Reiter, auch Oli bleibt vorm Ausserlanden verschont. So kann er seine Gesamtführung halten, aber der Vorsprung schrumpft und der Druck wächst.

Der Freitag fällt komplett ins Wasser, gar kein Fliegen.

Die Entscheidung also erst am Samstag, im fünften Durchgang. Die Aufgabe ist

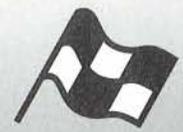
der Klassiker: Zielflug zum Landeplatz am Ossiacher See. Walter startet wie immer sehr früh, wählt den direkten Kurs und rast mit einem 4er Schnitt ins Ziel. Der Flug bringt ihm nicht nur seinen zweiten Tagessieg,

Ergebnis

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Schurr Walter	Twister	4104
2.	Barthelmes Oliver	SX 4	3848
3.	Etz Lukas	Twister	3451
4.	Schwiegershausen Corinna	Moyes	3282
5.	Klein Peter	Laminar	3276
6.	Lang Harald	Stealth	3266
7.	Boller Stefan	Xtralite	3092
8.	Godzieba Klaus	Xtralite	3030
9.	Wermann Tobias	Xtralite	2918
10.	Gerstner Jethro	Speed TL	2857

sondern auch den Titel des neuen Hessenmeisters. Oli hat einen »Hänger« und braucht eine halbe Stunde länger. In der Endwertung »nur« Platz zwei für ihn.

Lukas startet erst zwei Minuten vor Fensterende, erreicht das aber Ziel nicht. Durch seine drei Tagessiege bleibt er auf Platz drei. Corinna Schwiegershausen zeigt, daß sie nicht nur mithalten, sondern auch vorne mitmischen kann:



Platz vier. Die vielfache »Hessenmeisterin« holt sich irgendwann auch nochmal den Titel in der Gesamtwertung. Fazit, nach fünf Durchgängen, sechs Tagen Streckenfliegen, und sieben Tagen guter Laune: Die »Hessen« machen es richtig. Die Landesmeisterschaft geht über eine ganze Woche, in einem Supergelände mit Urlaubscharakter, mit viel guter Laune und vielen nicht hessischen Teilnehmern. Das ist der richtige Weg. Aber die 24. »Hessische« war nicht nur in Sachen Spaß kaum zu überbieten. Sie war sportlich genial (der Beste hat gewonnen), und auch prima organisiert. Verantwortlich dafür sind Peter Kaltenhofer, Peter Otto und ganz besonders Kurt Luther, der auch zum 24. Mal dabei war. Erst als Pilot und später als Organisator. Wir freuen uns schon alle auf sein 25. mal im Jahr 2000,... wenn das so weiter geht, dann vielleicht mit 100 Teilnehmern.

Lukas Etz

berger Alm, zur Draubücke bei Obervellach oder zum Weißensee als Selektionsboje vor dem Endanflug im Bereich des Hauptlandeplatzes stellten für Strecken- und Wettkampfeinsteiger keine Überforderung dar und boten für die Cracks die Möglichkeit, durch »schnelles Fliegen« bereits eine Verteilung der vorderen Plätze auszumachen. Der erfahrene sportliche Leiter Thomas Deubele verstand es, die Wetterbedingungen optimal zu nutzen und schrieb als fliegerischen Höhepunkt einen Dreiecksflug über das Goldeck, die Kapelle Zwickenberg und im Endanflug die Draubücke Steinfeld als Tagesaufgabe aus.

Nach fünf Stunden atemberaubendem Race setzten Armin Harich aus Frankfurt und Uli Dajek aus Fulda als erste gegen 18:00 Uhr abends den Endanflug an. Doch es blieb spannend bis zur letzten Sekunde. Spektakulär landeten beide Piloten nach fünf Stunden Flugzeit zwischen den

Wohnwagen des Campingplatzes nur wenige Meter vor der Ziellinie. Kurz darauf flog der Rhöner Verfolgerpulk mit Jan Scholz aus Gießen, Norbert Fleisch aus Marburg, Uwe Schachtely aus Frankfurt und Andreas Schubert über die Ziellinie und zeigten die Stärke

des Rhöner Drachen- und Gleitschirmfliegervereins Poppenhausen e.V. Zum dritten Mal in Folge gewannen Die Poppenhausener die Vereinswertung und holten den begehrten Mannschaftspokal nach Hause.

Mit taktischem Geschick überflog im fünften Durchgang Christoph Storch aus Kissingen nach einem Zielflug nach Süden an den Pressegger See als einziger die Ziellinie, konnte jedoch aufgrund der geringen Tagespunkte kaum noch aufholen.

Bleibt zu hoffen, daß unsere hessischen Leistungsträger nach diesem Training, auch auf der German Open im selben Gelände ordentlich punkten.

Dank sei allen Helfern und Helferinnen ausgesprochen, die ehrenamtlich zum Teil nächtelang Listen geschrieben haben, Fotos auswerteten oder unzählige Rückholkilometer gefahren sind. Insbesondere sei auch unserem Wettkampfleiter Kurt Luther gedankt, der die Hessischen Meisterschaften im 24. Jahr austrägt und stolz darauf sein kann, daß 110 Piloten die Hessische zur größten Landesmeisterschaft in Deutschland machen!

Andreas Schubert

Ergebnis

Platz	Name	Gerät	Gesamt
1.	Schubert Andreas	Firebird Rocket L	3417
2.	Dajek Ulrich	Advance Sigma	3019
3.	Eisfeld Jochen	Nova Vertex 26	2878
4.	Keller Peter	Ozon Proton M	2740
5.	Scholz Jan	Madreiter Finesse	2593
6.	Ernde Michael	Advance Omega 3	2582
7.	Gördes Rüdiger	Firebird Flame L	2535
8.	Harich Armin	Ozon Proton	2506
9.	Krick Joachim	CP Macro	2401
10.	Pieper Martin	UP Escape	2326

Foto: Franz Huber



Hessische Meisterschaften im Gleitschirmfliegen

Eine ganz klare Sache für den Siebloser Fluglehrer Andreas Schubert war die diesjährige Hessische Landesmeisterschaft im Gleitschirmfliegen, die in der ersten Juniwoche (30.05. bis 06.06.99) an der Emberger Alm im oberen Drautal in Österreich stattfand.

Mit deutlichem Punkteabstand setzte sich der mehrfache Hessenmeister gegen seine fliegerische Konkurrenz durch. 39 Teilnehmer erlebten eine Streckenflugwoche der absoluten Superlative. Fünf hochwertige Wertungsläufe mit Streckenflügen bis zu 92 km konnten bei besten Flugbedingungen durchgeführt werden. Unter Berücksichtigung der Flugsicherheit aller Piloten bei nachmittags angekündigten Gewittern wurde an den ersten drei Wettkampftagen früh gestartet und übersichtlich geflogen: Bojenflüge zur Radl-

Foto: Oliver Bockhues



Bayrische Drachenflugmeisterschaft German Cup 1999 am Mittag

Zur Einschreibung am Mittwoch den 2.6.99 war Weltuntergangsstimmung angesagt. Heftige Gewitter und Sturmböen bis 130 km/h ließen keine rechte Freude aufkommen. Deswegen erschienen zur Einschreibung nicht sehr viele Piloten. Einige hatten wegen der schlechten Wetteraussichten die Teilnahme abgesagt. Am ersten Wettbewerbstag war jedoch Superwetter. Ach ja, damit die Piloten sich mit dem Berg vertraut machen und die Thermikquellen näher betrachten konnten (Berg streicheln hilft auch manchmal), wurde ein Fußmarsch von der Mittelstation zum Startplatz nahe der Bergstation angeordnet (Die Bergbahn war wegen Umbau ab der Mittelstation außer Betrieb). Ein Traktor mit Anhänger transportierte die Drachen und die Gurtzeuge so weit möglich Richtung Startplatz. Die Schlepperei zum Startplatz kostete einigen unспортlicheren Piloten so manchen Platz. Die Meisterschaft am Mittag war eben ein Kombi-Wettbewerb (schleppen, fliegen und feiern).

Die Aufgabe am ersten Tag umfaßte eine Gesamtlänge von 61,2 km. Die Wendepunkte waren Nebelhorn Seealpe, Iseler Bergstation, Nebelhorn Schattenbergschanze. Nur die Mittag-Team Piloten Holger Bolz, Michael Gebert (Youngster), Georg Schweier (Semmo) und Klaus Dreyer erfüllten die Aufgabe und dominierten damit den ersten Durchgang. Der zweite Tag fiel dem Wettergott zum Opfer.

Am Samstag herrschten wieder gute Flugbedingungen. Die Aufgabe wurde etwas kleiner gewählt 49,7 km, wegen einer

herannahenden Front. Die Wendepunkte waren Iseler Bergstation, Nebelhorn Schattenbergschanze, Rettenberg Kirche. Das Ziel sah an diesem Tag keiner der Teilnehmer. Die Besten Holger Bolz Michael Gebert und Hans Stiefenhofer umrundeten die zweite Wende und wurden dann vom zu starken Gegenwind aufgeessen. Einer der Teilnehmer verweigerte die Schlepperei und nahm am zweiten Tag nicht mehr teil. Pech für ihn, weil diesmal, aufgrund der besseren Bodenbeschaffenheit, der Traktor bis zum Startplatz fuhr! Als Entschädigung für die Umstände hatten wir uns entschlossen den geschunden Piloten ein Grillfest zu spendieren.

Gesamtergebnis

Platz	Name	Punkte
1.	Holger Bolz	754
2.	Michael Gebert	753
3.	Hans Stiefenhofer	561
4.	Uli Eysell	553
5.	Klaus Dreyer	541
6.	Raimund Eder	537
7.	Monika Schönsteiner	529
8.	Uli Schorer	529
9.	Dominik Hörburger	496
10.	Uwe Liessmann	488

Gesamtergebnis Damen

Platz	Name	Punkte
1	Monika Schönsteiner	529
2	Regina Glas	314
3	Jutta Fürsattel	258

Gesamtergebnis German Cup

Platz	Name	Punkte
1	Uli Eysell	553
2.	Uli Schorer	529
3.	Oliver Straten	462

Das Bier floß in Strömen und alle Steaks und Salate wurden aufgeessen. Dies hat so manchen mit seinen Strapazen versöhnt. Alles aufgeessen, trotzdem war dann am Sonntag doch kein gutes Wetter und so wurde gleich die Siegerehrung durchgeführt. Bayrische Meisterin wurde Monika Schoensteiner, vor Regina Glas und Jutta Fürsattel. Bayrischer Meister ist wieder einmal Holger Bolz mit einem Punkt Vorsprung vor Micheal Gebert. Dritter wurde Hans Stiefenhofer. Alles in allen war diese Bayrische Meisterschaft mit sehr viel Improvisation seitens der Organisation und gutem Willen seitens der Piloten doch ein etwas anderer, aber gelungener Wettbewerb. In der Wertung zum German Cup siegte Uli Eysel, vor Uli Schorer und Oliver Straten. Noch ein Wort zum German Cup. Die Teilnahme war angesichts von 20 nominierten Piloten und neun die dann tatsächlich gekommen sind eher mager. Ich frage mich, wo die Motivation bleibt.

Ulrich Lutz, Mittag team e.V.

CIGNA Insurance



Die kompetenten Partner des Flugsportes
in allen Versicherungsangelegenheiten

Luftfahrthaftpflichtversicherungen • Unfallversicherungen
Passagierhaftpflicht • Fluggastunfallversicherungen

weltweite Deckung • attraktive Prämien • Ermäßigungen für OeAeC/DHV-Mitglieder • kompetente und effiziente Bearbeitung und rasche, unbürokratische Schadensabwicklung nun direkt aus dem Büro des OeAeC, Sektion HG/PG Kössen

CIGNA Insurance Postfach 31 • A-6345 Kössen • Tel/Fax +43 / 53 75 / 21 60
Hotline: 06 76 / 511 28 25 • Email cigna@tirol.com



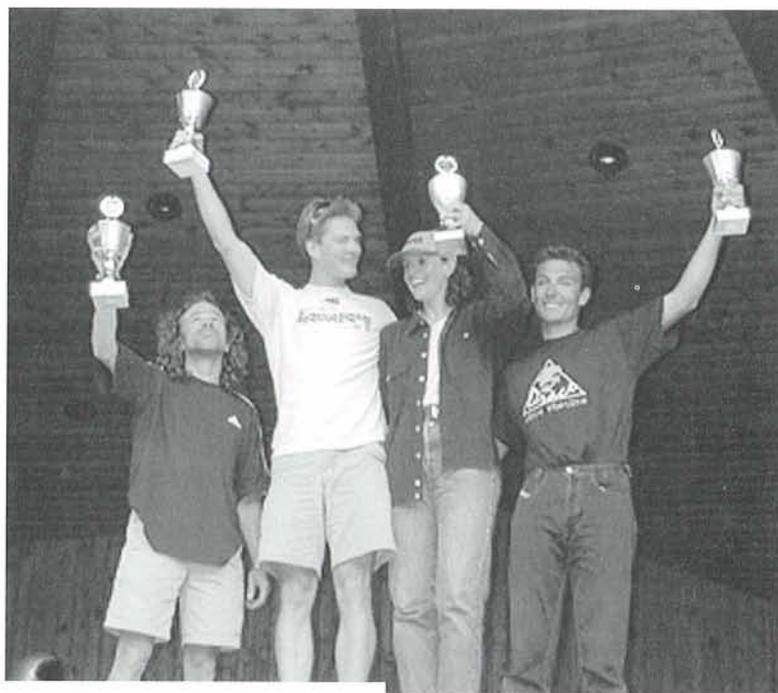
Bavarian Open in Hindelang

Bayerische und Baden-Württembergische Landesmeisterschaften

Katastrophale Hochwasserfolgen und Sturmschäden gefährdeten die Ausrichtung des Wettbewerbs im Allgäu. Viele Zufahrtsstraßen waren gesperrt oder überflutet, die gängigen Hindelanger Startplätze auf dem Hirschberg und dem Iseler waren ohne stundenlange Fußmärsche durch matschige Wiesen oder Klettertouren über umgestürzte Bäume nicht zu erreichen. Doch mit einem organisatorischen Kraftakt ohnegleichen machten Veranstalter Bernie Koller und der ausrichtende Verein, die Ostrachtaler Gleitschirmflieger, die Durchführung in Hindelang doch noch möglich, ohne, wie befürchtet, auf die Jöchelspitze ausweichen zu müssen. Kurzfristig hatten sich zudem noch die Baden-Württemberger mit ihrer Landesmeisterschaft an die »Bavarian Open« angehängt.

Aus dem Vorhaben, die BaWü erstmals an der Winde auszufliegen, war (zur Erleichterung vieler Piloten) nichts geworden, und so wurden gleichzeitig mit der »Bavarian Open 1999« am letzten Mai-Wochenende auch die bayerischen und baden-württembergischen Landesmeisterschaften Gleitschirm ausgetragen. Das Wetter ließ sich gut an, nach wochenlangen Frontalzonen über den Alpen hatte sich endlich Hochdruckeinfluß durchgesetzt. 75 Starter kamen zum Einschreiben ins Hindelanger Kurhaus, wo im Wettkampfbüro von GPS-Koordinaten per Übertragungskabel über Nummern, T-Shirts und Karten für alles gesorgt war. Für Wohnmobile und Camper war am Sportplatz

eigens ein Platz geschaffen, die Zelte durften am Rand des Sportplatzes aufgestellt werden. Duschen und Toiletten der Umkleiden standen den Wettkampffliegern für die gesamte Dauer der »Bavarian Open« kostenlos zur Verfügung - ein super Servi-



Bavarian Open Ergebnis

Platz	Name	Fluggerät	Punkte
1	Genz Bodo	Gin Gliders Boomerang	1885
2	Bender Toni	Nova X-pert	1677
3	Berki Tibor	Gin Gliders Boomerang	1673
4	Harich Armin	Ozone Proton	1587
4	Jung Peter	Nova X-pert	1587
4	Siegel Torsten	UP Gambit C	1587
7	Rössel Oliver	Swing Stratos	1563
8	Joos Achim	Gin Gliders Boomerang	1524
9	Torn Joachim	Nova X-pert	1502
10	Pechlaner Andreas	freeX Spark	1446

Ba-Wü Ergebnis

Platz	Name	Fluggerät	Punkte
1	Siegel Torsten	UP Gambit C	1587
2	Rothmeier Dominik	freeX Oxygen	1442
3	Hartmann Michael	Swing Stratos	1316
4	Schierle Willi	Gin Gliders Boomerang	1297
5	Steffan Wieland	Nova Vertex 24	1144
6	Appel Armin	Swing Cirrus	1097
7	Köpfer Wolfgang	Advance Omega 4	1025
8	Müller Harry	UP Escape M	989
9	Rocker Hartmut	UP Escape	960
10	Blaich Reiner	UP Escape	947

Bayrische MS Ergebnis

Platz	Name	Fluggerät	Punkte
1	Bodo Genz	Gin Gliders Boomerang	188
2	Toni Bender	Nova X-pert	167
3	Oliver Rössel	Swing Stratos	156
4	Achim Joos	Gin Gliders Boomerang	152
5	Andreas Pechlander	freeX Spark	144
6	Jürgen Gaudera	UP Gambit C	130
7	Judith Dörflinger	Nova Vertex	117
8	Michael Brutscher	Edel Sector	106
9	Christian Blum	Advance Omega 4	99
10	Burkhard Martens	freeX Oxygen	96

ce, der seinesgleichen sucht! Dementsprechend groß waren auch Wagenburg und Zeltlandschaft am Sportgelände, keine zehn Gehminuten entfernt von Landeplatz und gegenüberliegendem Kurhaus.

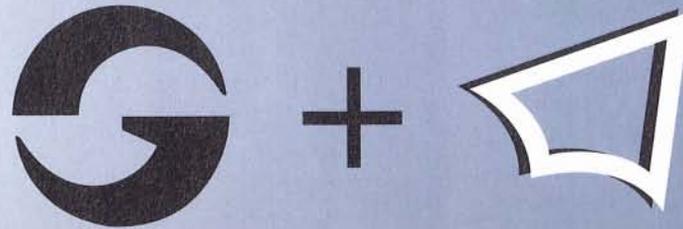
Am Donnerstag, dem ersten Wettkampftag, ging es frühmorgens

weiter mit den gelungenen Überraschungen des Ostrachtaler Teams: Die Balken bogen sich unter der Last des Lunchpaket-Buffets, und manch ein Packsack war gut zwei Kilo schwerer, nachdem die Verpflegung eingepackt war, nicht zuletzt aufgrund der monströsen 400-Gramm-Äpfel... dazu noch ein Verpflegungsgutschein für das Kurhaus -

zu verhungern und verdursten brauchte jedenfalls niemand.

Auch das Briefing ging zügig - und Bernie Koller warb gleich um Verständnis für den anstehenden Fußmarsch auf den Orner, der nach Bustransport und abenteuerlicher Fahrt auf Traktor-Hängern über eine steile Schlagloch- und Schotterpiste noch zu bewältigen war.

Zwei starke Partner



Der Sicherheitsplan, der genug Geld fürs Hobby läßt!

- ▶ Monatliche Berufsunfähigkeitsrente bei Verlust der Arbeitskraft bis Alter 60 Jahre ohne jegliche Verweisung (max. 3.000 DM monatlich)
- ▶ Sofortige, hohe finanzielle Absicherung der Familie im Todesfall
- ▶ Planmäßiger Kapitalaufbau
- ▶ Ohne Prämienzuschlag für das Flugrisiko

Nutzen Sie die Vorteile und informieren Sie sich!
Bitte den Info-Coupon ausschneiden und einsenden.

Info-Coupon

Bitte einsenden an:



GERLING

Gerling
Industrie-Service GmbH Südwest
z.Hd. Herrn Bettermann/Frau Schmidt
Theodor-Heuß-Allee 108
60486 Frankfurt
Tel. 069/7567-397/391
Fax 069/7567-267

Name	Geb. Datum
Strasse	PLZ, Ort
Telefon	Beruf
Selbständig <input type="checkbox"/> Angestellter <input type="checkbox"/>	Branche
Bürotätigkeit am festen Arbeitsplatz	%
Körperliche Tätigkeit	%
Personalverantwortung für	Personen
Gewünschte monatliche Berufsunfähigkeitsrente	DM
Todesfallabsicherung gewünscht	DM
Sonstige Wünsche	

Der neue Sicherheitsplan für DHV-Mitglieder

Höhere Absicherung bei geringerem Prämienaufwand

Wie kann ich meine Familie und mich finanziell absichern, wenn mir etwas zustößt? - Eine Frage, die DHV-Mitglieder häufig an ihren Verband herantragen. Das ausgeprägte Sicherheitsbedürfnis der DHV-Mitglieder ist durchaus berechtigt. Denn finanzielle Probleme sind fast immer vorprogrammiert, wenn der Ernährer der Familie nicht mehr seinen Job ausüben kann oder verstirbt.

Was oft unterschätzt wird: Eines der wichtigsten Güter ist die Arbeitskraft. Die Gefahr, diese zu verlieren und damit den Beruf wegen Krankheit oder eines Unfalls vorzeitig aufgeben zu müssen, ist größer denn je. Zur Zeit gibt es 2,6 Millionen »Invaliditätsrentner«, das sind 10 Prozent der rund 27 Millionen Berufstätigen.

Flugsportler haben es nicht einfach, sich günstig zu versichern. In der Regel verlangen Lebensversicherungen hohe Risikozuschläge. Als langjähriger Partner des DHV versichert der Gerling Konzern DHV-Mitglieder zu normalen Prämienätzen. Mehr noch: Mit dem neuen Sicherheitsplan bietet Gerling besonders sicherheitsorientierten Kunden günstige und gleichzeitig flexible Absicherungsmöglichkeiten. Dabei kann neben einer sofortigen und hohen finanziellen Absicherung der Familie im Todesfall und einer variablen Kapitalbildung auch eine entsprechende Berufsunfähigkeitsrente vereinbart werden.

Der Vorteil: Der Prämienaufwand kann, wenn die Betonung auf dem Todesfallschutz liegen soll, deutlich gesenkt werden.

Wie das Modell gestaltet werden kann, zeigt das folgende Beispiel:

Ein 30jähriger Mann muß für einen Todesfallschutz von 100.000 Mark eine Berufsunfähigkeitsrente in Höhe von 2.000 Mark monatlich und einen Kapitalaufbau von 25.000 Mark (inklusive Gewinnbeteiligung 59.000 Mark) eine Monatsprämie von 153,20 Mark aufbringen. Rechnet man die derzeitige Gewinnbeteiligung sofort mit in die Prämie ein, reduziert sich diese auf 134,40 Mark. Der Schutz gilt bis zum 60. Lebensjahr. Zu diesem Zeitpunkt erfolgt auch die Kapitalauszahlung.



Bis alle Piloten hochgekartt waren, dauerte es seine Zeit, zumal die Traktor-Fahrer selbst noch Wettkampfpiloten waren. Flache Druckverteilung, schwache Höhenwinde - ideale Voraussetzungen für den ersten Task, eine große 75-Kilometer-Aufgabe von Hindelang zur Antenne Hahnenkamm, dann zur Jöchelspitze im Lechtal mit Wendepunkt Restaurant und schließlich zurück zum Goal Landeplatz Hindelang. Bodo Genz schoß auf seinem Gin Boomerang nach knapp drei Stunden über die Zielinie, kurz vor dem bisherigen »Abräumer« der Saison Tibor Berki, ebenfalls Boomerang.

Fast die Hälfte der Teilnehmer tat es ihnen nach - was beweist, daß die Tasksetter um Bernie Koller und Stefan Mast die richtige Nase hatten und fast noch eine größere Aufgabe hätten auschreiben können - da gab es viele strahlende Gesichter am Landeplatz. Aber der Tag hatte sich genial entwickelt und schließlich sogar den Sprung vom Lechtal nach Hindelang fast zum Gleitflug werden lassen!

Auch die Aufgabe des zweiten Tages war goldrichtig gesetzt und hätte nicht besser dem Wetter angepaßt sein können: Extreme Labilisierung und für den Nachmittag angesagte Gewitter erforderten eine schnelle, kleine Aufgabe bei frühem Start mit sofortiger Landemöglichkeit auf allen Schenkeln - was also besser als eine Rallye durch das Hindelanger Tal mit insgesamt fünf Bojen und einer Strecke von knapp 28 Kilometern? Um zwölf ging es los, obwohl manch einer beim Aufstieg im leichten Regen (!) daran gezweifelt hatte, zumal der Wind oben stramm von hinten blies (.was dann auch einige originelle Starttechniken ans Licht brachte): Rüber zum Iseler, dann zurück und zur Kapelle nach Breiten, wieder Iseler, Imberger Horn, Iseler Talstation und dann ins Ziel. Wieder kam die Hälfte der Piloten an, aber gleich nach der Landung gingen die ersten wilden Diskussionen los: Wo war die Kapelle? Welche Kapelle war es? Stimmt die Koordinaten? Kurz und gut, die Kapelle war nicht einwandfrei von allen Richtungen aus der Luft zu erkennen. Einzig faire Entscheidung für alle, die vergeblich gesucht oder die falsche Kapelle fotografiert hatten: Der Durchgang wurde gecancelt. Riesenpech für Daywinner Andreas »Pechi« Pechlaner, der die ganzen Favoriten hinter sich gelassen und als erster die Ziellinie passiert hatte.

Doch am Samstag gab es die Chance, wieder alles gut zu machen: Vom gleichen Startberg aus wurde erneut eine große Aufgabe gestellt: 72 Kilometer mit den Wendepunkten Johannesbrücke im Lechtal, Mittelstation Nebelhorn, Bergstation Neunerköpfe im Tannheimer Tal und zurück nach Hindelang ins Ziel - eine Aufgabe, die manch einem Respekt abverlangte. Ein hochinteressantes Schauspiel am Start: Nachdem der erste Pulk sich ausnahmslos versenkt zu haben schien, wollte keiner mehr starten und alles starrte ratlos auf die Absaufer. Doch als zehn Minuten später der erste Schirm über dem Hirschberg erschien, war klar: Es geht, wenn auch zäh, und binnen Sekunden war der Startplatz leergeräumt - Lemmingeffekt wie aus dem Lehrbuch. Nach zeitraubendem Einstieg in die spät auslösende Thermik wurde der Samstag aber doch noch zum Hammertag.

wettbewerbsport

27 Piloten schafften das Ziel - Routinier Toni Bender ließ die Katze aus dem Sack und jagte seinen Nova X-Pert mit weitem Abstand vor Bodo Genz ins Ziel.

Bodo stand mit den zwei guten Durchgängen schon praktisch als Sieger der Bavarian Open 1999 und gleichzeitig neuer Bayerischer Meister fest, doch auf den Plätzen dahinter wurde es mehr als spannend: Ganze vier Punkte trennten schließlich Toni Bender auf dem zweiten Platz vom Drittplazierten Tibor Berki!

Ebenso zügig und professionell wie die Auswertung samt Filmentwicklung und Check - dank Stefan Masts High-Tech-Ausstattung waren die Ergebnisse fast schneller im Internet zu lesen, als sie am Kurhaus in Hindelang aushingen! - ging es dann auch am Samstag Abend bei der Siegerehrung vor sich. Neben einem knappen Dutzend Pokale für die Piloten auf dem Treppchen wartete auf jeden Teilnehmer - auch den letzten - noch ein Preis; und dank großzügiger Sponso-



ren konnte sich das »Preisbuffet« wirklich sehen lassen - vom Gurtzeug bis zum Käppi gab es ein Häppchen für jeden.

Ob der Schwarzwälder Riesenschinken und die Kirschwasserbuddel, die Remo Kutz stellvertretend für die Baden-Württemberger Piloten Berni Koller und den Ostrachtaler Fliegern überreichte, die Nacht zum Sonntag überstanden haben, war noch nicht herauszufinden. Jedenfalls wurde am Abend - ob auf der Siegerfete im Club unter dem Kurhaus oder am Sportplatz - noch kräftig gefeiert; und Gründe zum Feiern gab es bei diesen »Bavarian Open 1999« genug: Zwei (eigentlich drei) gelungene Durchgänge, keine ernsten Zwischenfälle, tolle Organisation, Super-Wetter, viel Teamgeist und wenig kleinkarierte Konkurrenz, beste Stimmung ohne große Protestaktionen, Party, Freunde, die eigenen Leistungen und und und...

Ulrike Bäuerlein

Internationale Rhön Open

58 Piloten aus dem In- und Ausland fanden sich am verlängerten Wochenende vom 13.5. bis 16.5.99 bei den Rhön Open in Poppenhausen Sieblos ein, um ihren Meister zwischen Pferdskopf, Abtsrodaer Kuppe und Weiherberg auszufliegen. Andreas Schubert siegte vor Vorjahressieger Ulrich Klebl.

Als Rhöner Antwort auf den berühmten Wettbewerb aus Südtirol, den »Dolomitenman«, bei dem Gleitschirmfliegen mit Berglauf gewertet

Ergebnis

Platz	Name	Punkte
1.	Schubert, Andreas	1412 Punkte
2.	Klebl, Uli	1155 Punkte
3.	Reinhardt, Konrad	1113 Punkte

wird, wurde vom Organisator Ulrich Kroll der »Rhönman - Wettbewerb« aus der Taufe gehoben. Extrembergsteiger Christian Schubert, der Bruder von Andreas, gelangte in nur 44,29 Minuten ins Ziel und wurde Rhönman '99 vor seinen hartnäckigen Verfolgern Daniel Müller und Alexander So-wietzky.

Auch das von der Flugschule Papillon organisierte Rahmenprogramm war mit Akrobatikvorführungen von Daniel Lauritz und Produktpräsentationen von UP und Swing sehr vielfältig. Heiße Partynächte rundeten den Event ab und schon voller Vorfreude auf nächstes Jahr.

Andreas Schubert

Junior und Ladies Challenge 1999

Der DHV hat auch in der Sommersaison 99 wieder eine Junior und Ladies Challenge für Gleitschirm- und Drachen Piloten angesetzt. Bei der Challenge werden die Teilnehmer durch erfahrene Trainer zum Strecken- und Wettbewerbsfliegen angeleitet. Eine Qualifikation für die Liga ist ebenfalls möglich. Auch in diesem Jahr findet die Challenge wieder in Greifenburg statt.

Für die Gleitschirmpiloten ist der Termin vom 03.08.-09.08. und für die Drachepiloten ist der Termin vom 23.08.-29.08. Teilnehmen können bei den Herren die Junioren bis zum Alter von 25 Jahren und alle Damen. Voraussetzungen sind ein gültiger unbeschränkter Luftfahrerschein (B-Schein), Gerätehaftpflichtversicherung und gute Laune. Für die Challenge ist keine Teilnahmegebühr zu zahlen. Unterbringung, Verpflegung und Rückholung muß selbst organisiert werden. Anmeldungen bitte an das Sportreferat im DHV. Tel: 08022/967 550, Fax: 967 599

Bitte schicken
oder direkt faxen an:
08022/9675-99

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 |
| T-Shirt | natur <input type="checkbox"/> hellblau <input type="checkbox"/> 25 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 _____ |
| <input type="checkbox"/> Computerspiel »Thermix 3.2« auf CD-ROM | 39,50 DM |
| <input type="checkbox"/> Info-Sammelordner | 0,50 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 |
| <input type="checkbox"/> CD-ROM | 34,80 DM |



SHIRT FÜR DRACHEN- UND GLEITSCHIRMFLEGER

Grundfarbe hell-natur oder hellblau, buntes Motiv, Größen L, XL, XXL, Preis DM 45,- + Versandkosten

(OHNE ABBILDUNG)

PRÜFUNGSFRAGEN

Für Belohnungsnachweise A Hängegleiten, A Gleitsegeln, Preis DM 24,- + Versandkosten
Für B Hängegleiten, B Gleitsegeln, GS-Windenschlepp, HG-Windenschlepp, Windenfahrräder, Preis DM 20,- + Versandkosten. Für Flugfunk, Preis DM 7,- + Versandkosten.

Prüfungsfragen 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., Gerätetyp, Datum, Ort, Höhendifferenz, Flugdauer, Wetter, Wind, Bemerkungen und Verordnungen, Fluglehrerbestätigung, Erste-Hilfe-Anweisungen. Preis DM 8,- + Versandkosten

DRACHENFLIEGEN

Das Lehrbuch für Anfänger und Fortgeschrittene von Peter Janssen und Klaus Tänzler; weitere Autoren Peter Cröniger und Knut v. Heintig; erweiterte und auf den neuesten Stand gebrachte Neuauflage. Preis DM 48,- + Versandkosten

DRACHENFLIEGEN FÜR MEISTER

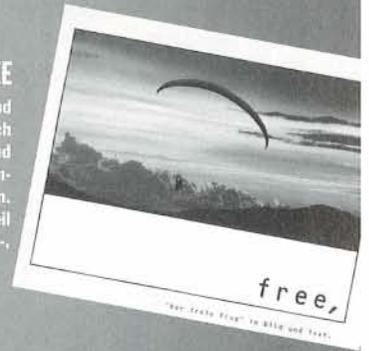
Herausgegeben von Peter Janssen und Klaus Tänzler; weitere Autoren Helmut Denz, Dr. Victor Henle und Peter Cröniger; zahlreiche Abbildungen. Preis DM 48,- + Versandkosten

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 180 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: 486er mit Soundkarte und CD-ROM-Laufwerk und Mouse, läuft auf allen Windows und Mac-Versionen. Preis 39,50 DM + Versandkosten.



GLEITSCHIRMSEGELN

Das Lehrbuch für Anfänger und Fortgeschrittene von Peter Janssen, Christoph Kirsch und Klaus Tänzler, erweitert und auf den neuesten Stand gebrachte Neuauflage. Preis DM 48,- + Versandkosten

GLEITSCHIRMSEGELN FÜR MEISTER

Das Buch über Fliegen mit Hochleistungs-, Streckenfliegern, Alpines Fliegen, von Toni Bender, Peter Janssen, Klaus Tänzler, Sepp Gschwendtner, Peter Cröniger, Dr. Victor Henle; reich illustriert. Preis DM 48,- + Versandkosten

INFO - SAMMELORDNER

Preis DM 1,50,- + Versandkosten

STARTEN, STEUERN, LANDEN mit dem Gleitschirm

Der Lehrfilm zeigt die Gleitschirm-Flugtechnik entsprechend dem Lehrplan. Über den reinen Lehrnutzen hinaus ist der Film auch schön anzuschauen.
HERSTELLUNG: Charlie Jost zusammen mit dem DHV-Lehrteam. FILMDAUER: 20 Minuten.
Zum Verkauf als VHS-Video.

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 Galesiegeltests der Drachen und Gleitschirme. Ausloten der Grenzgebiete durch extreme Flugmanöver bei den Testflügen.
Herstellung: Charlie Jost. Filmdauer: 20 Minuten.
Zum Verkauf als VHS-Video.

HEITER BIS WOLKIG

Heiteres und Lustiges aus den Anfangstagen des Drachenfliegens.
HERSTELLUNG: 1985 zusammengestellt von Charlie Jost aus zahlreichen Amateurstreifen. FILMDAUER: 25 Minuten.
Zum Verkauf als VHS-Video.

Landesmeisterschaft der Gleitschirmflieger in Rheinland-Pfalz

Die Landesmeisterschaft der Gleitschirmflieger war leider immer noch eine reine Männersache! Sie begann mit einer tollen PR-Einlage im dritten Fernsehprogramm mit einer ca. vier-minütigen Darstellung des Gleitschirmfliegens in Rheinland-Pfalz.

Veranstalter Wolf-Rüdiger »Wolfi« Marx von den Mosel Falken machte sich »cool« an seine Feuertaufe.

Werner Schmitt konnte im Vorjahr wegen Wettbewerbsausfall nicht entthront werden und wurde damit immer noch als Titelverteidiger gehandelt. Der erste Durchgang begann

mit Start in Graach und Ziel in Tellig mit einer Strecke von nur 16 km, jedoch bei diesen Bedingungen nur schwer lösbar. Wolf Löhr setzte sich an die Spitze der Wertung, gefolgt von Claus Vischer und Werner

Schmitt. Spannung verhiß der zweite Tag. Diesmal konnte Werner Sell den Durchgang für sich entscheiden. Er beendete den Zielflug mit Bestzeit; acht Piloten erreichten das Ziel nach 38 km Distanz.

Hier erwischte es den Titelverteidiger: nach 13 km stand er am Boden. Aus der Traum? Martin Laible hielt es oben. Statt zu landen flog er eine Strecke von ca. 90 km.

Der dritte Tag: Start in Burgen, Ziel Bostalsee, die Bedingungen hart. Das Leistungsniveau wurde erneut bestätigt. Die 36 km schafften drei Teilnehmer. Weitere fünf landeten kurz vor dem Ziel. Werner Sell setzte sich an die Spitze des Gesamtfeldes, gefolgt von Wolf Löhr und Stefan Thieser. Immerhin konnten 20 von 25 Teilnehmern punkten!

Abends ging die Post ab. Gutes Fleisch, auserlesene Getränke und eine vorzügliche Stimmung spiegelten das wieder, was in den bisherigen Durchgängen erlebt wurde: Harmonie und Freundschaft. Wolfi blieb die ruhige Seele des Ganzen. Und was brachte der vierte und letzte Durchgang? Bisher

wurde zweimal in Graach, einmal in Burgen gestartet. Der letzte Durchgang war nun in Zeltingen-Rachtig an einem Osthang vorgesehen. Die alpinen Gleitschirmflieger mögen sich das vorstellen! In einer Höhe zu starten, wo sie üblicherweise die Landeinteilung beginnen! Auch diesmal wurde ein 36 km Zielflug festgelegt. Martin Borger und Christian Müller, der sich auf Rang drei vorschob, schafften diese Aufgabe zu 100 %. Werner Sell und Wolf Löhr konnten ihre Plazierungen halten. Eine würdige Siegerehrung in der Nähe des Startplatzes rundete das Gesamtbild harmonisch ab. Den Moselfalken und besonders Wolfi Marx mit Zielrichter Wilfried Voigt gilt mein herzlicher Dank für die getane Arbeit und schöne Erinnerung.

Peter Paul Rother



Ergebnis

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Sell, Werner	Edel Sector	1800
2.	Löhr, Wolf	Nova Xyon	1523
3.	Müller, Christian	Advance Omega 4	1511
4.	Thieser, Stefan	Apco Bagheera	1472
5.	Borger, Marcus	Apco Bagheera	1465



Landesmeisterschaft der Drachenflieger in Rheinland-Pfalz

Trotz erschwelter Bedingungen am ersten Tag wurde die diesjährige Landesmeisterschaft mit schönem Erfolg begonnen. Dirk Schlüsen schaffte die anspruchsvolle Aufgabe Serrig-Bostalsee mit 32,5 km Distanz mit 40,62 km/h. Fünf weitere Teilnehmer trafen am Ziellandeplatz nach ihm ein. Nur einer kam nicht vom Gelände weg. Das Tagesergebnis: 1. Dirk Schlüsen, 2. Harald Zimmer, Stefan Thieser verhiß Spannung für den nächsten Tag.

Der Tag begann mit Sonne, sich langsam aufbauenden zarten Wolkenstraßen. Die Aufgabe: Zielflug von Serrig nach Langenlonsheim, also glatte 100 km! Die Tagesqualität wurde überschätzt. Justen Hermann mischte das Feld auf und legte mit 220 Punkten nach 39,1 km Strecke die Tagesmarke vor. Die Gesamtplatzierung verschob sich in der Reihenfolge: 1. Harald Zimmer, 2. Stefan Thieser, 3. Dirk Schlüsen. Auch der dritte Tag begann verheißungsvoll, doch dann schoben sich Wolken vor und Ruhe kehrte ein. Erst am spä-

ten Nachmittag keimte Hoffnung auf, als der erste Vorflieger und das »Federvieh« Höhe gewann. Nun wurde zügig gestartet und das »Roulette« begann: wer schafft es, die schwachen Aufwinde in Punkte umzusetzen? Natürlich, die inzwischen unzertrennlichen drei!

Sowohl der dritte Durchgang als auch die Gesamtreihenfolge wurde bestätigt mit Zimmer, Thieser, Schlünsen. Valentin Werner zeigte eine beständige Leistung mit dem 4. Platz bei jedem Durchgang und in der Gesamtwertung.

Ergebnis

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Zimmer, Harald	Twister	814
2.	Thieser, Stefan	Twister	772
3.	Schlünsen, Dirk	Twister	749
4.	Werner, Valentin	Sensor	607
5.	Juster, Hermann	Sunrise	472

Hermann Justen konnte mit unterschiedlicher Tagesform Rang fünf erreichen. Der vierte und letzte Tag sollte nun bestätigen, ob das bisherige Bild stimmte. Er tat es auf etwas ungewöhnliche Weise, denn er ließ keinen wertbaren Flug mehr zu.

Ein Trost bleibt, denn zwei Fernsehteams berichteten vom Geschehen. Das eine für die Sportredaktion des Landesfernsehens, das andere für die Landesschau. Damit wird die Öffentlichkeitsarbeit zugunsten unseres Sportes angenehm unterstützt. Alles in allem keine punktreiche, aufgrund guter fliegerischer Leistungen jedoch eine runde und gelungene Landesmeisterschaft mit Abschlußfete und Siegerehrung in feierlichem Rahmen.

Peter P. Rother

Norddeutsche Meisterschaft 13. - 16. Mai 1999 in Perleberg (Brandenburg)

Die Norddeutsche Meisterschaft der Länder Schleswig-Holstein, Hamburg, Niedersachsen, Bremen und Nordrhein-Westfalen wurden zum wiederholten Male von den Hamburger Drachenfliegern ausgerichtet. Da auf dem angestammten Flugplatz in Neustadt-Glewe (Mecklenburg) zeitgleich ein Segelflugwettbewerb stattfand, mußten die 40 Wettbewerbsteilnehmer und zahlreiche Helfer auf den südöstlich gelegenen Flugplatz Perleberg in Brandenburg ausweichen. Dabei wurde die Veranstaltung von dem ortsansässigen Aeroclub Perleberg in bemerkenswerter Weise in allen Belangen unterstützt. Neben Unterkunft wurde für Speisen und Getränke gesorgt und der Flugplatz für die gesamte Zeit ausschließlich dem Flugbetrieb der Meisterschaft vorbehalten. Helfer, Zuschauer und Piloten wurden direkt auf dem Flugfeld von einem Imbißwagen verpflegt. Leider war der Wettbewerb nicht von gutem Wetter verwöhnt. Das steigerte zwar den Umsatz des Imbißwagens, nicht jedoch die fliegerischen Leistungen der Piloten. Alle vier Tage waren mehr oder weniger verregnet. Daß den-

noch an zwei Tagen gültige Durchgänge geflogen werden konnten, ist der Beharrlichkeit der Piloten zu verdanken, die auch aus dem kleinsten Heber noch Streckenkilometer herauszuquetschen verstanden.

Wie bereits im Vorjahr ist diese Meisterschaft als UL-Schlepp-Wettbewerb mit optionalem Windenstart (für Piloten, die nicht UL-schleppberechtigt sind) durchgeführt worden. Dafür standen vier Schlepptrikes mit insgesamt sieben Schleppiloten und eine Doppeltrommelwinde zur Verfügung. Die Absetzhöhe der UL-Schlepps war auf 700 Meter festgelegt worden (Mindeststrecke: 12 km), was bei den vorherrschenden Bedingungen der Wolkenbasis schon recht nahe kam.

Das Ziel des ersten Durchgangs am Freitag, der Flugplatz Pritzwalk (27,4 km), konnte bei starker Überentwicklung von keinem Piloten erreicht werden. Tagessieger wurde Andreas Gidde mit immerhin 18,3 km als einer der vier Piloten, die an diesem Tag die Mindeststrecke erreicht haben.

Am Sonntag gelang es

Peter Kausche und Lars Bockholdt bei labiler Schichtung unter zunächst fast geschlossener Bewölkung mit späterer Auflockerung und sofortiger Überentwicklung das 30,7 km entfernte Ziel

Osterburg zu erreichen.

Keinem der anderen Piloten ist es gelungen, die Elbe zu überqueren, so daß ein Großteil des Feldes von den Rückholern auf den Wiesen um Wittenberge eingesammelt werden mußte.

Allen Piloten und vor allem den Helfern, die einen Urlaubstag geopfert haben, gebührt der Dank für die Durchführung eines schönen Wettbewerbs, bei dem das Wetter so gar nicht mitgespielt hat. Bleibt zu hoffen, daß der frischgebackene Norddeutsche Meister Peter Kausche auch im nächsten Jahr seine Gitarre im Gepäck hat, um dann bei angenehmeren äußeren Bedingungen am Grillfeuer die Berichte von unglaublich weiten Flügen zünftig untermalen zu können.

Willi Petersen

Ergebnis

Platz	Name	Gerät	Punkte
1	Kausche Peter	RCS	652
2	Bockhold Lars	SX4	635
3	Gidde Andreas	Twister	513
4	Hoyer Bernd	Milan Racer	489
5	Dengler Eberhard	Laser 14	466

Staufen-Cup 99

Ein Durchgang mußte reichen, um am ersten Mai-Wochenende den 11. Staufen-Cup in Bezaú zu entscheiden. Während etliche Piloten der deutschen und österreichischen Liga - beide komplett zum Staufen-Cup nach Vorarlberg angereist - den sonnigen Freitag noch zum freien Training nutzen konnten, versprach die Wetterprognose für Samstag, den 1. Mai, erst mal nichts Gutes: für die Nacht auf Samstag den Aufzug einer Schlechtwetterfront, erst am Sonntag dann wieder brauchbares Flugwetter. So schlecht ließ sich der Samstag aber dann gar nicht an; für die Veranstalter auf jeden Fall gut genug, um den ganzen, fast 100 Köpfe starken Pilotenpulk auf den Berg zu schicken.

Wer die Seilbahn in Bezaú kennt, weiß, wieviel Zeit es bei allem guten Willen braucht, knapp hundert Piloten plus etliche Freiflieger hochzubefördern. Viele machten angesichts der tiefen, grauen Wolken und des einsetzenden Niederschlags erst mal in der Hütte an der Mittelstation ausgiebig Pause, um abzuwarten - doch es machte tatsächlich allmählich auf, und so setzte sich die Karawane schließlich doch noch in Bewegung, um von der Bergstation zum zugigen Gipfelgrat zu steigen.

Oben war bereits ein breiter Starterbereich abgetrennt, auf dem Dutzende von Piloten schon ihren Startplatz mit ausgelegtem Schirm markierten und es sich im Schnee mehr oder weniger bequem gemacht hatten. Alles ließ sich gut an soweit, die Hoffnung auf einen Durchgang stieg mit der abnehmenden Bewölkung, das Briefing wurde angesetzt. Die üblichen Spekulationen über die Aufgabe machten die Runde, sogar von Warth/Lech war die Rede - Tenor: »they never come back«. Doch es sollte nicht sein und bei der Gerüchteküche bleiben: Nach langer Wartezeit und wechselnden Wetterbedingungen wurde schließlich der Task für den Samstag gecancelt, freies Abgleiten



Die strahlenden Sieger: v.l. Christian Tamegger, Tibor Berki, Christian Heinrich und Judith Dörfli, die Nummer eins bei den Damen.

Ergebnis

Platz	Name	Gerät
1.	Berki, Tibor	Gin Boomerang
2.	Tamegger, Christian	Nova X-Pert
3.	Heinrich, Christian	Nova X-Pert
4.	Joos, Achim	Gin Boomerang
5.	Siegel, Thorsten	UP Gambit

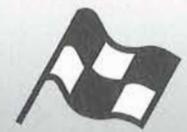
war angesagt, was natürlich - dem Wetter zum Trotz - etliche Piloten noch für kleinere Strecken nutzten; die anschließend am Landeplatz - wo eine komplette Verpflegungsstation mit (Alpen-)DJ, Grill und Getränkeständen aufgebaut war - ausgiebig gefeiert wurden. Auch der allmählich einsetzende Regen am Samstag Nachmittag konnte die gute Stimmung nicht trüben: Ein unverwüchtlicher, gut beschirmter Teil der deutschen Liga hatte sich um das von Burkhard Martens mühsam entfachte Lagerfeuer geschart - reichlich Gelegenheit für Fliegerlatein in verregnet-romantischem Ambiente! Am Sonntag wurde es dann ernst: Blauer Himmel

frühmorgens kündigte eine satte Aufgabe an. Mit etwas mehr Disziplin als am Vortag - und deshalb schneller - ging's zum Gipfel, wo ein strammer Nordwind für ein kurioses Bild sorgte: Ein Pulk legte nordseitig vom Grat, der andere südseitig aus - in Hoffnung auf baldige Thermik. Die setzte mittags auch pünktlich ein, die Nordlichter hatten das Nachsehen und mußten sich nach einem neuen Startplatz umsehen. Endlich konnte der Task bekanntgegeben werden: 60,5 km, Startplatz Hintere Niedere, 1. Wendepunkt Egg Kirche, 2. Wendepunkt Salaberkopfbahn Talstation, 3. Wendepunkt Hirschbergbahn

Bergstation, Ziel Landeplatz in Bezaú. Nach 2:30:47 Stunden war der Fall für Tibor Berki mit seinem Boomerang von Gin erledigt: Unter dem Beifall der riesigen Zuschauermenge am Landeplatz piff »Tibbe« über die Ziellinie, vor Christian Tamegger (AUT, Nova X-Pert), Christian Heinrich (AUT, Nova X-Pert) und Achim

Joss (GER, Gin Boomerang) insgesamt 66 von 109 gestarteten Piloten querten nach dem für Deutschland fliegenden Schweden noch das Ziel, alle herzlich willkommen heißen von einem begeisterten Publikum.

Viele, die ins Ziel flogen, sahen sich zudem unversehens von einer Schar Fans umringt: Die Jungs der Region umlagerten jeden vermeintlichen »Promi« und verlangten Autogramme auf Mützen, T-Shirts oder einfache Schmierzettel; »host' den scho?« - für die meisten »Fetzenflieger« eine völlig neue



Wettbewerbs-Anforderung, der sie aber alle bereitwillig nachkamen - so ist es in einem Land, in dem Gleitschirm-Piloten zu den beliebtesten Sportlern gewählt werden. Ohnehin war das ganze Drumrum des Staufen-Cups äußerst publikumswirksam organisiert - Showeinlagen wie Akro-Fliegen und als Höhepunkt ein atemberaubender Base-Jump von einem UL aus direkt über dem Landeplatz sorgten für reichlich Nervenkitzel auch bei den »Fußgängern«. Zur Auswertung der Dokumentationsfilme war eigens ein Labor in einem Lastwagen eingerichtet worden; Fotofehler sorgten dann schnell noch für Unruhe und Plazierungsänderungen.

Zur Siegerehrung am späten Nachmittag - an der viele Piloten leider nicht mehr teilnahmen - lag bereits die Fotoauswertung vor - eine Super-Leistung des Organisations-Teams. Die freundlichen Worte der Bezauer Bürgermeisterin, die als Gastgeberin und Pokalfée nicht um ein paar kernige Bussis herumkam, machten es deutlich: Die Gleitschirmflieger sind mit dem Staufen-Cup in Vorarlberg willkommen und werden es auch bleiben - als Publikumsattraktion genauso wie als attraktive und gut organisierte Wettkampfanstaltung. Wenn nächstes Mal der »DJ« - Papa von Österreichs Top-Piloten Christian Tamegger - vielleicht ein bißchen weniger Ösi-Herz-Schmerz-Gedudel wie dem Schnulzen-Weichspüler »Paragleiten« (selbst komponiert!!) mit seinen 1000 Watt durch die Anlage schickt, wird dieser Wettbewerbsklassiker auch akustisch ein Genuß - das Tüpfelchen auf dem i wäre das.

Ulrike Bäuerlein

»Flying Witches« an der Hochries

Einladung an alle Drachen- und Gleitschirmpilotinnen und Tandemgespanne mit mindestens 50 % weiblichem Anteil am Samstag, den 7. August 1999 am »Flying Witches Cup« teilzunehmen. Der Wettbewerb ist in drei Drachen- und drei Gleitschirm-Gruppen aufgeteilt: Anfängerinnen, erfahrene Pilotinnen und Tandem. Gewertet wird Bojenflug, Schätzzeit und Ziellandung. Im Gegensatz zu üblichen Wettbewerben wird hier zwar gegeneinander, aber vor allem miteinander und mit viel Spaß geflogen. Um 9:00 Uhr Briefing an der Talstation der Hochriesbahn. Ab 14:00 Uhr gibt's am Drachenfliegerlandeplatz in Grainbach Kaffee und Kuchen und ab 18:00 Uhr großes Fest mit Life-Musik, Getränkeauschank und Speisen.

Weitere Info: Helene Mayer, Flugschule Hochries, Hochriesstraße 80, 83122 Samerberg, Tel: 08032/8971/, Fax: 08032/8901.

Achim Joos in Topform:

Nach dem World Cup - Kobarid übernimmt Achim Joos erneut die Führung in der deutschen Gleitschirm Rangliste. Aber auch in der Overallwertung des PWC - Wordcups ist er mit seinen 7. Rang derzeit bester deutscher Pilot. Achim ist Mitglied der Bundeswehr Sportfördergruppe in Sonthofen, er hat dadurch die besten Trainingsmöglichkeiten und wird auch im Veranstaltungs Dossier als einer der Favoriten für die Weltmeisterschaft angekündigt.



I M P R E S S U M

Herausgeber: Deutscher Hängegleiterverband e.V. (DHV) im DAeC.

Fachverband der Drachenflieger und Gleitsegler in der Bundesrepublik Deutschland, Postfach 88, 83701 Gmund am Tegernsee

DHV homepage:
<http://www.dhv.de>

E-Mail DHV:
dhv@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:
Klaus Tänzler (verantwortlich),
Sepp Gschwendner
Gestaltung und Anzeigen
Renate Miller

Erscheinungsweise:
5 Ausgaben pro Jahr

Preis: Im Mitgliedsbeitrag des DHV enthalten.

Anzeigen: Bedingungen und Anzeigenpreise bei der DHV-Geschäftsstelle erhältlich.

Haftung: Die Redaktion behält sich die Kürzung von Leserbriefen und Beiträgen sowie die redaktionelle Überarbeitung vor. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bilder übernehmen Redaktion, DHV und Verlag keine Haftung.

Druck und Repro:
Mayr Miesbach
Am Windfeld 15
83714 Miesbach

Papier: Biomatt chlorfrei

Auflage: 31.500

Titel: Sybille Fischer-Baeumer

wettbewerbsport

Termine 1999: Drachen

Deutsche Drachenliga

Wettbewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
Liga 4	13.08. - 15.08.99	16.08. - 21.08.99	offen

Landesmeisterschaften und German Open

Wettbewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
German Open	3.07.-10.07.99		Greifenburg

German Cup und Junior&Ladies Challenge

Wettbewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
German Cup 5 und Finale	21.8. - 22.8.99	28.8. - 29.8.99	Altes Lager/Berlin
Junior&Ladies Challenge	23.8. - 29.8.99	offen	

Wettbewerbe mit Teilnahme - offizielles DHV - Team

Wettbewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
Vor EM	11.7. - 18.7.99		Innsbruck
WM	24.7. - 8.8.99		MonteCucco

Organisatoren HG

German Open DHV-Sport tel. 08022/9675-50; Fax. 08022/9675-99 rudl@compuserve.de

Termine 1999: Gleitschirm

Deutsche Gleitschirmliga

Wettbewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
Liga 3	offen		Pinzgau
Liga 5	offen		Canazei

Landesmeisterschaften und German Open

Wettbewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
German Open	17.8. - 22.8.99		Greifenburg

German Cups und Junior&Ladies Challenge

Wettbewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
German Cup 4	24.7. - 25.7.99	31.7. - 1.8.99	Garmisch
German Cup 5	offen	offen	offen
Junior&Ladies Challenge	3.8. - 9.8.99		Greifenburg

Wettbewerbe mit Teilnahme - offizielles DHV - Team

Wettbewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
WM (Training)	(28.6.)3.7. - 18.7.99		Pinzgau/Österreich
PWC-Piedrahita	27.7. - 1.8.99		Spanien
PWC-Morzine	10.8. - 15.8.99		Frankreich/Morzine
PWC-Frankreich	24.8. - 29.8.99		Frankreich/La Bress

Organisatoren GS

WM-1999 im Pinzgau Link zur WM-INFO Webpag
 German Cup DHV-Sport tel. 08022/9675-50; Fax. 08022/9675-99

Aktueller Stand: www.dhv.de/wetver_d.html

Offene WBW und Veranstaltungen

Datum	Wettbewerb	Ort	Veranstalter
1.3.-30.9.99	Renschli Adventure Brauneck Pokal 99	Brauneck	Richard Brandl, Tel: 08021/909786
1.4.-15.7.99	Feex Wallberg Cross Country	Wallberg	Richard Brandl, Tel: 08021/909786
1.4.-31.8.99	Hochpustertaler Streckenflugcup '99	Raum Sillian	Franz Hofmann, Tessenberg 23, A-9920 Heinfels, Tel: (A) 04842/6729
10.+11.7.99	Sky Water Show	Montreux	Pierre Kuonen, Tel: 0041/219811978 (privat), Tel: 0041/216935283 (Beruf), Mobil: 0041/792125672
10.-17.7.99	5. Gay-Para-Delta Treffen	Stubaital, Tirol	Willem Meijis, Tel: 0031/492/592327, Fax: 0031/492/592328
17.+18.7.99	Offene HG-Vereinsmeisterschaft UL-Schlepp		Nordbayerischen Drachenflieger, Karl-Heinz Vogel, Langheimer Straße 20, 96215 Lichtenfels, Tel: 09571/4039
24.+25.7.99	Swiss Cup	Grindelwald	Delta-Club Jungfrau-Tächi, Urs Dubach, Tel: 0041/79/4023704, Fax: 0041/33/8535260
30.7.-1.8.99	Mosel-Cup für Gleitschirmflieger, Natur- und Windenstart	Lasserg/Burgen	Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn e.V., Tel: 06773/418 (Werner Schmitt)
31.7.-7.8.99	Eurocup 1999 - Hängegleiter Senioren	Kovarsko/Cista, Czech Republik	Miloslav Mikulasek, Poelnicka 55, 46841 Tanvald, Czech Republik
5.+6.8.99	Festival für Starrflieger	Flugplatz Michelstadt	Kai Ehrenfried, Tel: 06201/182911
7.8.99	Flying Wilches Cup '99	Hochries	Helene Mayer, Tel: 08032/8971, Fax: 08032/8901
7.-14.8.99	Jackson Hole Paragliding Extravaganza	Jackson, Wyoming	J. H. Paragliding Extravaganza, Dan Olsen, PO Box 12653, Jackson / WY 83002
21.+22.8.99	19. Bärenpokal der Althofdrachen e.V.	Bad Herrenalb/Althof	Die Althofdrachen e.V., Werner Fleck, Karlstraße 39, 71229 Leonberg, Tel: 07152/72274
22.+23.8.99	Hohenloher Pokalfliegen HG	Mulfingen	F. Schmezer, Tel: 07931/41608
28.+29.8.99	1. ICARO Drachenflug-Event	Kössen	Fly & more GmbH, Kufsteiner Straße 44, 83064 Raubling-Kirchdorf, Tel: 08035/6189, Fax: 08035/8481
28.+29.8.99	Tag der offenen Tür	Flugplatz Mainz-Finthen	Thilo Schmidt-von Hülst, Tel: 06131/2069-14, Fax: 06131/2069-69
10.-12.9.99	Fly In Umbria '99	Perugia, Italien	Umbriafiere S.p.a., Regione dell'umbria, Italien, Tel: 0039/339/6220666, Fax: 0039/759146378, e-mail: curcp@tin.it
16.-19.9.99	Coupe icare	Saint Hilaire du Touvet/Office du Tourisme, 38660 Saint-Hilaire du Touvet - France, Tel: 0033/476083399, Fax: 0033/476972056	

X-RAY

Standard
DHV 2



Zulassung in
5 Größen
angestrebt!



Foto: Urs Haari

NOVA: ++43-512-361340, nova@ping.at, <http://www.nova-wings.com>
Charly: ++49-8364-1286, charly-produkte@t-online.de
High Adventure: ++41-41-6620175, info@skybums.ch,
<http://www.high-adventure.ch>

RALF BASSO, 28, STUDENT, SNOWBOARDER
GELEGENHEITSPILOT SEIT '94

UP pilots

no. 4

„...NACH DIESEM WINTER HABEN MEINE NERVEN
EIN WENIG ERHOLUNG VERDIENT...“

ACHTUNG!
...
LAWINENGEFAHR



phone: +49-8851/9292-0
fax: +49-8851/9292-60
internet: <http://www.up-europe.com>
e-mail: up-europe@t-online.de