

# DHV-info

Informationsschrift für Drachenflieger und Gleitsegler

# 102



## Drachen-WM

Gold für Christof Kratzner  
Silber für die Mannschaft

# 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 Mitgliedverein beauftragter Startleiter.

Für alle Mitglieder und Mitgliedsvereine kostenlos

## Geländehaftpflicht

**Deckungssumme:** 1 Mio. DM  
pauschal für Personen- und Sachschäden.  
**Umfang:** Halter von Hängegleiter- und Gleitsegelgeländen.

## Startwindenhaftpflicht

**Deckungssumme:** 1 Mio. DM  
pauschal für Personen- und Sachschäden.  
**Umfang:** Halter und Bediener der Startwinden inkl. der Seilrückholfahrzeuge beim Schleppbetrieb und inkl. der Schleppautos ohne Verkehrszulassung.  
**Ohne Personenschäden** im geschleppten Luftfahrzeug.

## Startwindenhaftpflicht

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

**Jahresprämie** inkl. Versicherungssteuer  
65,- DM

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

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

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

**15 MITGLIEDERVERSAMMLUNGEN** DHV feiert 20-jähriges Bestehen

**18 DRACHEN WM**  
Christof Kratzner ist Weltmeister in der FAI-Klasse II



Foto: Hans Tröschel



Foto: Michael Pfeiffer

**26 TRAINING MIT MIKE KÜNG** Übung am Boden macht Meister in der Luft

**32 RUHPOLDING** Max Altmannshofer stellt das auch im Herbst noch ergiebige Fluggebiet vor

**38 TANDEMFLUG** Fliegen zu zweit ist Spaß im Quadrat

**40 ROLL OVER** Seitlicher Überschlag mit dem Drachen. Wolfgang Lengauer erzählt

**45 25 JAHRE DRACHENFLUGAUSBILDUNG**  
Georg Steffl feiert Jubiläum und sieht Sky-Floater im Aufwind

**48 LUV- UND LEETHERMIK** Die Unterschiede bei stabiler und labiler Luftmasse

**50 TEST** Flugprotokolle der Drachen und Gleitschirme mit neuer Zulassung

**58 NFGH** Offizielle Nachrichten für Drachen- und Gleitschirmflieger

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

**60 SICHERHEITSJOURNAL** Mitteilungen zum Thema Flugsicherheit

**62 GLEITSCHIRMSITZ** Klaus Irschik berät bei der Wahl eines neuen Gleitschirmgurtzeugs

**74 VEREINE BRIEFE**  
Vereinsnachrichten und Leserforum

**84 MENTALES TRAINING** Das Unterbewußtsein fliegt mit

**88 GLEITSCHIRM WM** Erfolg für das deutsche Team

**98 STRECKENFLUGMEISTERSCHAFT**  
Zwischenergebnisse

**106 GERMAN OPEN IM DRACHENFLIEGEN**  
Bob Baier erneut Deutscher Meister

**110 WETTBEWERBSSPORT**  
Ergebnisse und Meldungen

Foto: Michael Pfeiffer



- 2** VERSICHERUNGSPROGRAMM
- 61** DHV-SHOP
- 68** GEBRAUCHTMARKT
- 109** PRÜFKALENDER
- 113** IMPRESSUM

## Fotowettbewerb '99

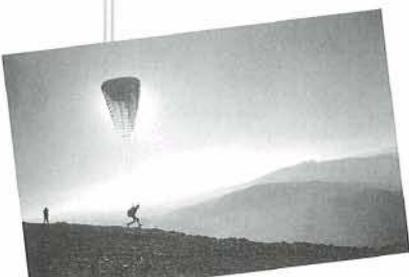
Schickt uns Eure schönsten Impressionen und Schnappschüsse (möglichst Dias) vom Fliegen. Für die besten Gleitschirm- und Drachensbilder, die bis zum

10.10.1999 beim DHV eingegangen sind, erhalten die Einsender folgende Preise:

Für das beste Drachen- und das beste Gleitschirmbild je 300 DM, für das zweitbeste je 200 DM, für das drittbeste je 100 DM.

Außerdem gibt es je eine Sonderprämie von 200 DM für das beste Schleppfoto und das beste Kombi-Bild, das Gleitschirm plus Drachen zeigt. Alle Prämien werden zusätzlich zum üblichen Bildhonorar bezahlt, das bei Verwendung eines Bildes im Info fällig wird. Die Bildhonorare liegen zwischen 40 DM für ein kleines s/w-Foto bis 250 DM für das Titelbild.

**Nur Bilder, die jeweils einzeln mit dem vollständigen Namen des Fotografen oder der DHV-Mitgliedsnummer versehen sind, kommen in die Wertung.**



## Drachenfliegen im Fernsehen

Über eine halbe Million Zuschauer haben bereits den informativen und unterhaltsamen Film übers Gleitschirmfliegen im SWR Baden-Württemberg zu Gesicht bekommen. Nun hat der SWR zusammen mit Klaus Irschik einen neuen Film über das Drachenfliegen gedreht. Der ebenfalls 28-minütige Beitrag soll umfassend über alle Bereiche des Drachensports informieren und ist in erster Linie für Flugsportneulinge gedacht. Zehn Tage dauerten die Dreharbeiten in ganz Baden-Württemberg. Das Besondere ist, daß die meisten Interviews und Moderationen während des Tandemfluges gedreht wurden. Neben Szenen aus der Schulung, UL-Schlepp und Flügen an der Schwäbischen Alb gibt es attraktive Szenen mit Guido Gehrman und aktuelle Bilder aus der WM am Monte Cucco zu sehen. Der Sendetermin: Donnerstag, 16. Sept., 18.50 Uhr im SWR BaWü.

## Riesenflüge im Flachland

Die letzten Juli- und ersten Augusttage boten herausragende Flugbedingungen im Flachland. Vor allem die norddeutschen Drachen- und Starrflüglerpiloten haben Sie genutzt. Aus der Vielzahl weiter Flüge ragen vor allem der 272 km Zielflug von Claus Gerhard/Exxtacy nach Bremerhaven an die Nordsee, ein Flug Bernd Otterpohls über 243 km zu einer Nordseeinsel und Gerd Langwalds 236 km zu zu einem Nordseedamm.

## Rechtsgutachten bestätigt Gütesiegelpflicht

In der Diskussion um die Abschaffung des verbindlichen Gütesiegels für Hängegleiter, Gleitsegel und Sprungfallschirme haben die dafür zuständigen Verbände DHV, DAeC und DFV, koordiniert von Justitiar Peter Janssen, ein Rechtsgutachten anfertigen lassen, um zu klären, ob das Verkehrsministerium diese Schutzvorschrift für die Piloten überhaupt aufheben darf. - Nein, darf es nicht, so das Ergebnis des Universitätsprofessors Dr. Stein aus Saarbrücken, als Direktor des Europa-Instituts auch mit besonderer Qualifikation für die europarechtlichen Aspekte. Professor Dr. Stein auf Seite 15 seines Gutachtens:

»Ich komme daher angesichts der mir zur Verfügung gestellten Unterlagen und der vorstehenden Erwägungen zu folgendem Ergebnis:

Die geplante Änderung der LuftVZO mit der Aufhebung der Musterzulassungspflicht für nichtmotorgetriebene Luftfahrtgeräte ist durch die Verordnungsermächtigungen im LuftVG nicht gedeckt. Die Aufhebung der Musterzulassungspflicht könnte nur der Gesetzgeber selbst in insoweit verfassungsrechtlich zulässiger Weise vornehmen.

Selbst der Gesetzgeber würde die Musterzulassungspflicht für nichtmotorgetriebene Luftfahrgeräte nur dann in verfassungsrechtlich zulässiger Weise aufheben können, wenn damit nicht die grundrechtlich gebotene staatliche Schutzpflicht verletzt würde. Es sprechen aber sehr erhebliche Gründe dafür, daß mit der Aufhebung der Musterzulassungspflicht das verfassungsrechtlich geltende »Untermaßverbot« verletzt würde.

Zumindest derzeit gebietet das europäische Gemeinschaftsrecht weder eine Aufhebung der Musterzulassungspflicht, noch stünde es generell einer Beibehaltung der Musterzulassungspflicht auch im (derzeit nicht erkennbaren) Fall einer europäischen Harmonisierung der technischen Standards entgegen.«

Dem Verkehrsministerium liegt das Gutachten vor. Die Entscheidung über die Zukunft des Gütesiegels ist weiter offen.

## DHV-Wetternetz

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

Geländename	Geländehalter	Telefonnummer
32457 Porta Westfalica	Delta-Club Wiehengebirge	0571/710227
35088 Eisenberg	DFC Ederbergland	06452/8585
36136 Wasserkuppe	Rhöner Drachen- und Gleitschirmfliegerverein	06654/696
36840 Rammelsberg	Harzer Drachen- und Gleitschirm-Verein Goslar	0171/8236162
52245 Sophienhöhe	Ostwindfreunde	0171/8714309
55585 Duchroth	Pfälzer Gleitschirm-Club	0171/2375896
57562 Sassenroth	Drachen- und Gleitschirmfreunde Hellertal	02744/930349
58849 Nordhelle	GSC Nordhelle + Flugsport Lennetal	02352/21265
64665 Melibokus	Erster Odenwälder Drachen-Flug-Club	06251/983612
72258 Stöckerkopf	Drachen- und Gleitschirmverein Baiersbronn	07442/121425
72393 Schneithalde	DFC Starzeln	0170/4436907
74544 Einkorn	HG-Club «Einkorn Schwäbisch Hall»	0791/4992360
74847 Finkenhof	Delta-Club Mosbach	06261/670638
76332 Althof	Die Althofdrachen	07083/4567
76597 Teufelsmühle	Drachenflugclub Loffenau	07083/51385
76703 Krämer	Gleitschirmclub Kraichtal	07250/921228
78148 Hintereck	Gleitsegelclub Lenticularis	07723/5801
79102 Schauinsland	GSC Colibri	07602/1512
79183 Kandel	DFC Südschwarzwald	07681/22058
79215 Gschasi	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Elztal	0171/3570296
82467 Wank	Gleitschirmsegler Werdenfels	0171/3568374
83122 Hochries	Gleitschirmclub Hochries-Samerberg	08032/8805
83436 Predigtstuhl	GSC «Albatros» Bad Reichenhall	0171/3574322
83661 Brauneck	Lenggrieser Gleitschirmflieger	0171/8169210
83700 Wallberg	DGC Tegernseer Tal	08022/95137
93339 Jachenhausen	1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub Riedenburg	09442/3295
93453 Hoher Bogen	1. Gleitschirmverein Bayerwald	09947/2452
93462 Osser	1. Gleitschirmverein Bayerwald	0171/3574282
94541 Büchelstein	DFC Bayerwald	09908/891191

Der Tigerentenclub der ARD ist die Lieblingssendung der 6 bis 12-jährigen, also der nächsten Pilotengeneration. Daher sagte der DHV der Fernseh-Redaktion jede Unterstützung zu, als Drachenflugweltmeister Guido Gehrmann in die Sendung eingeladen wurde. Mit Hilfe des Vorsitzenden der Ruhpoldinger Drachenflieger Dieter Kamml, und dessen genialen Flugsimulator gelang es, den skeptischen Produktionsleiter zu überzeugen, der kurzerhand sogar das Studio umräumen ließ, um den Flugsimulator in die Sendung einzubauen. Die Aufzeichnung ging dann auch ohne größere Pannen über die Bühne und wurde zu einer gelungenen Darstellung des Drachenfliegens.



## VFR-Vignette in der Diskussion

Es gab Gerüchte, daß der Haushaltsausschuß des Bundestages eine Gebühren-Vignette für 7.000 DM jährlich für alle Sichtflieger einführen will. Der DHV hat sich sofort eingeschaltet und vom Bundesverkehrsministerium die Mitteilung erhalten, daß die Kosten für Wetterdienst und Flugsicherung den betroffenen Nutzergruppen angelastet werden sollen und dies im Wege einer Gebühren-Vignette vorgesehen ist. Gegenwärtig arbeitet das Ministerium an einem Entwurfsmodell, das mit den betroffenen Verbänden in einer Anhörung diskutiert werden soll. Der DHV will unserem Sport die Vignette ersparen.

## Bergungskosten - Deckungssumme erhöht!

Für alle DHV-Mitglieder weiterhin kostenlos ist die Bergungskostenversicherung, die im Notfall für Suche, Rettung, Krankentransport und notwendigen Rücktransport aufkommt, sogar ohne Mehrkosten für die Bergung des Fluggeräts. Auf Beschluß der DHV-Kommission wurde mit dem Gerling Konzern eine Erhöhung der Deckungssumme auf 5.000 DM vereinbart. Der verbesserte Schutz gilt ab sofort.

## Förderung Luftfahrttechnischer Betriebe

Der DHV unterstützt die Gründung Luftfahrttechnischer Betriebe. Die Durchführung der Nachprüfung der Fluggeräte soll für die Piloten durch eine bessere regionale Verteilung der Nachprüfstellen erleichtert werden.

## Die Zukunft des DHV

### Der DHV-Vorsitzende Charlie Jöst im Interview

Deine Wahl zum ehrenamtlichen Vorsitzenden vor drei Jahren und Deine spätere Wiederwahl erfolgten stets einstimmig. Ein solch großer Vertrauensbeweis ermöglicht es, große Ziele in Angriff zu nehmen. Welche Ausrichtung hast Du dem DHV gegeben?

*Zunächst einmal: Der Vorsitzende hat das selbe Stimmgewicht wie jeder andere im ehrenamtlichen Vorstand, er ist also Mitglied eines Führungsteams. Ich sehe mich in erster Linie als Teil des Teams und habe daher auch Mehrheitsbeschlüsse zu respektieren. Es kommt darauf an, daß die DHV-Kommission gemeinsam große Ziele verfolgt, auch wenn der Konsens nicht immer einstimmig zu erzielen ist. So funktioniert Demokratie. Jetzt zu den Zielen: Am Beginn meiner Zeit als Vorsitzender waren die Boomzeiten mit den außerordentlich hohen Steigerungsraten beim Gleitschirmfliegen vorüber. Der DHV mußte, wie jedes Unternehmen am Ende einer Expansionsphase, sofort und energisch reagieren, um in eine Konsolidierungsphase überzuleiten. Ich bin sehr zufrieden, daß wir bis heute in vielen Geschäftsbereichen des DHV große Kostensenkungs-Erfolge erzielen konnten. Unter anderem wurden die DHV-Verwaltungsstrukturen deutlich verschlankt und effizienter gestaltet. Ein modernes Controlling wurde eingeführt, das die finanzielle Entwicklung in allen Bereichen transparent macht und zugleich als wertvolles Planungsinstrument dient.*

#### Wurde der DHV-Service eingeschränkt?

*Hier wurde nicht eingespart. Ganz im Gegenteil. Der schon immer Lob und Anerkennung findende DHV-Mitgliederservice wird ständig weiter ausgebaut. Die in diesem Info vorgestellte Verbesserung der Bergungskostenversicherung für jedes Mitglied ist nur ein Beispiel dafür. Die Mitgliederberatung wurde verbessert und ergänzt. Das DHV-Internetangebot ist hervorragend und wird sogar weltweit stark genutzt. Die Mitgliederwünsche der Drachen- und Gleitschirmflieger bestmöglich zu erfüllen, wird auch im Jahr 2000 die wichtigste Aufgabe des DHV sein.*

#### Wie entwickeln sich die Mitgliederzahlen?

*In vielen Hängegleiterverbänden der Welt beobachten wir eine stark rückläufige Tendenz. Bei uns ist die Treue der Mitglieder zu ihrem DHV deutlich größer, aber der Zustrom zum Sport hat auch bei uns nachgelassen. Zusammen mit der natür-*

*lichen Fluktuation führt dies auch beim DHV zu einem leichten Rückgang.*

#### Wie reagiert der DHV auf diese Entwicklung?

*Unsere Antwort ist eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit. Gemeinsam mit Herstellern und Flugschulen haben wir vor mehr als 2 Jahren den Free Flight Förderpool gegründet, der Imagewerbung für unseren Sport betreibt. Zahlreiche positive Fernseh- und Zeitungsberichte sind Früchte der Arbeit des Pools und auch der guten PR-Arbeit vieler unserer DHV-Mitgliedsvereine. Um das Drachenfliegen wieder attraktiver zu machen, wurde ein neuer Ausbildungsweg eröffnet: Die doppelsitzige Ausbildung im Schleppbetrieb. Wir erwarten generelle Erleichterungen beim Einstieg in unseren Sport, wenn der DHV ab 1.1.2000 eine Vorstufe zum Luftfahrerschein einführen wird. Unsere Wünsche zur Neugestaltung der Verordnung für Luftfahrtpersonal (LuftPersV) werden vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) berücksichtigt. Das BMVBW will uns weitere wichtige Kompetenzen im Ausbildungsbereich übertragen. Dann können wir künftig deutlich flexibler agieren und bürokratische Hemmnisse abbauen. Entscheidend für die künftige Entwicklung unseres Sportes ist aber vor allem der Flugsicherheitsstandard.*

#### Wie wird sich der Flugsicherheitsstandard entwickeln?

*Die Gleitschirm-Hersteller haben erkannt und akzeptiert, daß die große Mehrheit der Pilotinnen und Piloten Fluggeräte wollen, die unbeschwerte Freude am Fliegen vermitteln, bei einem hohen Maß an passiver Sicherheit. Der DHV hatte Erfolg mit seiner Kampagne für die Geräte der Kategorie 1 und 1-2. Es stimmt mich optimistisch für die Zukunft unseres Sports, daß heute Gleitschirme der Kategorien 1 und 1-2 sehr populär geworden sind. Wir versprechen uns auch viel von der Verbesserung des Rückenschutzes bei den Pilotengurtzeugen und unserer Aufklärungsinitiative zur Beinschlaufen-Problematik. Beim Drachenfliegen ist zu hoffen, daß der Trend zu Geräten geht, die sich sehr einfach handhaben und vor allem gut landen lassen. Generell ist wichtig für die Flugsicherheit, daß das BMVBW die Gütesiegelpflicht beibehält. Diese Vorschrift ist die Grundlage für die Sicherheitsarbeit der DHV-Technik, die weltweit großes Ansehen genießt.*

#### Steht dem nicht das Zukunftsmotto entgegen: »Weniger Staat wagen?«

*Überhaupt nicht. Das BMVBW ist mit der Übertragung hoheitlicher Aufgaben auf den DHV einen zukunftsweisenden Schritt gegangen. Die guten Erfahrungen, die das Ministerium in der Zusammenarbeit mit dem DHV sammeln konnte, sollten den Staat ermutigen, auch andere Bereiche an pri-*



vate Stellen zu delegieren. Den Betroffenen bringt dies mehr Flexibilität und dem Staat große Kostenersparnis, bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung wichtiger Serviceleistungen für den Bürger. Wir haben bei dem letzten Hearing in Bonn den Vertretern des Ministeriums vorgeschlagen, dem DHV mehr Befugnisse innerhalb der Musterzulassungspflicht zu geben, analog zur Verordnung über Luftfahrtpersonal, anstatt die Zulassungspflicht ersatzlos zu streichen. Damit wäre die für die Sicherheit so wichtige Gütesiegelpflicht gesichert, und der Staat wäre dennoch entlastet.

**Das Thema Gütesiegelpflicht führte ja innerhalb des Vorstandes zu Kontroversen und letztlich zum Rücktritt zweier Vorstände. Wie gestaltet sich jetzt die Kommissionsarbeit?**

Die Arbeit des Vorstandes und der Kommission wurde nicht beeinträchtigt - im Gegenteil. Wir konnten uns nun wieder konzentriert den dringenden Sachthemen widmen. Ich bin überzeugt, daß die Mitglieder uns auf den kommenden Versammlungen ihre Zustimmung zu dem eingeschlagenen Kurs geben werden. Falls Änderungen gewünscht werden, sind die Versammlungen der richtige Ort, um darüber zu diskutieren und neue Weichen zu stellen. Ich habe kein Problem mit demokratischer Mehrheitsfindung und akzeptiere ohne Groll, daß auch meine Vorschläge auf Versammlungen oder in der Kommission nicht immer die erforderliche Mehrheit finden. Aber ich werde stets Bestrebungen entgegentreten, die unserem Sport Nachteile beschieren. Die Absicht, die Gütesiegelpflicht ersatzlos abzuschaffen, ist in meinen Augen so ein Fall. Ich hoffe, daß möglichst viele, die mich in dieser Frage unterstützen, zu den Versammlungen kommen, um den Mehrheitswillen deutlich zu machen. Da wir dieses Jahr das 20-jährige Bestehen des DHV feiern, verspreche ich ein besonders attraktives Rahmenprogramm.

**Welche Ziele verfolgt der DHV im Hochleistungssport?**

Das Ziel ist für jede Nation das gleiche: Jeder Verband will seine Sportler ganz oben auf der Sieger-Treppe sehen. Unsere jungen Talente Corinna Schwiengershausen und Guido Gehrman sind in die Drachenflug-Geschichte eingegangen. Mit ihnen stellte der DHV gleichzeitig Drachenflugweltmeisterin und Drachenflugweltmeister im selben Jahr. Obendrein holte die Drachenflug-Nationalmannschaft der Frauen in der Teamwertung Gold und die der Herren Silber. Auch im Gleitschirmsport sind wir im Kommen. Nach den einzigen zwei Durchgängen der Gleitschirm-WM 99 belegte unsere Gleitschirm-Nationalmannschaft den 3. Weltrang und Judith Dörflinger den 2. Platz in der Frauenwertung. Wir können auf diese internationalen Wettkampf-Erfolge stolz sein. Sie wurden durch langjährige Aufbauarbeit vorbereitet. Alle der heute erfolgreichen DHV-Spitzenpilotinnen und DHV-Spitzenpiloten haben den Einstieg in den Wettkampfsport über die Nachwuchsfördermaßnahmen des DHV gefunden, über die Ladies- und Junior-Challenge. Es

geht aber nicht nur darum, ganz oben auf dem Siegerpodest zu stehen. Erfolgreicher Leistungssport findet positive Echos in den Medien und trägt zu einem guten Image bei. Letztendlich können dadurch neue Menschen für unseren Sport begeistert werden. Daher stehe ich hinter einer angemessenen Förderung der Wettkampfsportler, auch wenn sie anteilmäßig nur eine kleine Gruppe innerhalb unserer Mitglieder darstellen. Daß soeben Christof Kratzner den Weltmeistertitel in der Starrflüglerklasse errungen hat, ist ein weiterer Glanzpunkt für ihn persönlich und für den ganzen DHV und für die Innovation im Drachenflugsport, die schon seit längerem nicht mehr wie früher von Amerika oder Australien sondern von Deutschland ausgeht.

**Am 27. November begeht der DHV seine 20. Jahreshauptversammlung, sie ist die letzte in diesem Jahrtausend. Was bringt die Zukunft?**

Die Zukunft hat längst begonnen. Unsere Fluggeräte entwickeln sich positiv weiter, vor allem der Flugkomfort wird noch besser werden. Die großen Leistungssprünge der Vergangenheit werden sich allerdings nicht mehr wiederholen. Der DHV wird verstärkt zusammen mit Flugschulen und Herstellern round table Gespräche führen, um Neuentwicklungen noch genauer auf die Pilotenbedürfnisse abzustimmen. Viele Flugzentren werden attraktive Rahmenprogramme schaffen, für mehr Freizeitvergnügen zusätzlich zum Flugspaß. Es werden mehr familienfreundliche Flugzentren wie das in Greifenburg entstehen, bei dem übrigens Vorschläge des DHV und unserer Piloten berücksichtigt wurden. Betreute Flugreisen werden noch mehr Nachfrage finden, und sie werden in alle Erdteile führen. Viele neue Flugabenteuer werden gelingen, und die Punktzahlen beim Streckenflugpokal werden neue Höchstmarken erreichen. Der Internetservice des DHV wird eine viel stärkere Rolle spielen als heute. Die Zusammenarbeit der Verbände über die Landesgrenzen hinweg wird sich intensivieren. Der DHV arbeitet heute schon im Europaverband Europe Airsports und im Weltverband FAI an zentraler Stelle mit. Aber auch die Funktion des DHV als nationaler Interessenverband wird noch wichtiger werden. Denn der Flugverkehr über Zentraleuropa wird sich verdoppeln, und der Kampf um die Fluggelände und um den Luftraum im dichtbesiedelten Deutschland wird nicht leichter werden. Aber wenn es uns gelingt, unsere Kräfte auch weiterhin zu bündeln, werden wir den Himmel auch im Jahr 2000 und darüber hinaus offen halten, für das Fliegen in seiner schönsten Form. ◀



## Kündigungsfrist beachten

Am 31.10.1999 läuft die in der DHV-Satzung festgelegte zwei-monatige Kündigungsfrist zum Jahresende 1999 ab. Diese Kündigungsfrist gilt auch für sämtliche Gruppenversicherungsverträge, also auch für die Gerätehaftpflichtversicherung. Wer Mitglied beim DHV bleiben, jedoch seine Versicherung kündigen möchte, kann dies getrennt tun. Umgekehrt erlischt bei einer Kündigung der DHV-Mitgliedschaft automatisch auch die Versicherung zum Jahresende 1999. Kündigungen sollten per Einschreiben geschickt werden. Erfolgt binnen 2 Wochen nach Kündigung keine Rückbestätigung von seiten der DHV-Geschäftsstelle, empfiehlt sich eine Rückfrage dort. Kündigungen, Abmeldungen und Austritte, die verspätet eingehen, werden erst zum Jahresende 2000 wirksam. Dies bedeutet, daß Mitgliedsbeiträge und Versicherungsprämien für das Jahr 2000 in voller Höhe zu bezahlen sind; dabei bleiben auch die vollen Leistungen des DHV aufrechterhalten.

Die Kündigungsfrist zum 31.10. gilt auch für die Abmeldung von Mitgliedern durch die DHV-Mitgliedsvereine.

## Rettungsschirm-Seminare

Der DHV bietet seinen Mitgliedern kostenlose Rettungsschirm-Seminare an. Teilnahme ist begrenzt, Anmeldung an die DHV-Geschäftsstelle (08022/9675-30).

16.10.1999	Raum Köln
17.10.1999	Raum Köln
30.10.1999	Altenstadt bei Schongau
31.10.1999	Altenstadt bei Schongau
06.11.1999	Raum Siegen
07.11.1999	Raum Siegen
27.11.1999	Altenstadt bei Schongau
28.11.1999	Altenstadt bei Schongau
11.12.1999	Altenstadt bei Schongau
12.12.1999	Altenstadt bei Schongau

Bei Bedarf werden weitere Termine im Winter angeboten.

## Gleitschirmflieger holen Hilfe

Bei einer Wanderung im Allgäu wurden zwei Bergsteiger von einem Blitz getroffen und verletzt. Da mit dem Handy durch einen Funkschatten kein Notruf möglich war, holten Gleitschirmflieger Hilfe und leiteten die Rettung ein.

## 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

## Gute PR-Arbeit

Bereits die Ankündigung hatte starke Resonanz in den Medien: Toni Bender plant mit dem Gleitschirm vom Brauneck über den Alpenhauptkamm nach Bassano zu fliegen. Ein Filmteam unter Leitung von Nicole Leykauf begleitet die Reise. Toni führt eine digitale Kamera mit, Regisseur Wolfgang Brög filmt vom Tandem aus, ein weiterer Kameramann bezieht Position auf verschiedenen Bergen. Aus den Aufnahmen soll eine 45-minütige Dokumentation für den Bayrischen Rundfunk, Arte und RAI Bozen entstehen.



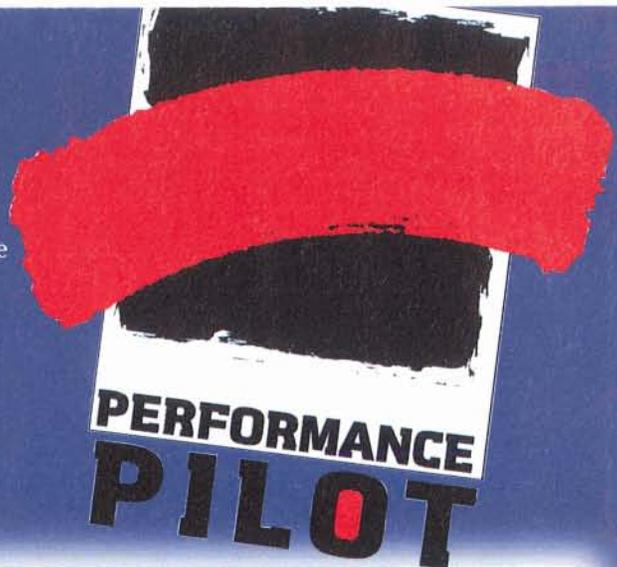
## Neuer Verein

Herzlich willkommen

Wiehengleiter e.V.  
Klaus Reiche  
Im Winkel 10  
32257 Bünde

# Die Performance Center

Mit professionellem Training zu mehr Flugspaß und mehr Sicherheit - das ist die Philosophie des Performance Trainings. Siehe auch Beiträge auf den Seiten 71 und 77 in diesem Info. 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 Sonderpilotschein. Hier ein Überblick über die DHV-anerkannten Performance Center.



**PERFORMANCE  
PILOT**

## **Harzoger Gleitschirmschule Schule & Shop**

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

## **WDS/Air Flugsport GmbH**

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

## **Flugschule Göppingen**

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

## **Montana Flugsport GmbH**

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

## **Paragliding Tegernsee Peter Rummel**

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

## **adventure sports**

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

## **Flugzentrum Ruhpolding Holzner GmbH**

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

## **1. DAeC Gleitschirmschule Heinz Fischer GmbH**

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

## **Habis Flugsport Fabian Schreiner**

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

## **Süddeutsche Gleitschirmschule**

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

## **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](mailto:schorsch.hoecherl@t-online.de)

## **Westallgäuer Flugschule**

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

## **Flugsportschule Sky Club Austria**

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

## **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](mailto:office@Aufwind.at)

## **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](mailto:info@euroflugschule.ch), [www.euroflugschule.ch](http://www.euroflugschule.ch)  
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt.



# NEU AUF DEM MARKT

Informationen der Anbieter

## Spezielles Rückwärtsstartseminar bei Adventure-Sports

Adventure-Sports-Team bietet allen interessierten Piloten ein Startseminar der besonderen Art an. Neben den allgemein bekannten Rückwärtsstarttechniken und Wettkampfrückwärtsstarttechnik (demonstriert durch Weltrekordhalter Burkhard Martens) wird außerdem die in Deutschland noch wenig verwendete (aber außerordentlich effektive und sichere) australische Rückwärtsstartmethode durch Flugschulleiter Stevie Vollmer vorgestellt. Durch intensives Üben unter fachlich qualifizierter Anleitung will das Adventure-Sports-Team allen Teilnehmern zu einer souveränen Rückwärtsstarttechnik verhelfen.

Termine: Samstag 25. Sept. '99 von 8:30 bis ca. 18:00 (Ausweichtermin Sonntag 26. Sept. '99) Spezialpreis DM 95,- incl. Videoanalyse. Weitere Infos bei Adventure Sports, Tel. 08042/9486 e-mail: [info@adventure-sports.de](mailto:info@adventure-sports.de) / [www.adventure-sports.de](http://www.adventure-sports.de)

## Neue Helme bei Icaro 2000

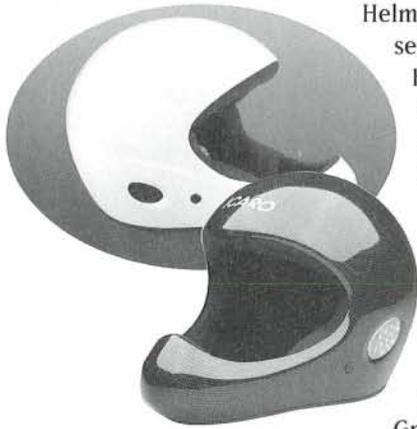
Icaro bietet die SKYRUNNER ECONOMIC-Helme - Flash, Jet und Integral - zu sehr attraktiven Preisen an.

Hochwertiges Material - Kevlar/Carbon/Fiberglas-Verbund, sehr geringes Gewicht (550 - 650 Gramm), optimale Passform, Top Innenausführung sind nur einige Highlights dieser natürlich speziell für den Flugsport geprüften und zugelassenen Helme von Icaro 2000.

Nähere Infos bei: Fly&more GmbH, Tel. 08035/6189, Fax

08035/8481, e-mail: [Fly-more@t-online.de](mailto:Fly-more@t-online.de),

<http://www.fly-more.com>.



Charly Produkte und Finsterwalder sind jeweils mit einer Internet Adresse neu im www präsent.  
[www.charly-produkte.de](http://www.charly-produkte.de)  
[charly-produkte@t-online.de](mailto:charly-produkte@t-online.de)  
[www.finsterwalder-charly.de](http://www.finsterwalder-charly.de)  
[finsterwalder@t-online.de](mailto:finsterwalder@t-online.de)

## Aerosport T-Shirt

Ein speziell von Drachen- und Gleitschirm-Weltmeister John Pendry designtes T-Shirt gibt es bei Aerosport - [www.aerosport.de](http://www.aerosport.de) oder Tel. 08034/1034.



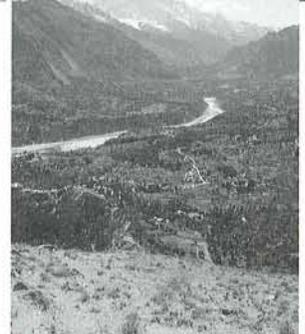
## Gleitschirm-Trekking im Karakorum

Sämtliche Fluggebiete sind bestens erkundet, zum Teil mit Jeeps erreichbar, ansonsten stehen uns Träger für das große Gepäck zur Verfügung. Übernachtet wird in Hotels und Rasthäusern mit fließendem Wasser und Dusche, im Rupa-Tal stehen Zelte zur Verfügung und ein Koch sorgt für das leibliche Wohl im Camp. Während der gesamten Reise Vollpension. Bei gutem Wetter ist ein Rückflug mit einer Fokker von Gilgit nach Islamabad geplant.

Organisiert wird die Reise von der Süddeutschen Gleitschirmschule, in Zusammenarbeit mit Michael Beek und einer namhaften Trekkingagentur vor Ort. Michael kennt das Reiseziel seit nunmehr 18 Jahren und steht für einen reibungslosen Ablauf der Reise.

Betreut wird die Gruppe durch zwei Fluglehrer. Nähere Informationen: Süddeutsche Gleitschirmschule, Am Balsberg, 83246 Unterwörsen, Tel. 08641/7575.

Informationen und das komplette Detailprogramm auch im Internet unter <http://www.beek-pakistan.de>.



# NEU AUF DEM MARKT

Informationen der Anbieter

## Großer Rucksack

Die neue Protektoren-Generation hat natürlich auch ihre Nachteile. Das heutige Packvolumen einer normalen Solo-Gleitschirmausrüstung ist deutlich größer als eine komplette Tandem-Ausrüstung vor wenigen Jahren.

Der neue PARATECH Rucksack ist so geschnitten, daß ein modernes Gurtzeug mit dem dicksten Protektor genau paßt (Birnenform).

Integralhelm, Overall usw. finden obenauf natürlich auch noch genügend Platz. Nachdem der Deckel mit integrierter großer und kleiner Tasche (ist auch als abnehmbarer kleiner Rucksack verwendbar) geschlossen ist, setzt man sich auf den Rucksack und komprimiert mittels dreier Zurrbänder. Diese sind auch komplett abnehmbar für den Fall, daß man sie nicht verwenden will. Das Tragesystem kommt einem richtigen Bergrucksack sehr nahe und durch die Komprimierung ist die Last deutlich näher am Schwerpunkt des Trägers.



Der Rucksack ist aus sehr robustem Cordura und verhältnismäßig klein verstaubar im Gurtzeug.

Info: Aerosport International GmbH; Tel: 0049/8043/1034;

Fax: 0049/8034/3384;

e-mail: [Info@Aerosport.de](mailto:Info@Aerosport.de); web: <http://www.Aerosport.de>

## freeX Katalog '99

Der neue Katalog '99 von freeX air sports liegt ab sofort beim freeX Händler abholbereit. Eine Fotosession von Christine Pfeifer auf Teneriffa, die ungewöhnliche Flugbilder vor dem Hintergrund der extremen, schönen Landschaft der Vulkaninsel lieferte, war die Basis.



Der Katalog enthält inhaltlich viel Neues: beispielsweise die freeX Gleitschirme oxygen, stereo und mission, das Gurtzeug controll millennium mit Beingurtsicherung und den Overall thermalator.

Information: freeX air sports GmbH

Tel. 08176/9302-0, Fax 08176/9302-44

e-mail: [info@freex.com](mailto:info@freex.com), für Katalogbestellung im Internet: [www.freex.com](http://www.freex.com)

## Kalte Füße

Leider beginnt beim Gleitschirm- und Drachensfliegen nun wieder die Jahreszeit der kalten Füße und Hände bei längeren Flügen. Wirksame Abhilfe schafft die mittels eines nur 135 g schweren wiederaufladbaren Akkus heizbare Schuhsohle von HOTRONIC. Die Heizleistung hält mehrere Stunden an, etwas Gegendruck an der Sohle, z.B. über den Beschleuniger, verstärkt die Heizleistung erheblich.

Mit dem Sohlenelement läßt sich auch eine prima Handschuh- oder Fairing-Heizung bauen, es gibt spezielle Verlängerungskabel.

Infos bei HOTRONIC Deutschland: Tel. 08105/26051, Fax 08105/26031.



## Helm zu gewinnen!

Finsterwalder/Charly Produkte feiert. Der Insider Helm mit der Serien-Nr. 15.000 wurde dieser Tage produziert. Den 650 Gramm leichten und CE geprüften Helm gibt es in sechs Größen (XS-XXL). Finsterwalder/Charly Produkte GmbH verlost unter allen Lesern des DHV Infos 5 Insider Helme im Gesamtwert von über 1.500 DM.

Wer die Preisfrage beantwortet und den Lösungsbuchstaben per Post, e-mail oder Fax an folgende Adresse einsendet, nimmt an der Verlosung teil: Charly Produkte, Am Osterösch 3, 87637 Seeg, Tel. 08364/1286, Fax 08364/8426  
e-mail: [charly-produkte@t-online.de](mailto:charly-produkte@t-online.de), internet: <http://www.charly-produkte.de>

Preisfrage:

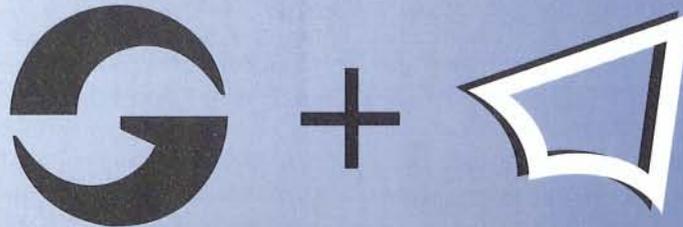
Der Charly Insider Helm und der Charly Scooter Rückenprotector wiegen zusammen unter:

A. 2500 Gramm B. 1800 Gramm C. 1300 Gramm

Ein kleiner Tip: Die Daten sind über unsere Internetadresse, dem Finsterwalder Katalog oder dem neuen Charly Folder zu entnehmen.



# 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.

NEU AUF DEM MARKT  
Informationen der Anbieter

### Neuer Flieger Overall »INDREN« von Icaro 2000

Die Merkmale des funktionell konzipierten Flugoveralls von Icaro 2000 sind höchste Verarbeitungsqualität, hochwertiges Material - Cordura, ein Stoff der extreme Festigkeit mit angenehmem Griff und Naturgarn-Optik vereinbart - gepaart mit einem tollen Design, ausgefallenen Details und einem aufwendigen »Paragleiter/Hängegleiter« -Stick am Rücken.

Lieferbar ist er in den Größen S-XL, in den Farben Royalblau, Dunkelgrün und Schwarz.

Nähere Infos bei: Fly&more GmbH, Tel. 08035/6189, Fax 08035/8481, e-mail: Fly-more@t-online.de, <http://www.fly-more.com>



### Einer hing am Rettungsschirm/Neues Buch

Nach einem fliegerischen Zwischenfall hängt der Pilot Thomas Fromm am Rettungsfallschirm. Der Wind treibt ihn direkt auf eine Hochspannungsleitung zu.

Panik jagt ihn in wilde Phantasien und skurrile Erinnerungen, bis ihn an der Pforte zum Jenseits sein jüngstes Gericht erwartet und die Erkenntnis, daß sein Leben nicht vom Schicksal, sondern von den eigenen Ängsten bestimmt und gehemmt wurde. Gleitschirmfliegen ist der rote Faden dieses Buchs, aber auch nur der Aufhänger für eine tiefgründige Analyse der Probleme des menschlichen Zusammenlebens.



Martin Riegger: Einer hing am Rettungsschirm  
Odyssee durch die Irrgärten des Seins

ISBN 3-8280-0837-2, Verlag Frieling & Partner Berlin

### Airbrush

Anton Höldrich, seit vielen Jahren begeisterter Drachenflieger und Mitglied bei den Ammergauer Drachenfliegern, ist ein Künstler mit der Airbrushpistole. Seit einiger Zeit befaßt er sich mit der Verbindung zwischen dem faszinierenden Hobby und der Kunst, indem er diese Sportart in Bildern wiedergibt.

Egal ob Helmdesign, Autobemalung, oder wer es lieber dezent mag, auf amerikanischen Nummernschildern. Machbar ist alles. Mit entsprechenden Vorbehandlungen, Airbrush und mehreren Schichten Klarlack wird jedes Motiv zu einem haltbaren Meisterwerk.

Info: Anton Höldrich, Am Hörnlebach 2a, 82442 Saulgrub;

Tel. 08845/758510 oder beim Vorstand der Ammergauer Drachenflieger.



# NEU AUF DEM MARKT

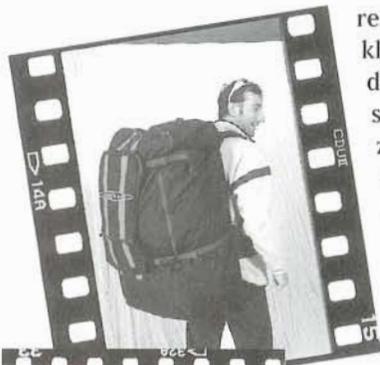
Informationen der Anbieter

## MULTI BACKPACK

Der MULTI BACKPACK von Skyline bietet viel Volumen. Er kann aber mit den nützlichen Kompressionsbändern auch auf die Größe herkömmlicher Packsäcke getrimmt werden. Sein Tragesystem ist so angebracht, daß eine bessere Lastverteilung durch den tiefen Gurtverlauf möglich wird. Da die Rückenpolsterung nicht aus einem Schaumteil, sondern aus zwei gesäumten Leisten besteht, bietet es zum einen

eine gute Belüftung und zum anderen läßt es sich somit leichter und kleiner zusammenlegen. Außerdem ist der MULTI BACKPACK sehr robust gebaut, verfügt über zwei Außentaschen für alle möglichen Utensilien und bietet ein ansprechendes Design. Durch seine hohe Funktionalität eignet sich der MULTI BACKPACK auch sehr für Touren, bei Reisen und im Bergeinsatz.

Infos bei: Skyline Flight Gear;  
Tel. 08642/267, Fax 08642/765,  
e-mail: teamskyline@t-online.de



## Uhr mit GPS

CASIO kommt jetzt mit einer perfekten Lösung für Outdoorfans auf den Markt. Zum erstenmal ist es CASIO-Technikern gelungen, ein Navigationssystem zu entwickeln, das klein genug ist, um es in eine Armbanduhr zu integrieren: die Pro Trek GPS. Mit einem Fliegengewicht von nur 148g ist die Uhr insgesamt 60% leichter und kleiner als alle herkömmlichen Navigationssysteme.

Die Pro Trek GPS wird voraussichtlich ab September für ca. 1.000,- DM im deutschen Handel erhältlich sein. Weitere Informationen auch im Internet unter <http://www.casio.com> und bei Charly Produkte, Tel. 08364/1286, Fax 08364/8426, e-mail: charly-produkte@t-online.de, Internet: <http://www.charly-produkte.de>



## Airwave Germany weiter aktiv

Airwave England hat die Tore für immer geschlossen, Airwave Germany, Musterbetreuer und Gütesiegelhalter für alle Airwave Hängegleiter wird jedoch weiterhin die Ersatzteilversorgung aufrechterhalten. 5- beziehungsweise 2-Jahresnachprüfungen an Airwave Hängegleitern werden auch künftig ausschließlich hier durchgeführt.

Monique Werner, Airwave Germany  
Salzstraße 6, 72587 Römerstein-Zainingen  
Tel: 07382/5287, Fax: 07382/5476, Mobil: 0171/1231889,  
e-mail: airwave.germany@t-online.de

## Bei mir hat sich etwas geändert:

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

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

Name  Mitgliedsnummer (Bitte immer angeben)

Straße  Ort

Tel/Fax/e-mail

Bank, Kontonummer  Bankleitzahl



united spirits



20 Jahre DHV

# REGIONAL Versammlung

## Vorläufige Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Regularien
3. Genehmigung des Protokolls der Regionalversammlung 1998 (veröffentlicht im DHV-Info 99)
4. Kurzvorträge
5. Besprechung regionaler Probleme
6. Anträge auf Satzungsänderung (Vorbehandlung)
7. Wahl der Delegierten für die Jahrestagung am 27.11.1999
8. Wahl des Regionalbeirats in der DHV-Kommission
9. Sonstige Anträge

Charlie Jöst  
Vorsitzender



Antrags- und stimmberechtigt sind alle persönlichen Mitglieder, die ihren Wohnsitz in der Region haben. Für den Wohnsitz gilt der dem DHV gemeldete Stand am 13.9.1999. Jeder Stimm-berechtigte kann sein Stimmrecht durch schriftliche Vollmacht auf einen anderen Stimmberechtigten in der Region übertragen. Jeder Bevollmächtigte kann höchstens 4 fremde Stimmen vertreten.

Zum Zweck der Stimmübertragung bitte nur das Vollmachtformular benutzen, das vollständig ausgefüllt und unterschrieben sein muß. Weitere Einzelheiten, auch zur DHV-Jahrestagung, ergeben sich aus der Satzung, die jedes Mitglied bei der Geschäftsstelle anfordern kann.

**Bitte den DHV-Mitgliedsausweis mitbringen**

**Stimmkartenausgabe von 13.00 bis 14.00 Uhr, Versammlungsbeginn 14.00 Uhr**

Hier abtrennen und dem Bevollmächtigten aushändigen!

## VOLLMACHT

**Nur gültig, wenn vollständig ausgefüllt und unterschrieben! Blankovollmacht und Untervollmacht sind nicht zulässig.**

Name des Vollmachtgebers

Mitglieds-Nr.

Anschrift

Ich übertrage mein Stimmrecht bei der DHV-Regionalversammlung 1999 auf den dort anwesenden

(Name des Bevollmächtigten)

Ort, Datum

Unterschrift des Vollmachtgebers

## Kurzvorträge

**Mike Küng:** Motivation und Training beim Gleitschirmfliegen

**Weltmeister Christof Kratzner:** Zukunft des Drachenfliegens

**Sicherheitsvorstand Karl Slezak:** Sicherheitsbericht '99

**Justitiar Peter Janssen:**

Politik der Bundesregierung und Flugsport

**Sky-Cinema**

mit aktuellem Filmprogramm

en

# 1999

## DHV-Jahrestagung

10.00

**Feierstunde »20 Jahre DHV«  
mit Showprogramm und vielen Überraschungen  
Siegerehrungen**

12.30

**Lunch-Buffer**

13.30

**Hauptversammlung (nur für Delegierte)**

19.00

**Abendessen mit Party**

**27.11.1999, 93437 Furth  
im Wald, Tagungszentrum  
Tagungsbeginn 10.00 Uhr**

**Region Ost (Berlin, Brandenburg,  
Mecklenburg-Vorpommern,  
Sachsen, Sachsen-Anhalt,  
Thüringen)**

ca. 10 Delegierte zu wählen  
**9.10.1999**

Gasthof »Wilder Mann«, Rosa-Luxemburg-  
Platz 4, 04749 Ostrau

**Region Nord (Bremen, Hamburg,  
Niedersachsen, Schleswig-Holstein)**

ca. 10 Delegierte zu wählen  
**10.10.1999**

Cafè/Restaurant »Auszeit«, Bundesstr.96,  
20144 Hamburg

**Region Südwest (Baden-  
Württemberg)**

ca. 43 Delegierte zu wählen  
**23.10.1999**

Stiftshofkeller, 71384  
Weinstadt/Beutelsbach

**Region Mitte (Hessen, Nordrhein-  
Westfalen, Rheinland-Pfalz,  
Saarland)**

ca. 42 Delegierte zu wählen  
**24.10.1999**

Bellevue Rheinhof, Rheinallee 41,  
56154 Boppard

**Region Südost (Bayern)**

ca. 49 Delegierte zu wählen  
**13.11.1999**

Sparkasse, 82256 Fürstenfeldbruck

Die Delegiertenzahlen sind die des  
Standes vom Juli 1999. Änderungen bis  
zum satzungsmäßigen Stichtag 13.9.1999  
sind möglich.

**Vorläufige Tagesordnung der Hauptversammlung**

1. Regularien
2. Genehmigung des Protokolls der Jahrestagung 1998  
(veröffentlicht im DHV-Info 99)
3. Bericht des Vorstandes
4. Bericht der Kassenprüfer
5. Neuwahl des stellvertretenden Vorsitzenden und des  
Technikvorstandes
6. Neuwahl der Kassenprüfer
7. Wirtschaftsplan für 2000
8. Anträge auf Satzungsänderung
9. Sonstige Anträge
10. Ausrichter der Jahrestagung 2000

**Stimmberechtigt sind nur die auf den Regionalversamm-  
lungen gewählten Delegierten.**

**Antrag des Vorstandes auf Satzungsänderung:**

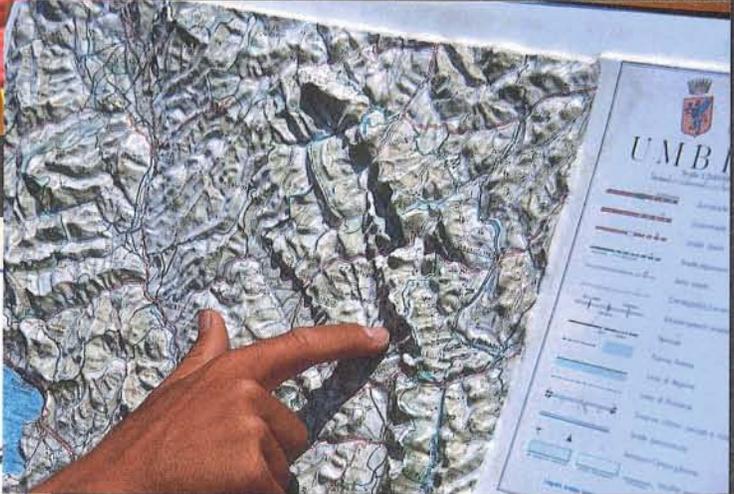
In § 5 Abs.2 der Satzung wird folgender Satz 3 angefügt:  
»Verwaltungsakte auf Grund des § 31 c des  
Luftverkehrsgesetzes werden von der Geschäftsstelle entschie-  
den und erlassen.«

**Antrag von Klaus Hermann auf Satzungsänderung:**

»Im Hinblick auf Kosteneinsparungen schlage ich vor, die im  
Jahre 1993 erstmals eingeführten Regionalversammlungen  
künftig entfallen zu lassen. Diesen Vorschlag möchte ich wie  
folgt begründen. Fortsetzung auf Seite 82.



Silber für Deutschland, Gold für Christof Kratzner.  
 V.I. Josef Guggenmos, Christof Kratzner, Markus Hofmann-Guben, Bernd Weber, Teamchef Rudl Bürger





# Drachen-WM am Monte Cucco

Christof Kratzner Weltmeister FAI II  
Manfred Ruhmer Weltmeister FAI I

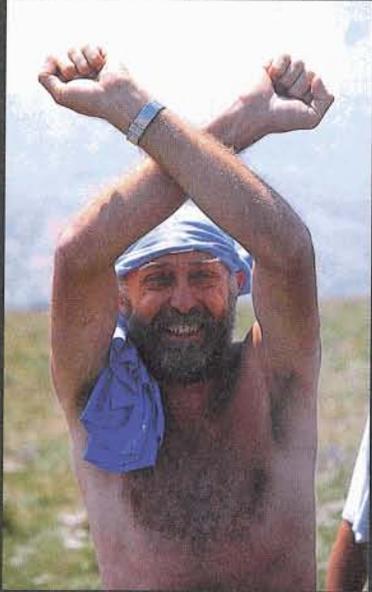
Bericht und Fotos: Klaus Tänzler



Weltmeister Manfred Ruhmer, links André Wolf, rechts Pedrao Matos



»Oh my god, ich bin Weltmeister!«, Christof Kratzners Augen blitzen in seinem dunklen, wettergebräunten Gesicht. Der 33jährige steht am Höhepunkt seiner 15jährigen Wettkampfkariere und lächelt bescheiden, obwohl er soeben eine sensationelle Leistung vollbracht hat. Nach 8 Durchgängen hat sich Christof Kratzner mit seinem Atos in der FAI Klasse 2 gegen die starke internationale Konkurrenz durchgesetzt. Seine Teamkollegen, der Atos-Werkspilot Markus Hoffmann-Guben auf Rang 7 und der Atos-Hersteller Bernd Weber auf Rang 8, sowie der Hersteller des E7, Jos Guggenmos auf Rang 15, erreichten gemeinsam mit Christof Kratzner den 2. Platz in der Nationenwertung. WM Gold für Christof Kratzner, WM-Silber für Deutschland!



Meet Director Pietro Bacci

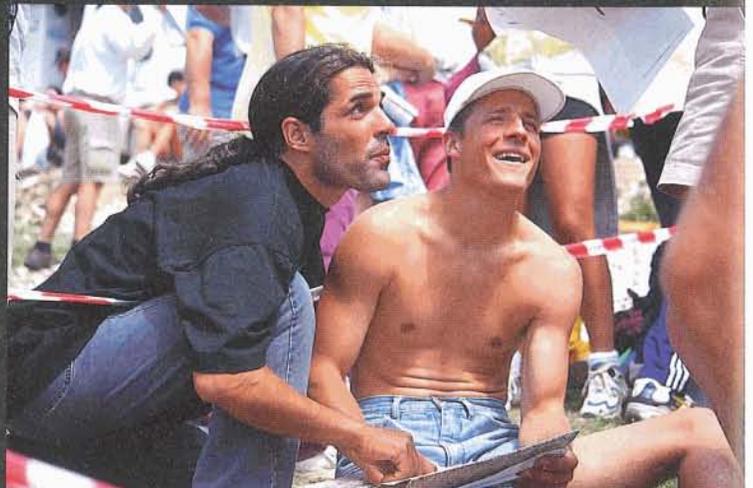


Josef Guggenmos mit E7



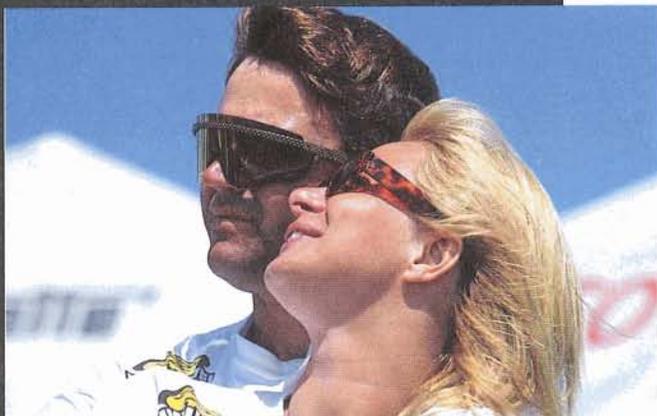
Überraschend stark der Brasilianer Pedrao

Wie immer gut gelaunt Guido Gehrman





Christof Kratzner mit Atos



Lobte Umbrien, Vizeweltmeister André Wolf

Der Hochsommer im geschichtsträchtigen Umbrien hatte nur wenige Tage mit echten Rennbedingungen geboten. »Die erste Woche war schrecklich« sagte Steve Moyes, der die »Big Air«-Bedingungen Australiens gewohnt ist. Kaltes, regnerisches Wetter hatte vorgeherrscht. Doch nach 4 Durchgängen, am 3. August, zeigt sich das malerische Sigillo am Fuß des Monte Cucco wieder von seiner schönsten Seite. Frühmorgens ist es schon warm, es gibt keine Wolke am Himmel und es regt sich kein Lüftchen. Es wird ein Tag mit starker Thermik, einer großen Aufgabe, mit 3.500 m hoher Wolkenbasis, einem packenden Endanflug, mit über 100 Flexiblen im Ziel. Auch alle 25 Starrflügel kommen ins Ziel, ein perfekter Tag. Die deutsche Mannschaft des Teamchefs Rudl Bürger liegt wieder gut im Rennen. Vor allem auch in der FAI-Klasse 2, mit dem erwartungsgemäß stark fliegenden Christof Kratzner. Der hatte seine außerordentliche gute Form schon während der gesamten diesjährigen Ligasaison bewiesen.

### Ein Wechsel mit Folgen

Ein Jahr zuvor, bei der Vor-WM war Christof Kratzner sehr erfolgreich in der FAI-Klasse 1 geflogen. Aber dann war er es leid, die Auswüchse des Wettrüstens in dieser Klasse weiter mitzumachen. Die von Christof entwickelte und vorangetriebene Konzeption des turmlosen Drachens war die letzte echte Innovation bei den Flexiblen gewesen, der weltweite Siegeszug einer neuen Idee. Aber Trapeze und Unterverspannung dünner zu machen und die Schränkung der Flügel noch weiter zu reduzieren, ist in den Augen des angesehenen Experten der angewandten Aerodynamik keine Innovation sondern ein gefährliches Unterbieten sinnvoller Sicherheitslimits. Als logische Konsequenz ist Christof bei der WM in der Klasse 2, in der Starrflügler-Klasse gestartet, die dank Exstasy und Atos wieder zu neuem Leben erwacht ist.

Christian Ciech, der beste italienische Pilot in der FAI-Klasse 1, demonstrierte unfreiwillig, daß die Überlegung von Christof Kratzner so falsch nicht ist. Der Italiener, auf dem alle



Oben:  
Spezial-Laminar von Ruhmer: Unterverspannung  
weit oben dafür Schränkungsanschlänge weit unten  
Unten:  
Der fußstart und -landefähige Utopia aus USA

Hoffnungen der gastgebenden Nation ruhten, überschlug sich in einer etwas bizarren Thermik und beendete deshalb den 3. Durchgang vorzeitig am Rettungsschirm. »Alles eine Frage der Einstellung« sagte dazu der Österreicher Manfred Ruhmer. Ciech habe seinen Laminar zu radikal eingestellt. Manfred Ruhmer war es in den letzten 3 Weltmeisterschaften gelungen, seinen Flügel so einzustellen, daß er besser gleiten konnte, als alle anderen, auch als alle anderen Laminar-Piloten. Manfred Ruhmer wäre längst Weltmeister in der FAI-Klasse 1, wäre er nicht wiederholt ganz knapp an Tomas Suchanek und dann an Guido Gehrman gescheitert. Manfred ließ nicht nach, ganz im Gegenteil, das Wettkampffliegen und Drachentwickeln ist sein Leben. Aus seinem Wettkampfgerät ist der Serien-Laminar des italienischen Herstellers Icaro hervorgegangen, der derzeit meistgekauft Drachen der Welt. Als er nun am Monte Cucco endlich den Fluch des ewigen Zweiten abstreifen konnte und mit knappen Vorsprung die WM in der FAI-Klasse 1 gewann, da feierten ihn die WM-Piloten frenetisch. Alle gönnten Manfred Ruhmer den Erfolg von Herzen. Der bis dahin amtierende Weltmeister Guido hatte keine ernsthafte Chance, seinen Titel zu verteidigen. Er mußte ein Jahr

lang pausieren, weil er seine Ausbildung zum Lufthansapiloten absolviert. Für die WM wurde er zwar freigestellt, aber nach der langen Wettkampf-Pause funktionierte seine Intuition noch nicht wieder wie gewohnt. Er wunderte sich richtig darüber, daß er dennoch soweit vor, auf den 14. WM-Rang flog.

Tomas Suchanek flog zur selben Zeit die Segelflug-WM in Bayreuth mit. Bei Redaktionsschluß lag er dort auf dem 20. Platz.

## Manfred Ruhmer gewinnt

Manfred Ruhmer hat also sein Ziel erreicht, auf das er leidenschaftlich so viele Jahre hingearbeitet hat. Er ist ein begnadeter Pilot und Drachendesigner. Weder ein High-Speed-Tuck (vor einigen Jahren) noch andere Rettungsöffnungen konnten seine Entwicklungsfreude und sein unerschütterliches Selbstvertrauen beeinträchtigen. Niemand hat so viele internationale Wettbewerbe gewonnen wie er, nur der Weltmeistertitel war ihm so lange versagt geblieben. Manfred Ruhmer besitzt eine schon an Wunder grenzende Intuition. Wenn er seinen Teamkollegen sagt, da vorne links ist eine Thermik, fragen sie ihn schon garnicht mehr, wie er zu der Annahme kommt. Selbst dann nicht, wenn jegliche Theo-

rie gegen die Annahme spricht. Es reicht, daß Manfred das Gefühl hat, denn sein Gefühl hat immer Recht. Zumindest fast immer. Und manchmal ist die Thermik gerade noch für ihn da, in dem Moment, wenn er ankommt - und wenn die anderen nachkommen, ist sie weg, weil mit Manfred weggestiegen. Im Österreichischen Team fliegen so starke Piloten, daß sich gleich mehrere von ihnen ausgerechnet haben, selbst Weltmeister zu werden. Das aber kostete ihnen den Team-Weltmeister-Titel. Denn zur allgemeinen Verwunderung verzichteten die Österreicher auf Teamwork, sie funkten nicht einmal miteinander. Vielleicht lag es auch daran, daß Gerolf Heinrichs den Rennstall gewechselt hat und nun für Moyes Drachen entwickelt und den neuen Litespeed fliegt, oder daran, daß Ruhmer nicht länger seine Energie als Leitwolf für sein Rudel einsetzen wollte. So verwiesen zwei andere Teams, die durch exzellentes Teamwork auffielen, die Österreicher auf die Plätze. Zu allererst die Brasilianer. Sie lieben das Gruppenerlebnis, sie reden unentwegt im Flug. Dabei bräuchten sie eigentlich keinen Funk, weil sie im Pulk gern dicht aufeinander hängen und dabei lautstark gestikulieren. Selbst wenn Pedrao mal mit seinem Topless allen anderen davon gestiegen war und hoch über seinem Pulk hing, flog er nicht allein davon, sondern sickerte von oben wieder in den Pulk hinein, freute sich über das allgemeine Hallo um sich herum, und weiter ging's. Völlig überraschend plazierten sich die Engländer auf Rang 2 hinter den Brasilianern. Ihre Taktik war: die langsamere Hälfte des Teams verkneift sich das Racing, sie hält sich so hoch wie möglich. Hauptsache in der Luft bleiben, lautete die Devise für sie. Als an einem Tag Überentwicklung angesagt war und deshalb der Spitzenpulk mit allen Stars, auch mit Guido und dem kompletten deutschen Team vorausgejagt war, fing es vorne an zu regnen. Dem Führungspulk blieb nichts weiter übrig als abzugleiten und zu landen. Dann dauerte es 1 1/2 Stunden, die Überentwicklung fiel zusammen und die Sonne kam wieder zum Vorschein - und die Engländer und die Brasilianer auch. Bei dieser WM gab es oft erstaunlich



Weltmeister Manfred Ruhmer am Ziel seiner Träume

schwache Bedingungen, in denen das Obenbleiben wichtiger war, als das sonst übliche High Speed Racing. Diese Bedingungen lagen den Engländern sehr und auch der Brasilianer André Wolf, der Zweitbeste dieser WM, sagte: »Die Landschaft hier ist ähnlich der in Brasilien, kleine Berge und Flachland, keine schroffen Berge und Täler wie in den Alpen. Von Anfang an wußte ich, daß unser Team hier gewinnen wird.

Gute, aber keine extremen Bedingungen, Thermik oft nicht direkt am Berg, sondern weiter draußen, was ein sehr trickreiches Fliegen erfordert.«

### Tricky

Es war wieder so ein trickreicher Tag, an dem sich eine große Wolkenabschirmung über einen Streckenabschnitt schob und wieder den Führungspulk mit dem deutschen Team zu Boden zwang. Nur wer weiter hinten abwartete und sich irgendwo in schwachem Sinken lange genug in der Luft halten konnte, flog schließlich ins Ziel, als die Abschattung weitergedriftet war. Angesichts dieser schwachen Bedingungen wurden die um die 120 km liegenden Zielrück-Aufgaben meist in 5 bis 6 kräftezehrenden Flugstunden bewältigt, oft inmitten nervenaufreibender Pulks. Ein Glück, daß dies alles ohne Kollision abging. Die FAI wird sich etwas einfallen lassen müssen. Wenn 38 Nationen das Recht haben, 6 Piloten zu entsenden und gleichzeitig eine weitere WM, nämlich die der Starrflügler mit zusätzlichen 25 Teilnehmern in der selben Thermik vor dem Start steigt, kommt es unweigerlich zu gefährlichen Begegnungen.

Der letzte Durchgang wurde wieder am Mt. Cucco gestartet. Vorher war öfters windbedingt

an andere Startplätze ausgewichen worden, vor allem zum Mt. Subasio über dem malerischen Assisi. Die Thermik direkt über dem Berg ermöglichte schnelles Hochsteigen und zügiges Vorankommen, es lastete allerdings eine Inversion über dem Geschehen, die erst später am Tag größere Höhen zuließ und es gab zusätzlich eine unsichtbare Talinversion, von der der Spitzenpulk wohl nichts ahnte. Und als

lauter klingvolle Namen wie Jim Lee, Bob Baier, Gerolf Heinrichs und Cris Arai vom Bergrücken abflogen, loszogen und ausfächerten, zogen auch andere hinterher, denn so ein Pulk findet immer Thermik, so viele Stars irren sich nicht. Alle diese Piloten landeten, ohne auch nur einen Hauch von Aufwind zu finden. Alle anderen, die das Drama rechtzeitig bemerkten und die Bremse reinhauten, trafen später überall dort Thermik an, wo die Schnellen in brütend stehender Luft gelandet waren. Guido Gehrmann flog an diesem Tag fast die ganze Strecke im Zweikampf mit Manfred Ruhmer,

bis er Manfred weit überstieg und allein über ein schwer berechenbares Gebiet Richtung Ziel losflog. Ein Tages-sieg schien zum Greifen nah. Aber nix wars. Später kam der Pulk mit Manfred Ruhmer, der auffächerte und die Thermik fand, die Guido allein nicht finden konnte. Jobst Baeumer, der an diesem Tag schnell unterwegs war, hatte extra

### Mannschaftswertung

Platz	Land	Gesamtpunkte
1	Brasilien	15.392
2	Großbritannien	14.195
3	Österreich	13.512
4	Deutschland	12.623
5	Italien	12.579
6	Schweiz	12.325
7	Frankreich	12.086
8	Ukraine	10.980
9	USA	10.727
10	Australien	10.715
11	Japan	10.362
12	Spanien	10.242
13	Slovenien	9.738
14	Kolumbien	9.725
15	Paraguay	8.905
16	Tschechien	8.897
17	Norwegen	7.825
18	Slowakei	7.267
19	Schweden	7.214
20	Mexiko	7.060
21	Venezuela	7.054
22	Niederlande	7.032
23	Südafrika	7.001
24	Russland	6.869
25	Kanada	6.704
26	Dänemark	6.535
27	Belgien	6.441
28	Israel	5.964
29	Portugal	5.871
30	Kroatien	5.016
31	Luxemburg	4.462
32	Ungarn	3.463
33	Korea	2.815
34	Polen	2.008
35	Neuseeland	1.917
36	Argentinien	1.564
37	Lettland	1.301
38	Republik San Marino	742

## World Championship 1999 Flex Wings

### Einzelwertung

Platz	Name	Land	Gerät	Gesamtpunkte
1	Manfred Ruhmer	Österreich	Laminar	5.198
2	André Wolf	Brasilien	Laminar	5.120
3	Pedro Matos	Brasilien	Laminar	4.901
4	Betino Schmitz	Brasilien	Topless	4.730
5	Gordon Rigg	Großbritannien	Laminar	4.729
6	Richard Walbec	Frankreich	Fusion	4.703
7	Steve Cook	Großbritannien	Topless	4.596
8	Oleg Bondarchuk	Ukraine	Stealth	4.578
9	Alvaro Sandoli	Paraguay	Litespeed	4.466
10	Gerard Thevenot	Luxemburg	Topless	4.462
11	Luiz Niemeyer	Brasilien	Laminar	4.365
12	Sandy Dittmar	Venezuela	Fusion	4.293
13	Allan Barnes	Großbritannien	Laminar	4.291
14	Guido Gehrmann	Deutschland	Topless	4.253
15	Stephen Moyes	Australien	Litespeed	4.220
16	Jobst Baeumer	Deutschland	Stealth	4.217
17	Daimon Koji	Japan	Topless	4.202
18	James Gjr Lee	USA	Fusion	4.094
19	Christian Ciech	Italien	Laminar	3.958
20	Alessandro Ploner	Italien	Laminar	3.944
40	Bob Baier	Deutschland	Laminar	3.301
73	Gerald Wolf	Deutschland	Laminar	2.590
75	Oliver Barthelmes	Deutschland	CSX5	2.565
88	Hans Bausenwein	Deutschland	Laminar	2.304

gewartet, bis andere zu ihm aufgeschlossen hatten, damit er die Gegend gemeinsam mit ihnen im Pulk angehen konnte. Er verbesserte sich an diesem Tag auf den 16. Rang und sicherte so dem deutschen Team den 4. Platz in der Nationenwertung.

## Viel Lob

Die WM am Mt. Cucco wurde allseits dafür gelobt, daß die Piloten - von den zu dichten Pulks abgesehen - vor unnötigen Risiken bewahrt blieben. Als am letzten Tag das Pilotenkommittee wegen starkem Wind und Wellenwolken am Himmel von einem Start abrieten, zögerte der meet director Pietro Bacci keinen Moment den Tag zu canceln. Sehr zum Leidwesen von Jonny Carr, der in der FAI-Klasse 2 unbedingt noch Christof Kratzner den Weltmeistertitel entreissen wollte. Es ist sensationell, daß Christof mit seinem Atos sogar gegen den ca. 8 Gleitzahlen besseren Swift von Jonny Carr gewonnen hat. Beim letzten Durchgang erschien nach 140 km zwar der Swift zuerst im Ziel, aber nur 3 Minuten später war schon Christof da. Der erfahrene DHV-Testpilot hatte sich geweigert, seinen Atos speziell für den Wettkampf zu tunen. Er flog ihn in der ganz normalen Gütesiegel-Einstellung. Sein schärfster Rivale, der Schweizer Hansjörg Truttmann mit Atos, ist 15 kg schwerer als Christof und zog ihm im schnellen Gleiten stets davon. Dafür stieg Christof deutlich besser. Ein Atos mit heruntergestellter Schränkung kann nicht so langsam im Steigkreis geflogen werden, wie ein Atos in Gütesiegelversion. Starrflügler sind nun mal starr, das Segel macht im Thermikkreis nicht auf, wie bei den Flexiblen, die immer noch gut steigen, auch wenn ihre Schränkungsanschlänge tiefer eingestellt sind. Christof ließ den Schweizer Hansjörg Truttmann Durchgang um Durchgang davonfliegen, weil dessen kühner Flugstil zu sehr nach vorzeitiger Aussenlandung roch. Aber Truttmanns Rechnung ging immer wieder auf. Er baute seine Führung deutlich aus,

## Mannschaftswertung

Platz	Land	Gesamtpunkte
1	Schweiz	10.342
2	Deutschland	10.250
3	USA	10.203
4	Großbritannien	7.970
5	Frankreich	6.906
6	Österreich	6.600
7	Italien	6.279
8	Portugal	3.315
9	Japan	2.577

selbst als er einen Fehlstart fabriziert hatte und sein Gerät beschädigt war. Nur weil der deutsche Atos-Konstrukteur Felix Rühle dem Schweizer sein Gerät überließ, ging ihm der Durchgang nicht verloren. Aber dann verkalkulierte sich Truttmann doch eines Tages und Christof Kratzner zog dank seiner Beständigkeit an ihm vorbei.

Da die Flexiblen und die Starren oft auf selbem Kurs unterwegs waren, kam es zu einem aussagekräftigen Leistungsvergleich. Die Starren steigen besser als die Flexiblen, aber man höre und staune: Ein scharf getunter Laminar mit Säbeltrapez gleitet bei Geschwindigkeiten zwischen 60 und 80 km/h eher etwas besser als ein Atos in Gütesiegelversion mit normalem Steuerbügel. Über 80 km/h wurde dies noch deutlicher! Nun kann man argumentieren, daß ein getunter Atos sicherlich besser gleitet als jeder Flexible. Aber steigt er dann auch noch gut? Man kann auch argumentieren, daß es unverantwortlich ist, einen so heiß getunten Flexiblen zu fliegen. Verletzungsgefahr an den scharfen Kohlefaser-Trapezrohren, Bruchgefahr wegen extrem dünn dimensionierten Bauteilen und Überschlag-Gefahr wegen zu wenig Schränkung im Flügel, das alles kumuliert sich zu einem beträchtlichen Risiko.

Allgemein als unfair wurde empfunden, daß ein Swift und der swiftähnliche Utopia in der selben Klasse gegen die Gruppe der Atos, Exxtacys, E7, Ixbos und Ghostbusters antrat. Christof nahm es gelassen: »Da dies das Reglement zuläßt, ist es auch in Ordnung, wenn sie mitfliegen. Ich habe selbst einen Swift zu hause, ich hätte ihn ja nehmen können.« Der Engländer Jonny Carr, vormaliger Europameister der FAI-Klasse 1, hatte mit seinem Swift einen Fehlstart bei zu wenig Wind am flachen Subasio, (kam dann aber doch noch in

## World Championship 1999

### Rigid Wings

#### Einzelwertung

Platz	Name	Land	Gerät	Gesamtpunkte
1	Christof Kratzner	Deutschland	Atos	5.441
2	Jonny Carr	Großbritannien	Swift	5.302
3	Hansjörg Truttmann	Schweiz	Atos	5.300
4	David H. Sharp	USA	Atos	5.025
5	Brian Porter	USA	Utopia	4.822
6	Alain Chauvet	Frankreich	Atos	4.569
7	Marcus Hoffmann-Guben	Deutschland	Atos	4.086
8	Bernd Weber	Deutschland	Atos	3.586
9	Juerg Ris	Schweiz	Atos	3.583
10	Graziano Maffi	Italien	Ixbo	3.404
11	Johann Posch	Österreich	Atos	3.332
12	Felix Rühle	Portugal	Atos	3.315
13	Davis Straub	USA	Atos	3.128
14	Jorge Herrmann	Schweiz	Atos	3.001
15	Jos Guggenmos	Deutschland	E7	2.867
16	Niki Hamilton	Großbritannien	Exxtasy	2.668
17	Michael Huppert	Schweiz	Atos	2.630
18	Itagaki Naoki	Japan	Atos	2.577
19	Gaetano Matrella	Italien	Ghostbuster	2.410
20	Manfred Trimmel	Österreich	Atos	2.388

die Luft) und er riskierte extrem viel beim niedrigen Herumsuchen in hügeligem Gebiet. Eine Außenlandung dort hätte den Atos-Piloten kaum Kopfzerbrechen bereitet, dem Swiftpiloten aber schon, denn ein Swift schwebt sogar länger aus, als manches Segelflugzeug. Der Fehlstart brachte Jonny Carr endgültig um die Goldmedaille: Er hatte dabei seine Kamera lädiert und versehentlich mit der beschädigten anstatt mit der Backup-Kamera dokumentiert. Ein Wendepunkt konnte nicht gewertet werden und so ging der fehlerfrei fliegende Christof Kratzner in Führung. Der Pilot des Utopia hatte gegen das fliegerische Genie Kratzner ohnehin keine Chance. Christof setzte sich durch, auch gegen das starke Feld sehr erfahrenen Schweizer Wettkampfpiloten, die sich den Teamweltmeistertitel holten. Das US-Team errang Bronze.

Christof Kratzner ist davon überzeugt, daß die Starrflügler-Klasse weiter an Bedeutung gewinnen wird. Die Auftragsbücher für den Atos sind voll, bei Lieferzeit bis Februar. Aber Bill Moyes, der große alte Mann des Drachenflugs, ist skeptisch. Er sieht wegen des hohen Kaufpreises des Atos (17.000 DM) nur einen begrenzten Markt von etwa 1.000 Käufern weltweit - gegenüber 100.000 potentieller Käufer von konventionellen Drachen.

# Ein Porträt in Bildern

## Pilot und Konstrukteur Christof Kratzner



Strahlender Weltmeister



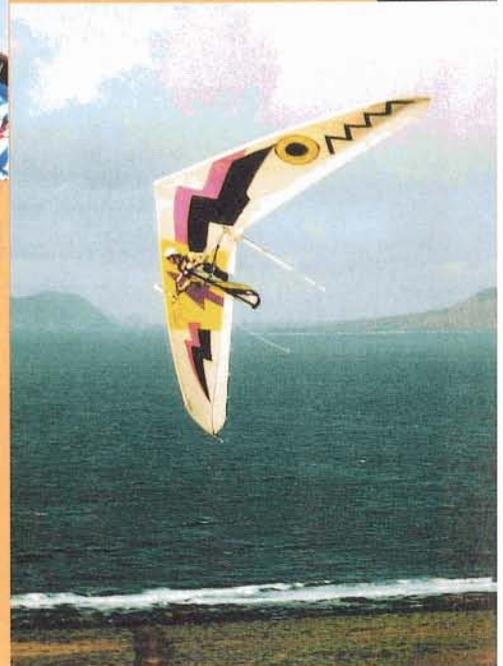
Eigenbau Rogallo mit Daniel Blehler 1982



Stanwell Park Drachen mit Cage und Dreieckssteuerung



Festival St. Hilaire -The Plank- Vorläufer heutiger Exstasy und Atos



Laser 12.8 über Lanzarote



Kunstflug im Segelflieger in Tocumwal/Australien



Ferngesteuerter Nurflügler 60 cm Spannweite 63 Gramm Fluggewicht

Europameisterschaft Ungarn An- und Abreise mit eigenem Trike





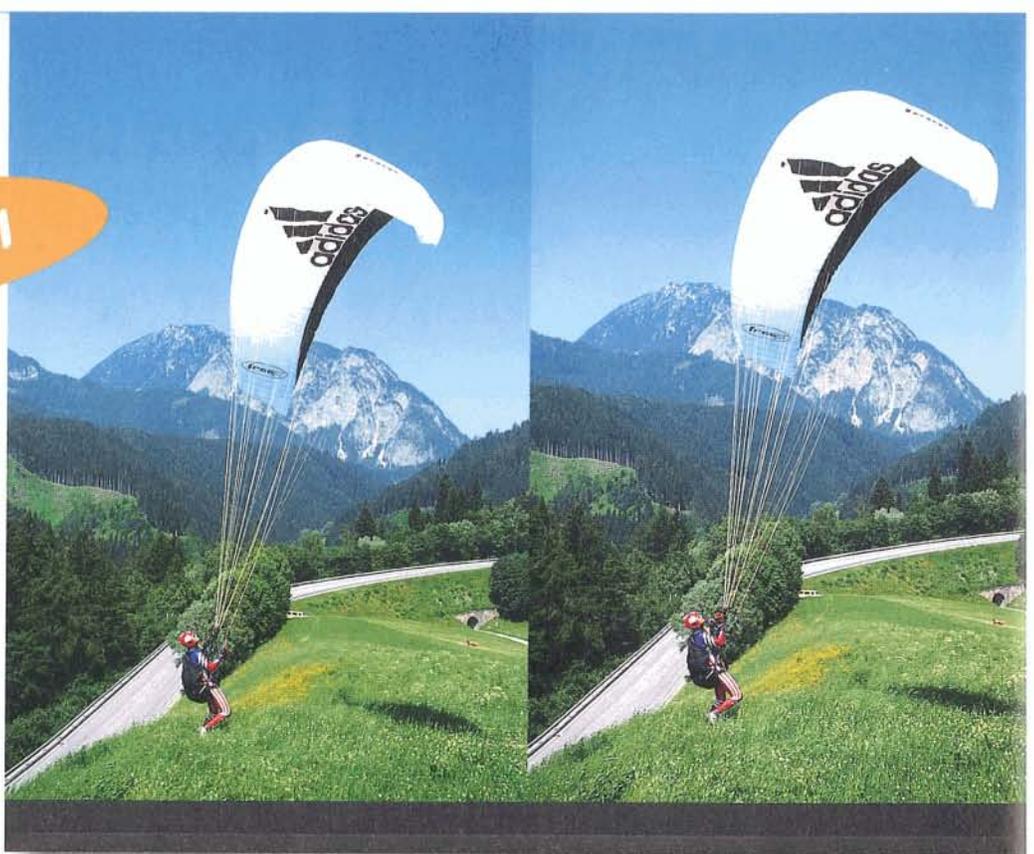
Sicher und gut Gleitschirmfliegen erfordert ein hohes Maß an Gerätebeherrschung und viel Gefühl fürs Fluggerät. Man muß nun nicht unbedingt in der Luft sein, um seinen Schirm näher kennenzulernen. Auch auf einer Wiese oder einem kleinen Hang läßt sich bei etwas Wind das nötige „Feeling“ trainieren!

# Training

mit Mike Küng

In einer kleinen Serie werden wir in den nächsten DHV-Infos viele »Trockenübungen« mit dem Gleitschirm vorstellen. Trainieren mit dem Schirm bringt nicht nur Könnensfortschritte, sondern kann auch Spaß machen, vor allem in der Gruppe. Sogar kleine Wettbewerbe lassen sich da durchführen, z.B.: wer hält sein Gerät am längsten in der Luft? Auch die Schwierigkeitsanforderungen lassen sich steigern. Beginnend mit dem Gesicht zum Gerät sollten alle Übungen auch in wirklicher Flugstellung durchgeführt werden. Wem das noch zu einfach ist, der kann ja die Augen zumachen. Grundvoraussetzung für einen erfolgreichen Trainingstag ist die Auswahl einer unverwirbelt angeströmten Wiese oder eines Hanges, laminarer Wind, aber auch ein Helm, festes Schuhwerk und Handschuhe. Leinen können unter Spannung zu Messern werden, Maulwurfshügel zu Knöchelfallen und bei einer Windböe verliert sogar auch mal der Meister den festen Stand!

# Training 1



Der Schirm wird durch Ziehen der Bremsen leicht angestellt

Der Schirm kippt nach hinten ab

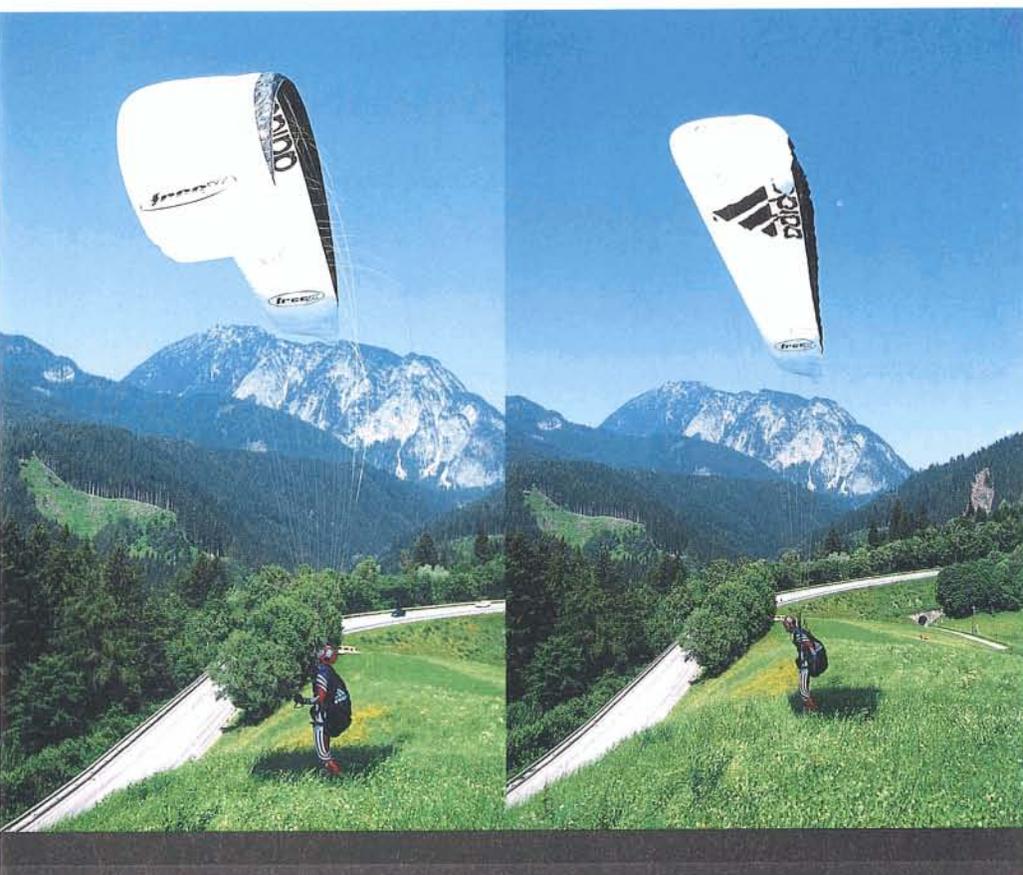


Wer das gut beherrscht, macht dieselbe Übung in Flugstellung.



Durch volles Lösen der Bremsen schießt das Gerät vorne über

Durch dosierten Bremseinsatz wird der Schirm abgefangen und über dem Piloten stabilisiert



### Nicken

Das richtige Gefühl für das Abfangen von Nickbewegungen der Gleitschirmkappe (z.B. beim Ein- und Ausfliegen aus der Thermik) zu bekommen, ist eine Grundvoraussetzung, um Klapper und Strömungsabrisse zu vermeiden. Jeder Schirm reagiert da anders. Mit den folgenden Übungen lassen sich die nötigen Reaktionen gut trainieren.



Aus der Grundstellung wird eine Seite eingeklappt



Das Gerät durch Gegensteuern stabilisieren

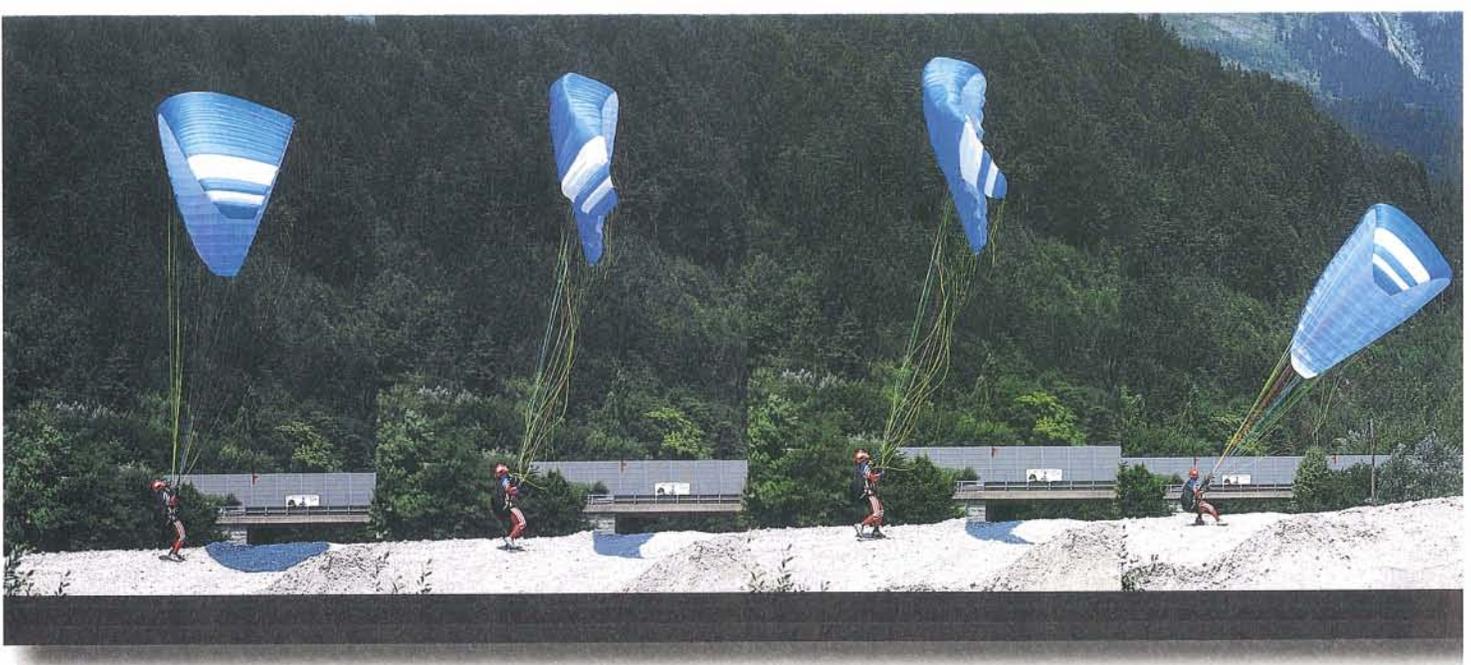
### Seitliche Klapper

Auch das seitliche Einklappen, Hauptunfallursache beim Gleitschirmfliegen, läßt sich im »Trockentraining« optimal üben. Man beginnt mit kleinen Klappen, ausgelöst durch das Ziehen einer einzelnen A-Leine und steigert sich bis zum Totklapper über einen Tragegurt.

Training 2



Und durch Pumpen auf der eingeklappten Seite wieder geöffnet



Aus der Grundstellung heraus wird durch das Ziehen der A-Gurte der Frontstall eingeleitet.

Durch starkes Anbremsen öffnet sich die Kappe wieder und kommt dosiert wieder über den Piloten

### Frontstall

Sogar Frontstalls lassen sich problemlos am Boden simulieren

Training 3

### Abschlußübung

Als Trainingsabschluß hält man den Schirm längere Zeit in Flugstellung ohne ihn anzusehen (für Könnler ruhig auch mit geschlossenen Augen) stabil über dem Kopf. Alle seitlichen und Nickbewegungen werden gefühlvoll durch die Bremsen ausgeglichen.



Diese Trainingsserie wird fortgesetzt.  
 Demonstration: Mike Küng  
 Idee und Text: Sepp Gschwendtner  
 Fotos: Michel Pfeiffer

# Ruhpolding





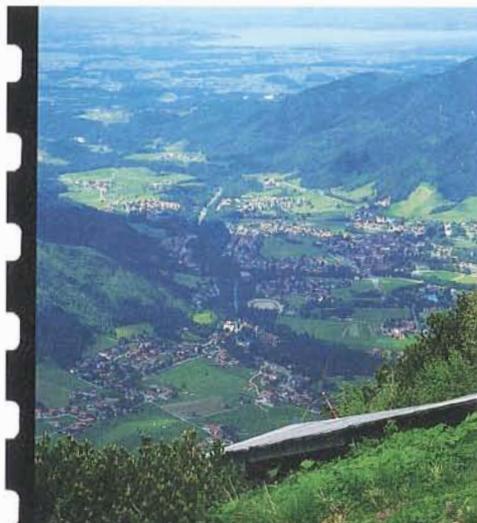
Foto: Her Altmannshofer



Einer der klassischen Startberge aus der Pionierzeit des deutschen Drachenfluges ist der Rauschberg (1.645 m) in Ruhpolding. Früher festes Ziel im Urlaubskalender zahlreicher Piloten jenseits des Weißwurstäquators, ist es im Luftraum über dem Rauschberg vor allem im Herbst ruhig geworden. Andererseits zeugt er als offensichtlich idealer Startberg im Streckenflugpokal regelmäßig von seinen Qualitäten. Was bietet der Rauschberg uns Textilfliegern, die sich im Spätsommer offiziell ein paar erholsame Tage im Chiemgau gönnen wollen, insgeheim aber doch davon träumten, auch mal so ein Dreieck ...? Na gut, vielleicht eine Spur kleiner! zu erfliegen.

### **Max Altmannshofer, Deutscher Streckenflugmeister im Drachenfliegen 1998, stellt hier einen seiner Startberge vor**

In Ruhpolding angekommen findet man alle notwendigen Informationen im Schaukasten an der Rauschbergbahn. Meist warten auch schon einige Piloten auf den nächsten Bahntransport, der eigentlich nur im Frühjahr und an manchen Wochenenden etwas zeitraubend sein kann, wenn alles auf den Berg will. Dann heißt es halt früher aufstehen! Eine Bergfahrt kostet DM 16,-. Die Tagesmitgliedschaft des Delta-Club Bavaria Ruhpolding von DM 7,- wird von der Bergbahn kassiert und



überwiegend für die Erhaltung der 5 Startplätze und 3 Landewiesen verwendet.

Der Rauschberg bietet Startmöglichkeiten in viele Richtungen: nach Norden über eine große Holzrampe, nach Westen über einen, neu mit Matten (alles ökologisch, versteht sich) ausgelegten Wiesenstart und nach Südosten über eine kleine, etwas steilere Giterrampe. Für Gleitschirme gibt es anstatt der Giterrampe ca. 30 m tiefer einen Wiesenstartplatz nach Südost. Da sämtliche Startplätze ihre Eigenheiten haben, die man einschätzen können sollte, versteht sich das Gespräch mit den einheimischen Piloten von selbst. Dazu hier noch ein Paar Tips.

Oben angekommen, sollte man sich vom Südwind nicht beirren lassen und vor der Nordrampe aufbauen, denn an einem brauchbaren Flugtag dreht der Wind pünktlich um 12:00 auf Nord.

### Nordrampe

Auf der breiten, langen, mittelsteilen Rampe denkt man im ersten Augenblick an keine Probleme, trotzdem sollte man ein paar Dinge beherzigen. Drachenflieger sollten beim Holzabsatz starten, der obere Teil ist zum Aufziehen der Gleitschirme gedacht. Bei Winden aus westlichen Richtungen unbedingt die Windfahne links oben auf dem Felskopf

beobachten (Gefahr durch Rotor). Für die Gleitschirmpiloten ein anspruchsvoller Startplatz (Startabbruch nicht möglich).

### Südstartplatz

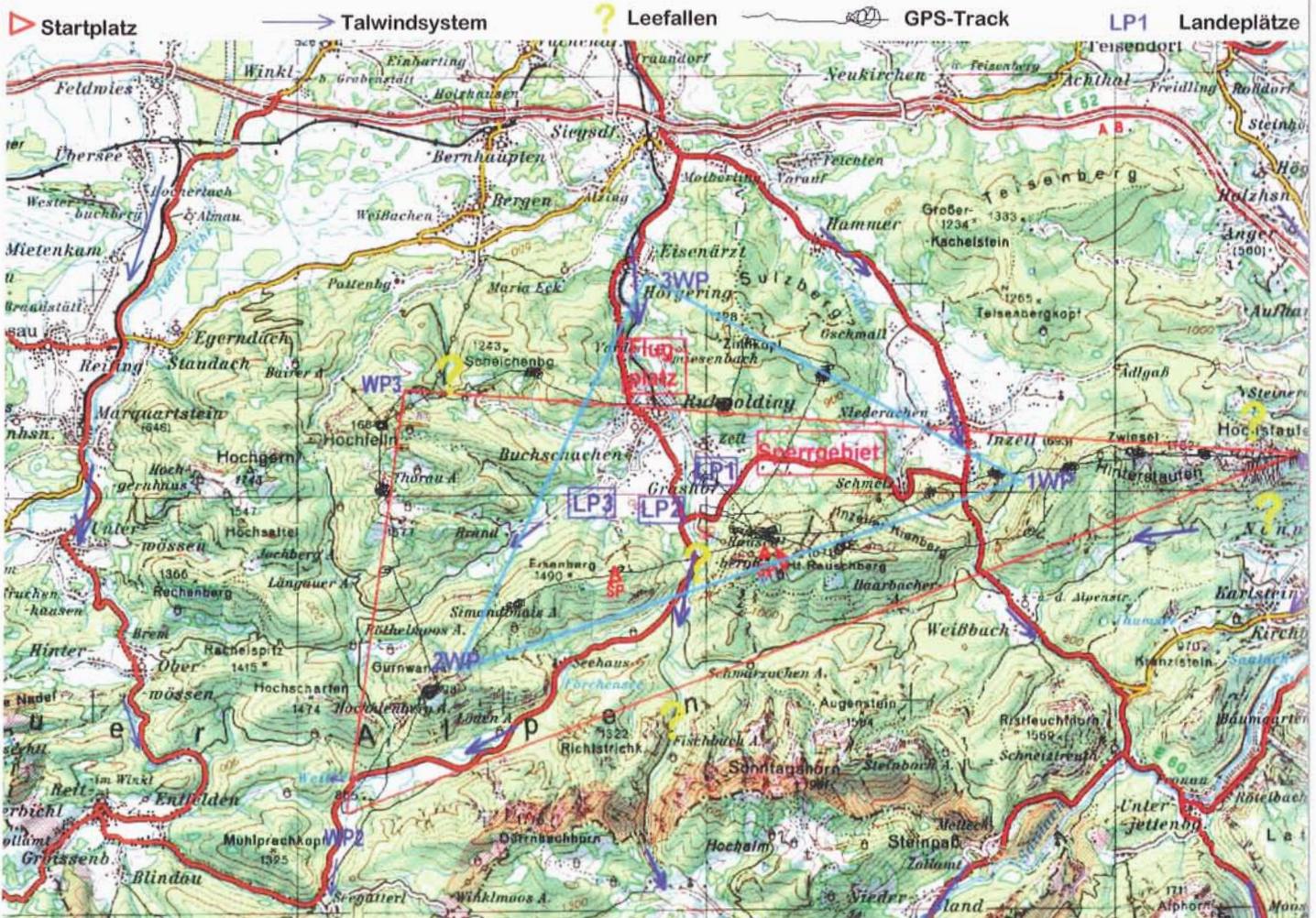
Wir Ruhpoldinger sagen auch Köpferl dazu.

Wer früh starten will, muß aufs Köpferl, welches man auf einem etwas steilen und steinigen Weg nach ca. 6-7 Minuten Schleppen erreicht. Der sehr begrenzte Aufbauplatz von maximal 10 Drachen ist vor allem an den guten Maitagen nach der ersten Bergfahrt von den Streckenjägern schon belegt.

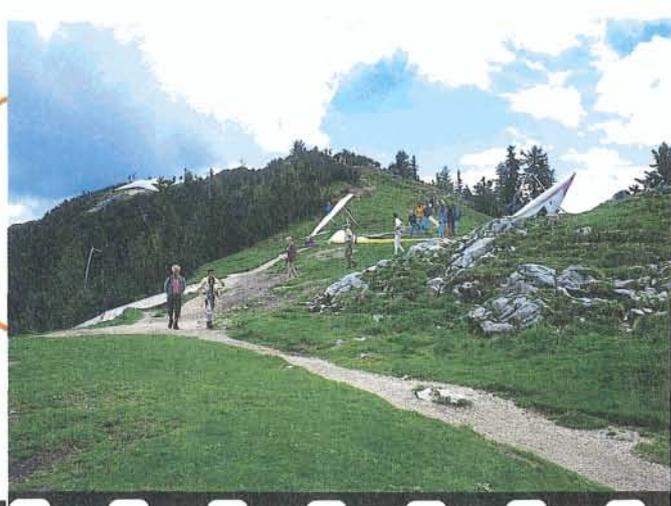
Die steile schmale Giterrampe ist der anspruchsvollste Startplatz für Drachenflieger am Rauschberg und ermöglicht das Starten bei südöstlichen bis südwestlichen Winden. Ein besonderes Augenmerk sollte an dieser Rampe den losen Schnüren am Gurtzeug und Drachen (VG) gewidmet werden, denn diese können sich beim Anlaufen sehr leicht verhaken. Kommt man nach Süden nicht mehr hinaus, weil der Wind plötzlich auf Nord dreht, dann dreht man sein Gerät um 180 Grad und ist am Weststartplatz.

### Weststartplatz

Dieser wurde in Zusammenarbeit mit der Naturschutzbehörde überarbeitet. Es wurden offene Gummimatten gegen die



# Ruhpold



fortschreitende Erosion angebracht und neu angesät. Wenn man weit genug oben in der flachen Zone anläuft, ist der Start unproblematisch und bei westlichen Winden trotz längeren Schleppens der Nordrampe vorzuziehen. Für Gleitschirmpiloten kann es manchmal zu Problemen kommen, da mangels Aufbauplatz der Aufziehplatz durch aufgebaute Drachen belegt ist. Vorsicht ist gegeben, wenn der Wind von links kommt und Gleitschirmfliegern können der etwas flache Anlauf und der kleine Vorbuckel Probleme bereiten.

## Gleitschirmstartplatz

Der nach Südost gerichtete Gleitschirm Startplatz wird vor allem von Gleitschirm-Streckenpiloten, die früh starten wollen, genutzt. Da sich der mittelsteile Wiesenhang ca. 30 m unterhalb des Grates in einer Waldschneise befindet, ist er für Turbulenzen anfällig, desweiteren ist die Anlaufstrecke etwas kurz. Da alle Startplätze für Gleitschirmpiloten sehr anspruchsvoll sind, ist am Rauschberg B-Scheinpflicht.

## Die besten Wetterlagen

Anders als an den guten Maitagen, wenn das Hoch fast zentral über den Alpen liegt und leichte Südströmung große FAL-Dreiecke ausfüllen läßt, benötigt man jetzt frische Kaltluft aus NW bis N, die unter Zwischenhocheinfluss gerät. Wenn die Luftmasse nicht zu feucht und der Wind nicht zu stark ist,

(bis 20km/h) kann man jetzt Streckenflüge (Dreiecke oder Ziellück) bis 60 km auch mit Gleitschirmen noch ohne weiteres fliegen. Am schönsten zu fliegen und am stärksten thermisch aktiv ist der Rauschberg bei West- bis Nordwind. Der erste herbstliche Kaltluft Vorstoß aus Nord findet in der Regel Ende August statt.

## Ein Herbstflugtag am Rauschberg

Es ist ein Dienstag, der letzte Augusttag des Jahres 98, als ich um 11:30 mit der Rauschbergbahn hoch fahre. In der frischen Luftmasse, die durch einen Kaltfrontdurchgang am Vortag eingeflossen ist und unter Zwischenhoch gerät, haben sich Cumuli gebildet. Die Basis ist leider noch so tief, daß sie am Gipfel aufliegt. Doch bis ich mein Gerät und Gurtzeug zum Weststartplatz getragen habe, ist bereits ein Rundblick möglich. Gemütlich baue ich meinen Laminar 13 St auf und als ich um 13:30 an den Start gehe, sind wir eine Handvoll Piloten. Eine leichte Brise mit 10 km/h aus NW steht mir direkt ins Gesicht und schon nach wenigen Schritten hebe ich ab. Mit leichtem Steigen fliege ich nach links Richtung Bergstation, noch bevor ich diese erreiche, kann ich schon am Hausbart mit 2 m aufdrehen. Und zu meiner Überraschung hat sich die Basis mittlerweile auf 200 m über den Rauschberg angehoben. Wer dokumentieren will, sollte als Abflugpunkt die Rauschberg Talstation oder den Ortner Hof (Campingplatz) nehmen. Der Letztere eignet sich besonders für niedrige An-

### Kontakt

#### *Delta Club Bavaria Rubpolding (Drachen- und Gleitschirmflieger)*

*Dieter Kamml (1. Vorstand),  
Tel: 08654/7267,*

*e-mail: dk@best.baynet.de*

*Georg Weinzierl (2. Vorstand),  
Tel: 08665/9760*

*Georg Schweiger (Gleitschirmreferent),  
Tel: 08665/41205*

*Rauschbergbahn, Tel: 08665/5945*

*Wetterstation Rauschberg, über  
Tel: 08665/5945 erfragen*



**Ausweichgelände**

**Unternberg (1.450 m):**

Start nach N  
Ideal bei östlichen bis nordwestlichen Winden  
Schöner Wiesenstartplatz für Gleitschirme und Drachen

**Hochfelln (1.671 m):**

Start nach O,S,N

**Gaisberg/Salzburg (1.287 m):**

Start nach W,N,O

flüge und ermöglicht eine Landung in 3 Richtungen. Zielstrebig fliege ich nun Richtung Osten zum Kienberg, wo ich wieder rasch die Basis erreiche. Nun fliege ich den abfallenden Grat weiter, unterstützt vom Rückenwind und quere die Traun am engsten Taleinschnitt. Dem nun ansteigenden Grat zum Hinterstausen muß ich bald nach Norden ausweichen, aber unbeeindruckt fliege ich weiter in die Nordwestkuhle unterm Gruberhörndel, denn ich weiß, daß dort immer ein sehr guter Bart steht, den man auch noch tief anfliegen kann. Mit 4-5 m/sec zieht der Aufwind des Tages mich unter die Wolke, die ich in 1.800 m NN erreiche, was für diese Aufgabe auch als Minimum anzusehen ist. In einer Waldlichtung unter mir ist jetzt die Kohler Alm, die wir bei verschiedenen Wettbewerbsaufgaben schon oft als Wendepunkt nutzten. Knapp unter der Wolkenstraße, die sich zu meinem Wendepunkt hin aufbaut, kann ich noch die wunderschöne Landschaft zwischen Hinterstausen und Hochstausen genießen. Wie ein Schwalbennest liegt unmittelbar unter dem Gipfel des Hochstausens mein Wendepunkt, das Reichenhaller Haus, und wie immer steht hier ein ruppiger Leebart. Wer hier absäuft, sollte nach Bad Reichenhall raus fliegen, dort gibt es schöne große Wiesen zum Landen. Wer Richtung Osten seine Landwiesen suchen muß und vorher noch einen im Gegenanflug zum Airport Salzburg fliegenden Airbus A310 in 2 km Entfernung über die Fläche

**Landplätze**

**Fischerwirt: LP1 640 m NN**

Hauptlandeplatz, zu finden im Ortsteil Zell

Bei Nordwind (überwiegend) unproblematisch

Bei West- bzw. Ostwinden etwas kurz, muß beidseitig über kleine Bäume bzw. Zaun angeflogen werden.

*Autos bitte am Parkplatz Fischerwirt abstellen, nicht die schmale Straße zum Landeplatz befahren.*

**Fuchsau: LP2 660 m NN**

Neuer Landeplatz gegenüber der Abzweigung nach Inzell und Rauschbergbahn

Soll in Zukunft als Hauptlandeplatz für Rauschberg- und Unterbergflieger genutzt werden und mit einer Clubhütte ausgestattet werden.

Bei Ostwind turbulent.

**Bärngschwend LP3 700 m NN**

Wird überwiegend von Unterbergfliegern genutzt.

Unproblematischer Landeplatz.

schaute, der weiß, daß man hier nur noch in Hangnähe fliegen darf und unmittelbar am Bergfuß landen muß, denn bis hierher geht die Kontrollzone. Anders als im Hinflug habe ich jetzt mit der Pause des um diese Jahreszeit schon stark pulsierenden Aufwindes und den durch den Düseneffekt auf 20 km/h verstärkten Gegenwind zu kämpfen. Wer hier tief kommt, sollte früh genug mit den Wind nach Osten abdrehen, denn der 6 km breite Waldgürtel läßt keinerlei Landemöglichkeiten zu. Ich kann mich wieder in der Kuhle des Gruberhörndel retten und bei meinem Weiterflug fliege ich jetzt zum Falkenstein, der thermisch auch aktiv ist. Bei Ostwind sollte man hier wenden, denn die Staufener Kette ist abgeblasen und thermisch kaum zu erfliegen. Als Wendepunkt eignet sich auch das am westlichen Bergfuß gelegene Eisstadion von Inzell. Nun geht es über das Kienbergl an die Nordseite des Kienberg, wo ich durch den stärker werdenden bayerischen Wind zum Rauschberg soaren

kann. Das Gebiet um den Froschsee ist absolutes Speergebiet zum Landen, wer hier landet hat mit den Bauern massiven Ärger und bringt unter Umständen eines der schönsten Fluggebiete der Alpen in Gefahr. Piloten, denen der Gleitwinkel nach Ruhpolding nicht mehr reicht, sollten umdrehen und östlich der kleinen Hügel Richtung Inzell landen. Nachdem ich am Rauschberg bei knapp 1.900 m die Basis wieder erreiche, ist an einen Weiterflug zum Sonntagshorn nicht zu denken. Ein geübter Hängegleiterpilot benötigt eine Mindestabflughöhe von 2.200 m und ein Gleitschirm 2.500 m

NN, um den Talsprung zu schaffen und wer es trotzdem einmal versucht und zu spät umdreht, der sollte wissen, daß man im ausgetrockneten Flußbett auch mit einem Hängegleiter notlanden kann. Große Achtung sollte man auch hier dem Talwindssystem schenken, das vor allem im Taleinschnitt Rauschberg - Unterberg (Düseneffekt) nachmittags beträchtlich sein kann. Bei meinem Weiterflug über den Unterberg, der bei östlichen Winden seine stärkste thermische Aktivität zeigt, ist dieser heute »tot«, wie wir Termikgeier sagen. So muß ich weitergleiten zum Eisenberg, der mir ein paar Meter Höhengewinn bringt. Erst auf halben Weg zur Gurenwand kann ich mühselig Höhe machen, so daß ich über dem Gipfel ankomme, der sich für kleinere Aufgaben auch als guter Wendepunkt eignet. Fliegt man zu tief in die Nordseite, kann dies zum Abhocker im Röthelmoos werden, was zu erheblichen Schwierigkeiten führt. Denn abgesehen von 1 Stunde Fußmarsch zur Urschlaue muß man den Förster anrufen, der

die Schranke öffnet um sein edles Teil holen zu können. Kommt man aber über dem Gipfel an, so steht meist ein etwas ruppiger aber kräftiger Aufwind zur Verfügung. Nach Süden hin liegt in grandioser Landschaft zwischen dem Dürnbachhorn und der Hördlwand (felsiger Teil der Gurnwand) der

**Technische Daten**

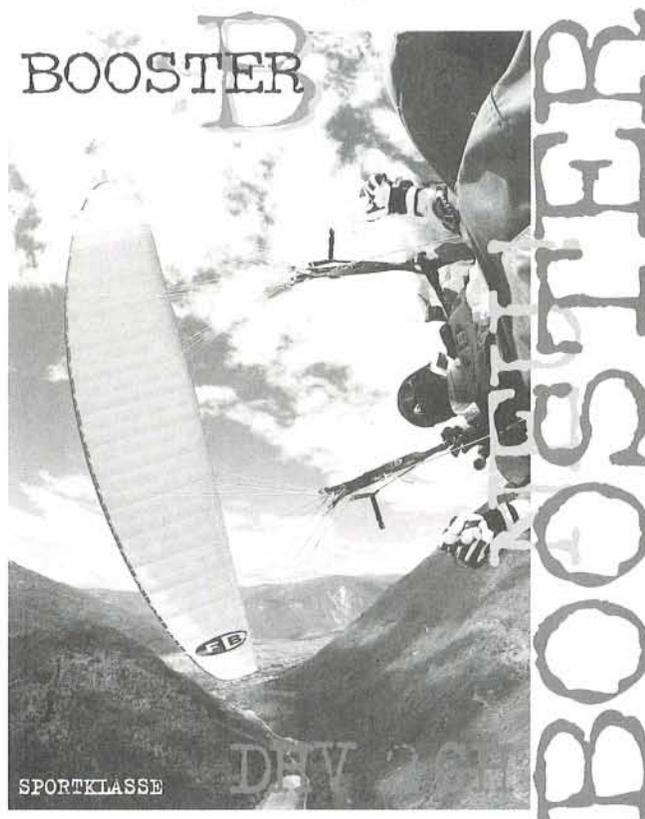
**Flaches Dreieck:**  
 60 km Strecke  
 Startpunkt: Ortner Hof  
 47°44'40"N 12°40'02"O  
 WP1: Reichenballeer Haus  
 47°45'26"N 12°51'15"O  
 WP2: Westufer des Weitsee  
 47°40'38"N 12°52'51"O  
 WP3: Bründling Haus 47°46'06"N  
 12°55'58"O

**FAI Dreieck:**  
 56 km Strecke  
 1 WP: Falkensee: 47°44'53" 12°45'58"  
 2 WP: Hörnlalm: 47°42'54"  
 12°55'09"  
 3 WP: Eisenärzt-Kirche: 47°47'59"  
 12°58'59"

Weitsee. Ich fliege zum West-Ufer, was sich als Wendepunkt gut eignet. Ich drehe wieder um und kurble an der Hördlwand bis an die Basis auf, was zum Weiterflug zum Hochfelln ratsam ist. Der Grat zum Hochfelln mit seinen Westkuhlen ist zwar noch thermisch aktiv, aber trotzdem komme ich nur noch 100 m über dem Gipfel des Hochfelln an. Dieser schöne Flugberg mit seinen 3 Startrichtungen ist thermisch sehr früh aktiv und wird deshalb von Gleitschirm-Streckenpiloten als Startberg häufig genutzt. Ich gleite weiter zur Brännlig-Alm, wende und fliege Richtung Ruhpolding zum Westerberg. Achtung, bei Ostwind kann dies zur Leefalle werden und so mancher Pilot ist schon auf der Steinberg-Alm zwischengelandet. Bei östlichen Winden und etwas Geduld kann man auch über den langen Grat zum Hochfelln fliegen. Nun gleite ich direkt über Ruhpolding hinweg zum Zellerberg, dort kann man bei westlichen Winden und tieferstehender Sonne den Flugtag ausklingen lassen, was auch ich mache. Anschließend lande ich beim Landeplatz »Fischerwirt«, der auch als Pilotentreffpunkt gilt.



Der neue Stern am Sportklasse-Himmel



**Händler Deutschland**

Top Gliders - Flight Park	01067	Dresden	Tel: 0351-4940351
Flugschule Lukas Bader	06917	Rettig	Tel: 030-8024884
Ostthüringer Gleitschirmschule	07338	Leutenberg	Tel: 036734-30357
Startplatz Paragliding	07743	Jena	Tel: 03641-825900
Paragliding&Equipment	21521	Dassendorf	Tel: 04104-80175
AFS Flugschule	34537	Bad Wildungen-Mandern	Tel: 05621-3409
GSS Papillon Flugsport	36163	Poppenhausen-Sieblös	Tel: 06658-1432
Para-Funsport	45721	Haltern	Tel: 02324-702610
Flugschule Siegen	57080	Siegen	Tel: 0271-382332
Steian's Flugsport Team	66839	Schmelz	Tel: 06887-92213
Flugschule Sunrise	69469	Weinheim	Tel: 06201-182911
Lufikus, Eugens Flugschule	70378	Stuttgart-Höfen	Tel: 0711-537928
Flugschule Remstal	71394	Kernen i. R.	Tel: 07151-42418
Flugschule Frank	71522	Backnang	Tel: 07191-65475
Albatros, Gleitschirmschule	72820	Sonnenbühl	Tel: 07128-463
GSS Löffler	76133	Karlsruhe	Tel: 0721-378878
GSS Cumulus	79117	Freiburg	Tel: 0761-6964815
Süddeutsche GS-Schule	83246	Unterwössen	Tel: 08641-7575
Flugzentrum Ruhpolding	83324	Ruhpolding	Tel: 08663-668
Adventure Sports	83661	Lengries	Tel: 08042-9486
GS-Schule Rohrmeier	87572	Sonthofen	Tel: 08321-9328
OFS Paragliding	87616	Marktoberdorf	Tel: 08342-899405
No Limits - Aktiv Center	87645	Schwangau	Tel: 08362-983050
Flugzentrum Bayerwald	93086	Wörth a.D.	Tel: 09482-959525
Gleitschirmquelle	95466	Weidenberg	Tel: 09278-985303

**Händler Österreich**

FS Wings	4582	Spital	Tel: 07562-7767
Tammi's Fly Wear	6345	Kössen/Tirol	Tel: 0664-1001380
Airsport 2000 Tirol	6653	Bach	Tel: 05634-6498
FS Tannheimer Tal	6675	Tannheim	Tel: 0664-3382141
Flying High	6863	Egg	Tel: 05512-3322
Flugschule Salzkammergut	8992	Altaussee	Tel: 03622-71090
FS Bluesky	9920	Sillian	Tel: 04842-5176

Neu im Internet: <http://www.firebird-paragliders.com>

Fliegen mit dem Tandem verdoppelt den Erlebniswert. Ehepartner entwickeln viel mehr Verständnis

für das Hobby des anderen, wenn sie einbezogen werden. Herta und Michael Linke beschreiben ihre gemeinsamen Flugerlebnisse, jeder aus seiner Sicht:

# FLIEGEN ZU ZWEIT IST SPASS IM QUADRAT

## Michael, der Pilot, erzählt:

Unsere zunächst gemeinsame fliegerische Karriere begann im Sommer 1988. Auf Vorschlag meiner damaligen Freundin und heutigen Ehefrau belegten wir in Pfronten einen Kurs. Bereits während der erforderlichen Höhenflüge stieg meine Freundin aus der gemeinsamen zukünftigen Freizeitgestaltung aus, da sie sich bei einem Start am Knie verletzte.

Obwohl wir zu den Flachlandfliegern zählen, wir wohnen in der Nähe von Würzburg, gelang es mir in den kommenden Jahren, eine nicht unerhebliche Anzahl von Flügen im Alpenraum, in der Rhön und zuletzt auch per Mobilwindenschlepp vor unserer Haustür zu machen.

Meine Frau hatte zwar schon immer viel Verständnis für meine »Abhängigkeit« vom Gleitschirmfliegen, aber mit der Zeit wurde es ihr am Start- und Landeplatz doch zu langweilig. Fliegen, fliegen, fliegen war das Thema in dieser Zeit und damit nervte ich sie gewaltig. 1997 ergab sich dann die Lösung der Probleme für Paare, bei dem ein Partner nicht fliegt. Die Einführung des Tandemscheines für Gleitschirmflieger. Ein entsprechender Vorschlag von mir wurde von meiner zukünftigen Co-Pilotin genehmigt. Also machte ich mich noch im gleichen Jahr daran, den er-

forderlichen Schein zu erwerben. Ende 1997 war es geschafft, die ersten Flüge mit der »Chefin« wurden gemacht und wir hatten sofort viel Spaß daran. In dieser Phase gab es nur ein Problem, ich sollte die komplette Ausrüstung tragen. Doch vor dem Glücksgefühl des Fliegens steht inzwischen der gemeinsame Aufstieg mit geteilter Ausrüstung.

Im Winter gelangen uns dann mehrere wunderschöne Flüge auf Teneriffa, wo wir als Highlight einmal mit dem Tandem vom Startplatz Observatorium 11 Kilometer an den Strand nach Guimar flogen. Bis 1999 flogen wir auf der sicheren Seite und wichen der Thermik aus, abgleiten war angesagt.

Nach der »Pfungstsintflut« war es aber dann soweit; im Oberstdorfer Tal versuchten wir uns erstmals mit dem Tandem in der Thermik. Nach einem ersten Flug über 40 min. mit leichten Startplatzüberhöhungen gelang uns am dritten Tag dann unser bisheriges Tandem-Highlight. Nach Start an der Mittelstation der Hörnerbahn in Obermaiselstein konnten wir den Weiherkopf um gut 300 Meter überhöhen und nach kurzer Besprechung machten wir uns auf, vom dortigen Fluggelände wegzufliegen. Als der Bergrücken auf dem Weg nach Sonthofen im Schatten lag, wechselten wir hinaus ins Tal und ka-

men bis kurz vor den Landeplatz der Mittagbahn. Wir landeten nach etwa 50 Minuten hinter Sonthofen auf einer gemähten Wiese. Für Alpenflieger mag dieser Flug zur Übung dienen, ich kann euch aber sagen, daß die Augen meiner Frau nach diesem gemeinsamen »Abenteuer« nur so strahlten. In den folgenden Tagen gelang es uns dann noch, zusammen mit Fliegerfreunden aus unserem Flachlandverein, gemeinsam über dem Gipfel der Niederen in Andelsbuch in einem Bart zu kreisen und einige Flüge mit bis zu einer Stunde Flugzeit zu machen. In der Folgezeit war der Flugurlaub mit dem Tandem Hauptthema in Unterhaltungen meiner »Co-Pilotin«. Heute ist es so, daß ich 2/3 meiner Flüge mit dem Tandem durchführe und mit dem Solo hauptsächlich nur noch an Tagen unterwegs bin, an denen sie keine Zeit hat. In diesem Jahr planen wir unseren 200sten Tandemflug sowie ein Sicherheitstraining am Achensee. Für kommendes Jahr ist dann ein Streckenflugkurs mit dem Tandem vorgesehen, denn nun hat mich ein weiterer »Fliegervirus« erfaßt. Unsere Schilderungen sollen auch anderen Paaren den Mut geben, sich auf den nicht einfachen Weg des gemeinsamen Fliegens am Tandem zu machen. Wir haben unheimlich viel Spaß, wenn wir gemeinsam mit dem Schirm unterwegs sind

und das zunächst vorgesehene gelegentliche Fliegen mit dem Tandem hat zwischenzeitlich einen solchen Stellenwert gewonnen, daß das Solofliegen an zweiter Stelle steht. Dies konnte ich mir zu Beginn meiner Tandemfliegerei noch gar nicht vorstellen, denn ehrlich gesagt sollte es anfangs nur zur gelegentlichen Beruhigung der Ehefrau dienen! Daß daraus nun eine neue Leidenschaft geworden ist, konnte ich nicht ahnen. Ein neues Problem habe ich jetzt aber, meine Co will öfters bestimmen, wohin zu fliegen ist!



### Mitfliegerin Herta erzählt:

An und für sich war ich die Auslöserin für seine »Fliegerkarriere«. Ich hatte Ende 1987 bei einem Skiurlaub einen dieser bunten »Vögel« gesehen und es faszinierte mich, daß er sich an der Seilbahn zum Hinunterfahren nicht anstellen mußte, sondern einfach sein Gleitsegel auslegte und ins Tal flog. Ich war damals total davon beeindruckt und so kam es, daß wir den Gleitschirmkurs im Folgejahr belegten. Daran erinnere ich mich zum Teil nur mit Grausen, vor allen Dingen an die anstrengenden Tage am Übungshang und meine Knieverletzung beim dritten Höhenflug. In der Folgezeit hatte ich einfach zuviel Angst selbst zu fliegen, war aber immer noch von dem bunten Treiben am Himmel fasziniert. Als mein mit dem »Flugvirus« infizierter Mann aber immer öfters nur noch auf Hügel schaute, anstatt auf die Straße, wenn er Auto fuhr und die Wochenenden ohne Flugmöglichkeiten zu einem Stimmungstief führten, wünschte ich mir gelegentlich, den Flieger damals nicht gesehen zu haben. Als er sich dann auch noch sein Knie bei einem Start verletzte - er blieb beim Start an einem Stoppschild unterhalb des Startplatzes in Bassano hängen - wollte ich ihn schon zum Aufgeben des Hobbys bewegen. Andererseits wußte ich, daß sein Herz daran hing. Und als ich einen Schnupperkurs belegte, war ich selbst auch wieder »angefressen«. Mein Mut genügte zwar nicht zum Selbstfliegen, aber Mitfliegen, dachte ich, wäre für mich kein Problem. Als mein »Flugsüchtling« dann mit dem Vorschlag des Tandem



fliegens kam, war ich schnell davon überzeugt. Ich wußte, daß er sich in diese Sache festbeißen würde und absolut auf Sicherheit achten würde. Vor unserem ersten gemeinsamen Flug am Tandem hatte ich dann trotzdem starkes Herzklopfen. In der Luft wich dieses aber dann schnell einem herrlichen Gefühl der Freiheit, und ich war fortan selbst mit dem »Flugvirus« infiziert.

Die vielen Start- und Landeübungen im letzten Jahr sind mir am Anfang etwas unnötig und anstrengend vorgekommen, aber inzwischen weiß ich, daß dies zu sicheren Flügen sehr viel beitragen kann. Bei unserem Flug vom »Observatorio« in Teneriffa durfte ich dann nach fast 10 Jahren wieder mal die Steuerleine bei einem Höhenflug übernehmen, dieses Gefühl war unbeschreiblich. Ich genoß den Flug in die aufgehende Sonne durch leichte Wolken in vollen Zügen. Hier konnte ich dann erstmals nachvollziehen, was meinen Mann so stark am Fliegen fasziniert.

Bei unserem »Mini-Streckenflug« im Oberstdorfer Tal drehte mein Pilot dann plötzlich so stark in einem Thermikbart auf, daß ich mich wie in einem



Kettenkarusell fühlte. Auch war das dauernde Piepsen des Varios eine neue Erfahrung für mich. Als wir den Weierkopf überhöht hatten, war die Aussicht grandios. Das Gefühl von Freiheit und Abenteuer lag in der Luft, als wir dann auf Strecke Richtung talauswärts flogen. Als die Flughöhe für einen Weiterflug nicht mehr genügte, stritten wir uns schließlich kurz bezüglich der Auswahl der Landewiese. Rechts oder links des Badesees war die Frage, bis sich mein Pilot durchsetzte und einfach einige Wiesen weiter landete. Die Rückfahrt gestaltete sich dann einfacher als gedacht.

Eine kleine Begebenheit möchte ich Euch zum Schluß noch schildern, die mein »Flugkapitän« wohl schon verdrängt hat. Bei unserer Abreise nach der Fliegerwoche im Oberstdorfer Gebiet hätte er doch fast seinen geliebten Soloschirm im Zimmer liegen lassen. Als Co-Pilotin habe ich ihn dann jedenfalls mitgenommen.

Herta und Michael Linke

# ROLLEROVER

## in Theorie und Praxis

Walter Lengauer, erfolgreicher Streckenpilot berichtet

### Erst die Praxis:

Der Aufprall ist brutal hart. Mit einem Schlag preßt es die Luft aus meinen Lungenflügeln.

Ich liege auf dem Rücken und versuche verzweifelt, ein paar Kubikzentimeter des so lebensnotwendigen Sauerstoffs einzusatmen, aber es gelingt nicht. Mein Zwerchfell ist außer Kontrolle und mein Brustkorb scheint wie einbetoniert in einer zentnerschweren Last.

Mühsam drehe ich mich auf die Seite. Mit größter Anstrengung versuche ich wieder und wieder einzusatmen und

- es waren sicher nur Sekunden, aber es schien mir wie eine halbe Ewigkeit - endlich füllt sich meine Lunge, unterstützt von lautem Stöhnen, mit Luft.

Unglaublich, wie köstlich die klare Bergluft schmeckt und wie schnell die reine Energie den Körper wieder mit Leben füllt. Automatisch stehe ich auf und gehe ein paar Schritte, erst dann begreife ich, ich kann alles bewegen, nichts scheint gebrochen, mein Körper funktioniert so, als sei nichts Wesentliches passiert.

Langsam dringt auch die Erkenntnis

in mein Bewußtsein: Ich habe den Absturz tatsächlich überlebt. Außer einem kleinen Cut am linken Auge und ein paar Prellungen auch noch ziemlich unverletzt.

Über mir sehe ich, wie ein Drachenflieger trotz heftiger Turbulenzen versucht in engen Kreisen Höhe abzubauen. Mein Drachenfliegerfreund Wolfgang Dertnig hat meinen Aufschlag gesehen und eilt sofort zu Hilfe. Ich rufe ihm zu, er solle weiterfliegen, ich bin unverletzt, alles ist o.k.

Ist wirklich alles in Ordnung?



Harmlose Cumuluswolke oder gefährliche Factocumulus Rotorwolke

Warum steh ich dann am Boden, während hoch am Himmel mehrere Drachen und Gleitschirmflieger ihre Kreise ziehen? Warum liegt mein Drachen so komisch zerknittert vor mir? Und dahinter der Rettungsschirm als weißes Knäuel auf weichem braunem Waldboden?

Ich setze mich und warte auf den Schock. Genügend Schnee für kalte Kompressen ist hier auf 1800 m Höhe vorhanden und die Blutung steht sehr schnell.

Nachdem sich keine Schockzeichen einstellen, beginne ich den Drachen abzubauen. Das Kielrohr, ein Flügelrohr und mehrere Segellatten sind zerbrochen und außerdem ist natürlich das Segel beschädigt.

Mit dem Gurtzeug auf dem Rücken beginne ich den Abstieg. Obwohl ich zeitweise mühsam durch den Tiefschnee waten muß und Teile meines Körpers nun doch Schmerzsignale senden, versuche ich zu ergründen und zu analysieren.

- Was hat zum Absturz geführt?
- Was hab ich falsch gemacht?
- Hätte ich den Unfall vermeiden können?
- Warum hat sich der Schirm nicht vollständig geöffnet?
- Wie konnte das Ganze passieren?

Ich denke zurück und erinnere mich an die vergangenen Flugtage im Drautal.

Am 1.4.99 war ein super Flugtag mit hoher Basis und wenig Nordwind, zusammen mit Wolfgang Dertnig, Reinhold Dreier und Jürgen Tulzer konnte ich ein großes flaches Dreieck fliegen.

Am 2.4. schien der Tag noch besser zu werden, aber gegen 13:00 Uhr legte der Nordwestwind kräftig zu und heftigste Turbulenzen am Anna Schutzhaus veranlassten mich und die meisten Streckenpiloten zur Umkehr.

Am 3.4. hatte ich noch genug vom Vortag, wieder war starker Nordwind vorhergesagt und die Lentis tummelten sich schon vormittags im Osten, deshalb war es wohl angebrachter Radfahren zu gehen.

Der 4.4., also der Unfalltag, begann schon damit, daß ich mit dem linken Fuß zuerst aufstand. Abergläubisch wie ich nun mal bin, schwante mir für den Tag nichts Gutes.

Eine leichte Störung mit mittelhohem



Foto: Walter Langner

Keine Frage, diese Föhnwoge ist nur noch



mit dem Segelflieger nutzbar

Alto cumulus war über Nacht durchgezogen, der Himmel war morgens noch bedeckt, und nur die Erfahrung vergangener Jahre mit schneller Wolkenauflösung speziell in der Gegend von Greifenburg ließ uns den Weg zum Start in Angriff nehmen. Die Flugwettervorhersage für Kärnten und Osttirol für den 4.4.99 lautete: Schwache Nordwestströmung mit allmählich abnehmendem Hochdruckeinfluß. Im Nordwesten stärkere Quellschichtbewölkung mit Basen 2500 bis 3000 Meter. Durchziehende Alto cumuli und Cirrenfelder. Ab frühem Nachmittag über dem Bergland Ausbildung stärkerer Quellwolken. Im Tau-

ernbereich auch örtliche Schauer. Sichten 15 bis 30 km. Wind und Temperatur in der freien Atmosphäre: In 1500 Meter: Nordwest 15 Km/h 5° C. In 3000 Meter: 15 bis 20 km/h 6° C. Nullgradgrenze: 2200 Meter. Thermik: Gute Thermik Auslöse um 168 C erreicht gegen 12 bis 13 Uhr Lokalzeit. Hinweise für den Flugsport: Keine.

Gegen Mittag lösten sich die Wolken sehr schnell auf, leichte Ansätze von Linsenwolken im Osten erklärten für mich auch, warum. Es schien sich wieder eine starke Nordwestströmung (die Bezeichnung »leichter Nordföhn wäre auch zutreffend gewesen) aufzubauen.

Die Windgeschwindigkeit war wesentlich höher, als vom Wetterbericht angesagt.

Die ersten Cumuluswolken, ca 2.500 Meter NN hoch, brachten Bewegung in die Streckenfliegerszene, weite Flüge wurden geplant und kurz nach Wolfgang Dertnig startete ich mit ausgefülltem Formular in der Tasche zum Streckenflug.

Die Steigwerte waren anfangs mäßig bis gut, die Thermik teilweise zerrissen und schwer zentrierbar. Nach dem Startfoto ging es Richtung Westen gut voran. Durch eine sehr groß gewählte Aufgabe in Zeitdruck drehte ich die Thermik nicht bis zur Basis aus. Wesentlich tiefer als der kurz vor mir fliegende Wolfgang kam ich bei Oberdrauburg an der Südostflanke des 2650 Meter hohen Scharnik in ca 2.300 Meter Höhe an.

Leethermik vom Feinsten erwartete mich. Der rotorähnliche Aufwind ließ sich nur schwer zentrieren. Mit gespannter VG versuchte ich schnellstmöglich hoch zu steigen, um den Grat in sicherer Höhe zu überfliegen.

Da passierte es.

Mit unglaublicher Schnelligkeit wurde ich ausgehebelt, der Drachen tauchte über die rechte Fläche nach unten, ich reagierte zu spät, konnte nicht mehr ziehen, die Basis wurde mir aus der Hand gerissen, der Überschlag über die Flächenspitze war nicht mehr zu verhindern.

Dann ein lauter Knall.

Er war so hell, laut und eindringlich, daß ich sofort wußte, das Kielrohr ist gebrochen, der Drachen ist zerstört und nicht mehr flugfähig.

Mein Körper wurde in unkontrollierten Bewegungen wie ein Spielball durch die Luft geschleudert.

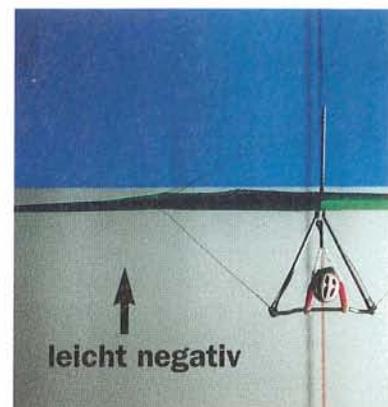
Reflexartig der Griff zum Rettungsschirm, es kam mir sicher zugute, daß ich das Rettungsschirmwerfen oftmals gedanklich durchgespielt habe, denn ich hatte den Griff gleich richtig in der Hand, der Schirm kam sofort heraus und ich sah ihn ungehindert nach hinten wegfliegen.

Rasend schnell bewegte ich mich auf die Erde zu, die komfortablen 500 Meter über Grund schienen wie im Zeitraffer dahinzuschmelzen. Ungeduldig wartete ich auf den Öffnungsstoß des Rettungsschirms, der mir signalisieren sollte, daß der Schirm offen und damit mein unkontrollierter Absturz beendet sei.

Doch der Sturz ging mit unverminderter Geschwindigkeit weiter.

Eine scharfe Kante des gebrochenen Kielrohrs wirbelte durch die Luft, knallte an meinen Kopf und ließ als Andenken einen heftig blutenden Schnitt an der linken Augenbraue zurück. Mein neuer Carrera Helm (eigentlich für Skispringer konzipiert, aber wie sich jetzt zeigte auch für Drachenflieger bestens geeignet) bestand seine erste Bewährungsprobe mit Bravour, der alte Helm wäre durch die schlechte Kinnbandbefestigung wahrscheinlich davongeflogen und hätte mir beim Aufprall auf dem Boden sicher sehr gefehlt.

Nach mehreren Versuchen konnte ich mich irgendwo am Drachen festhalten, er wirbelte nun nicht mehr wie wild durch die Gegend, sondern hatte sich in einer Rotationsbewegung stabilisiert.

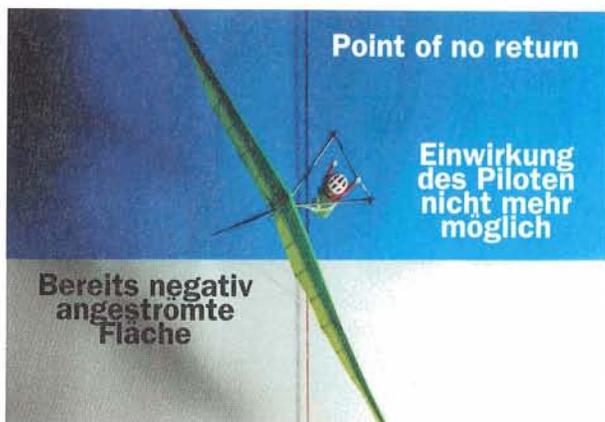


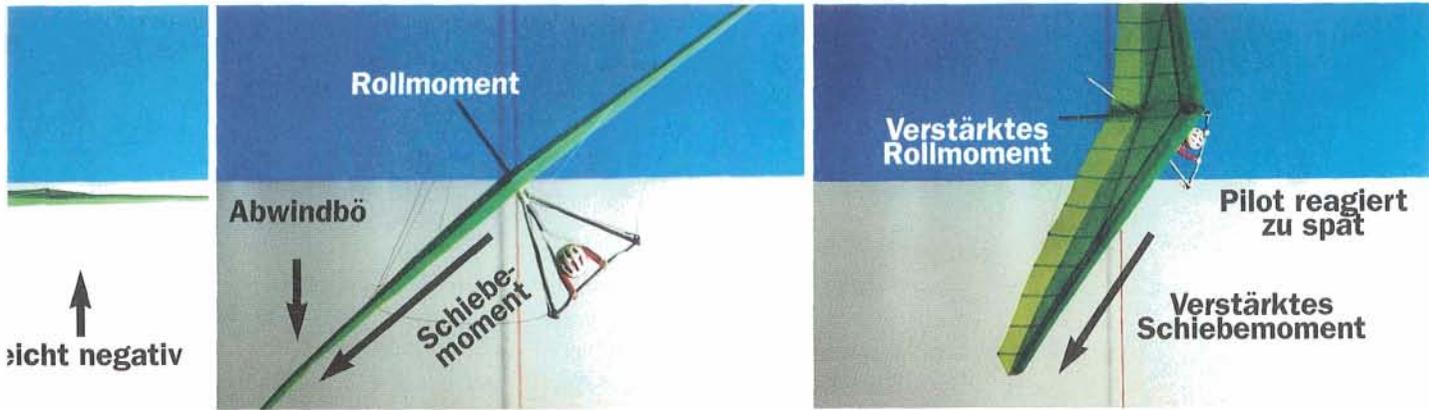
Der Rettungsschirm war immer noch nicht offen, aber zumindest schien er sich zu bemühen, denn ich registrierte nun doch einen leichten Zug an der Aufhängung.

Nicht gerade erheiternd auf mein Gemüt wirkte aber die Erkenntnis, daß ich mit dem Kopf nach unten im Gurtzeug hing.

Nach mehreren verzweifelten Öffnungsversuchen konnte ich endlich den Reißverschluß meines Gurtzeugs öffnen und mich durch das Herausnehmen der Beine etwas über die Horizontale aufrichten.

Vor ein paar Wochen beim Neupacken des Rettungsschirms durch den Hersteller hatten wir noch überlegt, die Anlenkung so zu verändern, daß im Notfall der Schirm den Piloten aufgerichtet zu Boden bringt. Spätestens in der ungemütlichen Kopfnach unten-Situation wurde mir klar, daß es keine gute Entscheidung war, die alte Auf-





hängung zu belassen.

Schlechte Neuigkeiten auch die Fallgeschwindigkeit betreffend. Trotz aller Bremsversuchen von Schirm und Drachen kam die Erde weiterhin unheimlich schnell auf mich zu.

Ich sah einen großen knorrigen dürren Baum direkt unter mir. Er versperrte den Zugang zum (von höheren Mächten zugewiesenen) Landeplatz. Dunkel und drohend schien er nur darauf zu warten mich aufzuspießen.

Doch wie sich kurze Zeit später herausstellte, habe ich ihn zu Unrecht verdächtigt, denn er bremste sanft meinen Drehsturz, nahm viel von der Aufprallenergie auf sich und half mir somit beim Überleben.

Bei meiner späteren kritischen Selbstanalyse mußte ich leider erkennen, daß ich als Pilot für einen Großteil der Gründe, die zum Absturz führten, verantwortlich war.

1. Ich hätte die Gefährlichkeit des ro-

torähnlichen Aufwindes früher erkennen und sofort wegfliegen müssen. (Auch wenn es ein paar Tage zuvor einem Drachenflieger gelungen war, in der Welle bis auf 4.800 Meter zu steigen und es meistens gut geht.)

2. Ich hätte die VG sofort entspannen müssen. Die gespannte VG läßt Korrekturen der Fluglage nur verzögert zu. Die Anspannung der VG führt außerdem zu einer ausgeprägteren negativen V Form, welche laut Prof. Nickel einen wesentlichen Beitrag zum seitlichen Überschlag liefert.

3. Meine Reaktion auf das Abtauchen des Flügels kam zu spät, ich habe die Schnelligkeit unterschätzt, durch frühes Ziehen und Gewichtsverlagern wäre eventuell der Roll over zu verhindern gewesen.

4. Einige Tage vor dem Unfall wurde mein Drachen am Abbauplatz von drehenden Winden hochgeschleudert und umgedreht. Ich habe den Drachen anschließend zwar sorgfältig überprüft, aber obwohl mir aus verschiedenen Tuningversuchen bekannt ist, wie stark die Biegung der Segellatten das Flugverhalten beeinflussen kann, habe ich die Segellatten mangels Lattenplan nicht mit angeschaut.

Als einzigen Pluspunkt für mich kann ich verbuchen, daß ich regelmäßig meinen Rettungsschirm vom Hersteller packen lasse. Dies hatte allerdings auf den Unfall-ablauf keinerlei positive Auswirkung, denn mein Schirm war anscheinend von meiner Gewissenhaftigkeit nicht sehr beeindruckt.

Bei der Untersuchung des Schirms durch den Hersteller, den Packer und

durch mich konnte die Ursache der Nichtöffnung schnell gefunden werden. Eine einzelne Leine hatte sich kurz unter der Kappe über den gesamten Leinenstamm gewickelt und in sich verschlauft. Mehrere Versuche durch den Hersteller, die Ursache für diese Verschlaufung zu finden, waren ergebnislos. Eine Verdrehung des Schirms während der Wurfphase konnte ausgeschlossen werden.

Die Konsequenz:

Ich habe mir einen zweiten Schirm montieren lassen und die Aufhängung wurde so verändert, daß im Ernstfall die Beine zuerst am Boden sind.

Neben diesen nicht gerade erbauen den Erkenntnissen und Erlebnissen kann ich aber auch von etwas sehr Positivem berichten.

Die Kameradschaft unter Streckenfliegern lebt. Sie zeigte sich darin, daß Wolfgang Dertnig seinen Streckenflug sofort beendete und zusammen mit Reinhold Dreier und Sepp Ertl zur Rettung aufbrach. Nachdem feststand, daß mir nicht viel passiert war, schleppten sie meinen Drachen nach mühevoller Anstieg und langer Suche durch teilweise knietiefen Schnee völlig durchnässt vom Berg. Dafür meinen herzlichen Dank auch an dieser Stelle.

Bevor mir der Roll over passierte, habe ich mich nicht für die aerodynamischen Hintergründe interessiert. Ich habe auch nicht gewußt, daß doch relativ viele Unfälle dieser Art passiert sind. Durch eigene Erfahrung neugierig geworden und um besser verstehen zu können, habe ich in den Veröffentlichungen von Prof. Nickel, Prof.Schön-



**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.

**Laminar 14 und 16 Easy** jetzt auch als **Doppelsitzer** Laminar 20 EZ Bip



**Laminar Easy**

fliegen heißt - mit stabilen Flugeigenschaften, mit geringem Gewicht, mit einfachem Handling, mit top Leistungsdaten und sicherem Flugverhalten - Drachenfiegen zu genießen.

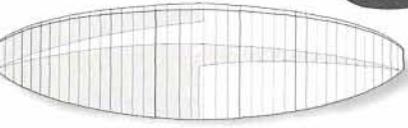
**Spaß und Flugfreude mit Laminar Easy** - der Intermediate für die Zukunft.

Technische Daten	Laminar 14 EZ	Laminar 16 EZ
Segelfläche	14,5 m <sup>2</sup>	15,7 m <sup>2</sup>
Nasenwinkel	127°	127°
Spannweite	10,3 m	10,5 m
Streckung	7,3	7
Segelbelastung	80 %	74 %
Segelklappen oben-unten	17 + 4	17 + 4
Gesicht	27,5 kg	30 kg
Einhängengewicht	65 - 95 kg	75 - 115 kg
Packmaß	5,20 m	5,40 m
Kurzpäckmaß	4 m	4 m
Kategorie DHV	2	2
DHV-MZL	01 - 333 - 98	01 - 348 - 99



**Gleitschirme mit Dynamik und "Know How"** von Icaro 2000. Kategorie 1-2 der Einsteiger in den Größen M - L - XL ab sofort lieferbar.

**NEW**



**Overall Indren**

endlich lieferbar in den Farben blau, dunkelgrün, schwarz



**SkyRunner Economic** in den Ausführungen Integral, Jet, Flash

**NEW**



**Fly & more** GmbH Kufsteiner Str. 44, D - 83064 RAUBLING - KIRCHDORF  
Tel. +49 (0) 8035 6189, Fax 8481 - www.fly-more.com - E-Mail: Fly-more@online.de

herr, Bernd Schmidtler und Horst Zimmer die wesentlichen Aussagen über den Seitenüberschlag gefunden. Und damit kommen wir zur

**Theorie des Roll over:**

Wird ein Drachen, konstruktionsbedingt oder durch eine Abwindbö, in eine negative V-Form gebracht, dann genügt ein Schieben oder Hängen (Gier-Rollmoment) um bei einer Verstärkung (Turbulenzen, Pilotenreaktion) den Roll over in Gang zu bringen.

Dazu Prof. Nickel im DHV Info Nr. 44 März 88:

»Je größer das Schieben, Hängen ist, um so größer sind auch die entsprechenden instabilisierenden Momente, die das Schieben/Hängen etwas vergrößern. Diese vergrößerten Winkel geben größere Momente, die nunmehr enorm viel größere Winkel und damit riesengroße Momente erzeugen. Mathematisch spricht man von einer exponentiellen Verstärkung der Instabilität. Anschaulicher kann man das als ein explosives Wachsen der Schiebe- und Hänge-Winkel bezeichnen.

Dabei dürfte wahrscheinlich die Vergrößerung des Schiebens den Vorzug haben vor der Vergrößerung des Hängewinkels. Der Grund dafür liegt darin, daß zwar das Trägheitsmoment um die Hoch- und um die Längsachse eines Drachens ungefähr gleich groß ist, daß aber die Dämpfung um die Hochachse viel kleiner ist, als diejenige um die Längsachse. Bevor der Drachen also in größere Schräglagen gerät, hat er schon angefangen, sehr stark seitwärts zu fliegen.

Gleichgültig, welches der beiden Momente größer ist, es ergibt sich doch derselbe Effekt: Der Drachen wendet sich um die Hochachse und rollt dabei gleichzeitig abrupt um die Längsachse, bis der Pilot ins Segel fällt.

Der Pilot hat dabei das Gefühl, daß der voreilende Flügel unterschneidet. Durch einfache Überschlagsrechnungen kann man vorhersagen, daß diese »halbe Rolle« extrem schnell durchgeführt wird. Man kommt dabei auf Zeiten von deutlich unter 1 Sekunde!«

Hier die wesentlichsten Voraussetzungen für das »Gelingen« des Roll over:

**1. Wettersituation:**

Böige Winde, zerrissene Thermik, starke Wolkenabwinde.

**2. Eigenschaften des Fluggerätes:**

Negative V-Form (Je negativer die V-Form umso anfälliger scheint das Fluggerät für den Roll over zu sein) Fluggeräte, deren Längsstabilität in erster Linie durch S-Schlag-Profil erreicht wird, sind laut Bernd Schmidtler besonders gefährdet.

Schlagartiges »Auskippen« der kurveninneren Außenfläche, ausgelöst durch Abwindböen, ist laut Horst Zimmer nach Druckmessungen und Untersuchungen der Firma Bautek als wesentlicher Faktor, neben der negativen V-Form, zu nennen.

**3. Pilotenverhalten:**

Horst Zimmer von Bautek schreibt dazu im DHV-Info Nr. 53, Dezember 1989:

»Jeder Pilot sollte wissen, daß bei stark böigen Windverhältnissen die Gefahr des seitlichen Überschlags besteht. Gerät man unverhofft in solche Turbulenzen, dann sollte man auf jeden Fall etwas schneller fliegen.

Die höhere Geschwindigkeit sorgt für eine Konzentration des Auftriebs im gut fixierten Mittelbereich, die Auftriebsverteilung wird glockenförmiger und damit gegen seitliche Überschläge sicherer.«

Ich, als direkt Betroffener, stimme Horst Zimmer zu. Schon mehrfach habe ich beobachtet, daß in Turbulenzen beim Abtauchen eines Flügels mit Gebenbewegung und Ziehen eine schnelle Stabilisierung des Fluggerätes erreicht werden kann. Entscheidend für das Verhindern des Roll over scheint mir die rechtzeitige Pilotenreaktion, die bereits im Ansatz des verstärkten Schiebe-Rollmoments erfolgen muß.

# 25 Jahre Drachenflugausbildung - neuer Aufschwung durch Skyfloater

Schorsch Steffl betreibt seit 25 Jahren die Drachenflugschule-Chiemsee und damit die älteste, noch aktive, Drachenflugschule Deutschlands. Anlässlich seines 25-jährigen Jubiläums überbrachte der DHV-Vorsitzende Charlie Jöst die Glückwünsche des Verbandes und nutzte die Gelegenheit zu einem Interview.

**Lieber Schorsch, Du bist weltweit einer der dienstältesten noch praktizierenden Drachenfluglehrer. Woher nimmst Du die Lust und Energie nach so vielen Jahren?**

*Das werdet Ihr mir sowieso nicht glauben. Ich gehe noch heute mit der gleichen unbändigen Freude am Fliegen und Unterrichten an den Übungshang wie vor 25 Jahren.*

*Es ist nicht nur die Naturverbundenheit, die mir am Drachenfliegen und meinem Beruf gefällt, sondern die Möglichkeit, diese Verbundenheit an meine Schüler weiterzugeben - noch dazu in einem Sport, den ich mir schöner nicht vorstellen kann. Wenn ich frühmorgens mit meinen »Stadtmenschen« - viele kommen ja aus städtischen Ballungsgebieten aus ganz Deutschland - den taunassen Übungshang betrete und wir noch einige Zeit den äsenden Rehen auf der Lichtung zuschauen, solltest Du mal sehen, was für ein Leuchten in deren Augen erscheint.*

*Und wenn dann, irgendwann während des Grundkurses, die Schülerinnen und Schüler das erste längere Gleiten und Schweben erfahren, wird aus diesem Leuchten ein Strahlen, und ich vergesse schnell das eine oder andere Ärgernis wegen zu starkem Wind oder wegen der zwei Regentage. Dann bin ich mir sicher, für mich den schönsten Beruf gewählt zu haben, den ich mir vorstellen kann. Die schönsten Momente meines Lebens verdanke ich meiner Arbeit.*

**Was hat Dich zum Drachenfliegen gebracht ?**

*Wie bei vielen anderen löste die Fernsehübertragung von Mike Harkers Flug von der Zugspitze im Frühjahr 1973 bei*



*mir schlagartig den Wunsch aus, mit so einem bunten Flügel von den Bergen zu segeln. Ich war damals ein junger Bursche mit einem gut bezahlten Beruf als Holzeinkäufer einer größeren Firma und arbeitete in meiner Freizeit oft als Skilehrer, zusammen mit meinem Spezl, dem Himberger Sepp, in der Skischule Kössen. Der Sepp und zwei weitere Freunde, der Schroll Hans und der Siedesbeck Jürgen aus meiner direkten Nachbarschaft, wollten, wie ich, so schnell wie möglich Fliegen lernen. Ich glaube sogar, daß der Sepp schon ein bißchen Erfahrung von einer Australienreise mitgebracht hat. Aber keiner*

*besaß einen Drachen. Irgendwie bekamen wir den Tip, daß der Huber Hartl, ein Münchner Fallschirmspringer, Drachen bauen und verkaufen würde. Der Hartl flog uns dann im Winter 73 mit Skistart seinen »Huber-Standard« in Kössen vor - denn wir wollten ja nicht die Katze im Sack kaufen - gab uns ein paar Ratschläge und ließ uns alleine weiterexperimentieren. Nach kurzen Hüpfen in einer Kiesgrube startete dann der Sepp gleich von der Mittelstation, und weil das alles gutging, beschlossen wir 3 anderen, es ihm gleichzutun. Ich war der Ängstlichste von allen und ließ erst mal den Anderen den Vortritt. Schließlich stand auch ich vor meinem ersten Höhenflug, als das Wetter schlecht wurde. Ich glaube, zuerst war es mir ganz recht so. Aber gleichzeitig hatte ich eine so unbändige Sehnsucht in mir, daß ich vor lauter Vorfreude und zugleich Angst in der folgenden Woche fast kein Auge zubekam. Endlich schwebte auch ich, ein Wochenende später, bei traumhaften Wetterbedingungen mit dem »Huber-Stein« - so haben wir ihn später getauft - vom Unternberg und hatte einfach ein gigantisches Flugerlebnis. Das Drachenfliegen hatte mich mit Haut und Haaren gepackt.*



Schorsch Steffl beim Jubiläumsflug

### Wie bist Du Fluglehrer geworden ?

Das ergab sich zwangsläufig durch die vielen Besucher bei unseren Flügen in Kössen. Schon im Winter 73/74, als wir vier regelmäßig vom Unternberg flogen, pilgerten ja Hunderte, wenn nicht gar Tausende von Schaulustigen, meistens Skiläufer, nach Kössen, um diese neue Sportart zu sehen. Das kann man sich heute gar nicht mehr vorstellen. Die Medien rissen sich um uns, wir waren Gäste der österreichischen und deutschen Ski-Nationalmannschaften, verkehrten mit den VIPs von Funk und Fernsehen, waren Star Gäste beim Porsche-Treffen etc. und wurden gefeiert wie Formel-1 Rennfahrer. Der Himberger Sepp konnte bei so vielen Anfragen gar nicht anders, als eine Flugschule aufmachen - kurz nach Mike Harker, der zunächst in die Schweiz gezogen war. Auch mir rannten die Flugbegeisterten die Türen ein. Zunächst unterrichtete ich bei mir am Chiemsee nur an den Wochenenden. Ich hatte einen riesigen Spaß dabei und verdiente letztendlich mehr als in meinem Beruf als Holzeinkäufer. Also beschloß ich, mein Hobby zum Beruf zu machen. Ein Schritt, den ich noch keine Sekunde bereut habe. Aus einigen von Sepp Himbergers und meinen Schülern gingen ja weitere Flugschulen hervor. Die Nachfrage schien nicht abzureißen.

Im Winter 74/75 kam es dann unter uns selbsternannten Fluglehrern zur Gründung des Verbandes Deutscher Drachenfluglehrer (VDDL), dem Vorläufer des DHV sozusagen, um die Ausbildung zu verbessern und zu professionalisieren - das mußte geschehen, denn wir hatten auch schon die ersten Opfer zu beklagen. Mein Spezl Jürgen Siedesbeck wurde eines der ersten Opfer des Flattersturzes, dessen Ursachen wir damals überhaupt nicht kannten und die erst Jahre später durch die Einführung des Gütesiegels bekämpft werden konnten.

Die Zahl der aktiven Drachenflieger nimmt ab, die der Gleitschirmflieger steigt weiterhin leicht an. Was sind

### Deiner Meinung nach die Gründe für diese Entwicklung?

Erstens beobachte ich einen interessanten Trend innerhalb der Gleitschirmflieger zum Drachenfliegen hin. In den letzten Monaten kommen rund 30 Prozent meiner Drachenflugschüler vom Gleitschirmfliegen - wohlgemerkt, keine Seltenflieger, sondern aktive und gute Gleitschirmpiloten, die einfach mit dem Drachen ihren fliegerischen Horizont erweitern und dieses einzigartige Fluggefühl durch unsere liegende Position erfahren wollen. Zweitens haben wir alle, die Fluglehrer, Flugschulen und der Verband es versäumt, das einfache und unkomplizierte Drachenfliegen zu unterstützen. Ich selbst habe bis vor wenigen Jahren den Verkauf von immer leistungsstärkeren, aber komplizierteren Rennmaschinen unterstützt und gemeint, das

seien wir unserem Sport schuldig. Das war falsch. Die Mehrheit unserer Piloten - rund 90 Prozent sind reine Hobbyflieger mit 20 bis 30 Flügen pro Jahr - wäre mit einem Flügel wie dem Atlas über viele Jahre glücklich und zufrieden gewesen. Heute kaufen diese Piloten eine Rennmaschine, weil sie sich sonst gegenüber ihren Clubkameraden schämen, haben Angst vorm Start, aber noch mehr vor der Landung, fahren dann ihren Drachen noch einige Male auf dem Autodach spazieren, bis er schließlich in der Garage seine letzten Jahre fristet und sein Besitzer tausend Gründe findet (Familie, Beruf), nicht mehr fliegen zu gehen. Ich selbst hatte an mir beobachtet, wie ich angestregter und verkrampfter mit den neuen Hochleistern unterwegs war. Dann sprachen einige von einer neuen Drachengeneration aus Amerika. Zuerst hielt ich diese Skyfloaterbewegung von Wills Wing für einen Werbegag, bis ich selbst damit geflogen war. Jetzt stehe ich wieder mit der alten Lust und Freude mit meinem Floater auf der Hochplatte - auch heute an meiner Jubiläumsfeier - und genieße das streßfreie Drachenfliegen, selbst bei thermischen Bedingungen.

Tatsächlich ist der Unterschied der Floatergeneration zum Atlas größer, als man denkt. In meiner Schulung kommen jetzt verstärkt diese Drachen zum Einsatz und auch beim Verkauf sehe ich ein Umdenken der Piloten zu diesem Drachentyp hin.



Ich bin optimistisch, was die Zukunft des Drachenfliegens angeht. Jetzt müssen sich Fluglehrer und Flugschulen nur noch entscheiden für diese einfache und schöne Art des Drachenfliegens stark machen - auch der Verband.

Es gab sicher viele lustige und bewegende Situationen während Deiner langjährigen Ausbildungszeit?

Ja mei, da waren so viele verrückte Sachen, daß ich gar nicht mehr weiß, wo ich anfangen soll. Ich erinnere mich noch an eine Kinder-sendung namens Pusteb-lume. Diese Woche mit dem Moderator, Peter Lustig, zählt mit zu den schönsten Erinnerungen in meinem Berufsleben. Ich habe weder vorher noch nachher einen Menschen kennenge-lernt, der so unbefangen und ohne Vorurteile an un-seren Sport herangegangen ist. Eine andere Begegnung führte zu einer jetzt 20-jährigen Freundschaft, die meinen Schülern, Mitflie-

gern und den Menschen der umliegenden Orte regelmäßig ein nicht alltägliches Ereignis beschert:

Den Feldgottesdienst meines ehemaligen Schülers Edgar Neidlinger, der als katholischer Pfarrer in jedem Jahr - auch heute zum 25-jährigen Jubiläum - inmitten von bis zu 100 aufgebauten Drachen auf der Hochplatte einen Gottesdienst abhält. Selbst hartgesottene Burschen, die aus der Kirche ausgetreten sind, können mit Edgars Predigt, die immer mit dem Fliegen verflochten ist, etwas anfangen.

Als sich Edgar bei mir als Schüler anmeldete, wußten wir noch nichts von seinem Beruf als Pfarrer. Aus dieser Zeit sind einige Episoden erhalten. Die schönste ist vielleicht: Edgar setzt bei der Landung etwas härter auf. Böse Zungen sagen dazu Crash. Edgar schüttelt sich, grinst und sagt: Jetzt hat mich mein Chef aber mal wieder fallen lassen. ▽

## Liste aktiver Drachenflugschulen

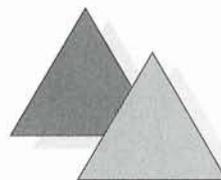
Name	Adresse	Tel/Fax
Flugsport Milan	31863 Copenbrügge, Steinbrink 2	05156/7179, 7312
Drachenflug-Center Peter Bork	32425 Minden, Herzog-Ferdinand-Straße 61,	0571/43083, 43084
Fly Magic M, Marlin Ackermann	36433 Bad Salzungen, Werrastraße 13	03695/602304, 629416
Drachen- und Gleitschirmschule Goslar	38640 Goslar, Beekstraße 26	05321/18899, 05321/41764
Drachenfliegerclub Niederrhein	47574 Goch, Landwehrstraße 10	02823/4709
Drachenflugschule Saar	66687 Wadern-Wadrill, Schneiderstraße 19	06871/4859
HB-Drachensport	74544 Michelbach, Christian-Schubart-Straße 17	0791/41151, 48079
Drachen- und Gleitschirmflugschule Dreyeckland	79199 Kirchzarten, St.-Peter-Str. 17	07661/627140, 627140
Bayerische Drachen- und Gleitschirmschule	81541 München, Nockherstraße 3	089/482141, 664730
Flugschule Reisebüro Hochries GbR	83122 Samerberg, Hochriesstraße 80	08032/8971, 8901
Drachenflug-Schule Chiemsee	83236 Übersee, Neuwies 34	08642/383, 7767
Münchner Drachenflugschule Willy Kravanja	83735 Bayrischzell, Sudelfeldstraße 20	08023/1571, 1571
Aktiv Flugsport & Freizeit GmbH	87645 Schwangau, Bullachbergweg 34 a	08362/983454, 983019
Flugschule »Teigelberg«	87672 Roßhaupten, Haldenweg 4	08367/598, 1026
Drachenflugschule Mittelfranken	91154 Roth 1, Weidenweg 40	09171/3302
Regensburger Drachenflugschule	93053 Regensburg, Holzwiesenweg 18,	0941/97274
Drachenflugschule Kelheim	93309 Kelheim, Mitterring 25	09441/4938
Internationales Drachenflugzentrum Millau	F 12520 Aguessac, Cabrières	0033/5/6559/8444, 7255
Papillon Harald Huber	F 68470 Fellerling, 1, rue de l'église	0033/38982-7187

## Anzeige

### Drachen - WM - '99 WIR GRATULIEREN!

1. Manfred Ruhmer / A
2. André Wolf / BRA

und vielen weiteren Toppiloten  
auf LAMINAR ST mit PAUSE SEGEL



# PAUSE SEGEL

GmbH

RIGISTRASSE 3  
D-82449

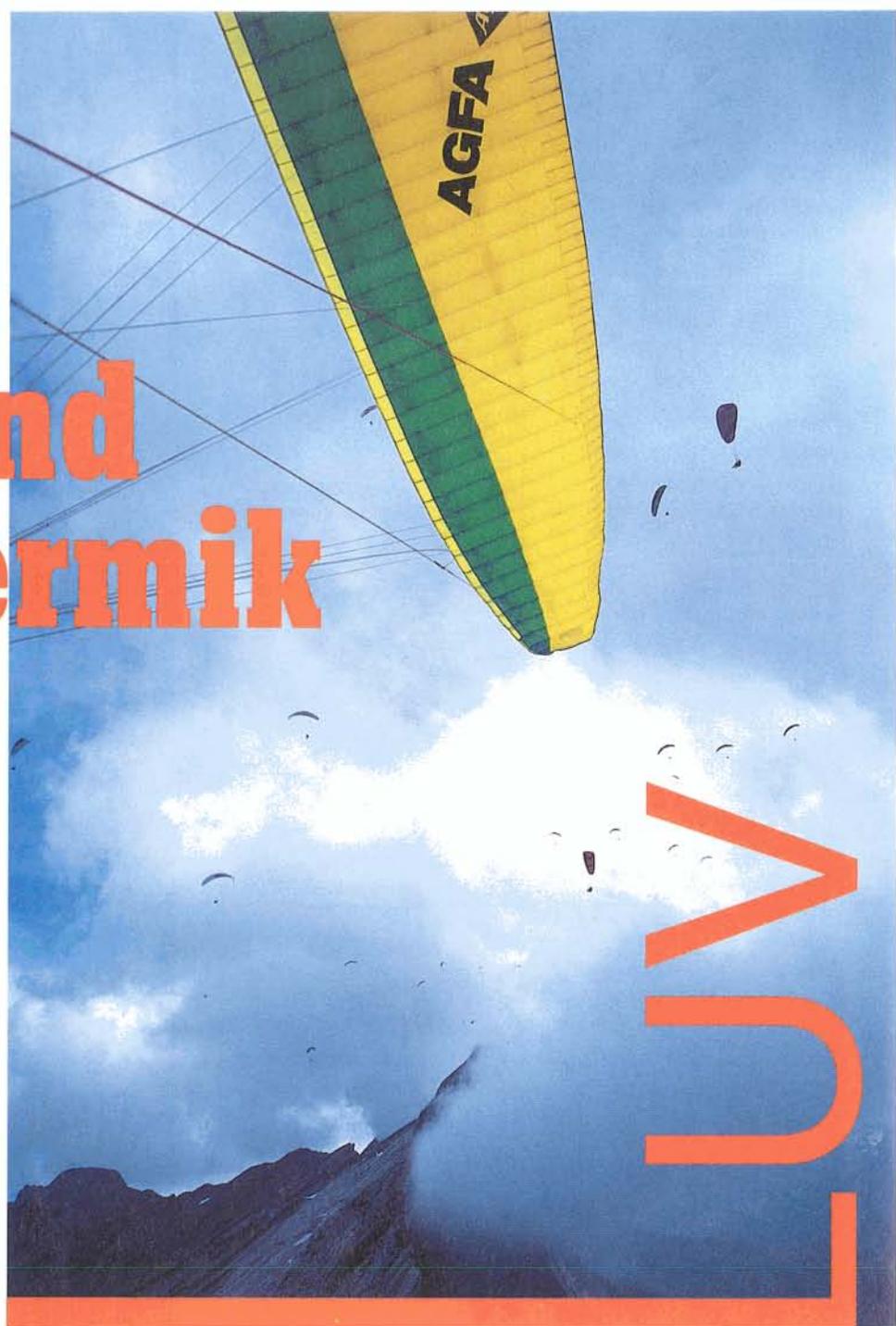
TELEFON: 0 88 46/81 40  
TELEFAX: 0 88 46/81 47

Entwicklung sämtlicher LAMINAR Segel

# Luv- und Leethermik

Für den Charakter von Luv und Lee ist die Stabilität der Luft neben der Windgeschwindigkeit verantwortlich. Herrschen stabile Verhältnisse, wirbelt die Luft ins Lee hinunter. Bei labilen Bedingungen hingegen ist die Leeseite vom Wind weitgehend geschützt.

Bei ruhigen, windschwachen Wetterlagen hält sich die Thermik normalerweise an das Theoriebuch. Wenn aber eine kräftige Strömung die Alpen trifft, ändern sich Bildung und Ablösung der Thermik entscheidend, sowohl im Luv wie auch im Lee. Während die Luvthermik beliebt ist, meiden viele Piloten die Leethermik, da das Lee sehr turbulent ist. Doch das ist nicht immer so. Auch die Profis fliegen nicht blindlings ins Lee, sondern nur nach genauer Beurteilung der Wetterlage, wenn sie sicher sind, dass es ungefährlich ist. Wann aber kann im Lee geflogen werden? Neben der Windgeschwindigkeit, die den entscheidendsten Faktor darstellt, spielen die Luftstabilität, die Form des Berges und die Anströmrichtung eine wichtige Rolle. Eines vorneweg: Die Windgeschwindigkeit darf nicht zu gross sein! Wenn schon auf der Luvseite so kritische Bedingungen herrschen, dass man kaum gegen den Wind ankommt, darf nicht ins Lee geflogen werden. Besonders der Übergang vom Luv ins Lee ist extrem gefährlich.



## Einfluss der Luftstabilität

Angenommen, wir hätten einen idealen 1.000 m hohen Bergrücken, der gleichmäßig und so lang ist, dass er nicht umströmt werden kann und zudem noch senkrecht zum Wind steht. Wenn die Luft auf der Luvseite gezwungenermaßen aufsteigt, kühlt sie sich adiabatisch, d.h. mit  $1^{\circ}\text{C}$  pro 100 m Höhenengewinn, ab. Ganz oben hat sie sich um  $10^{\circ}\text{C}$  abgekühlt. Bei stabiler Luftschichtung, z.B. bei Isothermie, ist sie dort  $10^{\circ}\text{C}$  kühler und deshalb schwerer als die Luft auf gleicher Höhe weit vor und hinter dem Bergrücken. Damit wird sie

kräftig im Lee nach unten sinken. Nur bei scharfen Graten löst sich die Strömung vom Boden und bildet im Lee einen Rotor. Bei runden Bergrücken strömt die Luft auf der Leeseite mehr oder weniger laminar wieder hinunter.

Bei labiler Schichtung, im Extremfall bei einer neutralen Schichtung, die einen Top-Temperaturgradienten von  $1^{\circ}\text{C}$  pro 100 m Höhenunterschied aufweist, ist die heraufgeströmte Luft gleich warm und auch gleich schwer wie die Luft weit draußen. Deshalb wird sie nicht nach unten gedrückt, sondern steigt dank ihrer Bewegungsenergie weiter an. Das Lee ist weitgehend von

der Strömung geschützt. Es kommt sogar vor, dass die Strömung Luft von der Leeseite heraufsaugt, so dass auch ohne Thermik im Lee Aufwind gefunden werden kann.

### Luvthermik

Brennt die Sonne auf die Luvseite eines Berges, also auf die dem Wind zugewandte Seite, so beeinflusst die entstehende Thermik den dynamischen Hangaufwind. Bei stabilen Verhältnissen entstehen einzelne thermische Blasen, die kurzzeitig den dynamischen Aufwind verstärken und Gelegenheit bieten, kurzzeitig einige Meter höher zu steigen. Näher am Hang bildet sich eine turbulente Zone, während weiter entfernt ruhiges Soaren möglich ist.

Bei labiler Luftschichtung durchsetzt die thermische Zirkulation den gesamten dynamischen Aufwind. Die kräftige Thermik führt besonders in Hangnähe zu Turbulenzen und wird erst über der Krete gleichmäßiger, wo sie langsam ins Lee versetzt. Oft ist auf der Leeseite ruhiges Steigen möglich. Bei runden Bergrücken sind diese Verhältnisse oft schwierig, denn die Aufwindblasen lösen sich sporadisch und werden vom Wind weggetragen. In diesem Fall findet man auf der Leeseite ruhigen Abwind.

### Leethermik

Ob die Leethermik fliegbar ist, hängt entscheidend von der Stabilität der Luft ab. Bei stabilen Verhältnissen herrschen hinter scharfen Graten gefährliche Bedingungen: Die zahlreichen Rotoren werden durch einzelne thermische Blasen zerrissen und weggeschleudert. Auch hinter runden Rücken können thermische Blasen den ansonsten ruhigen Abwind verwirbeln.

Besser wird es bei sehr labilen Verhältnissen. Da die Höhenströmung durch den Grat nach oben abgelenkt wird, kann sie die Bildung einer kräftigen Thermik, die vor allem wegen ihrer Stärke turbulent ist, nicht stören. Diese durchstößt die Strömung auf der Höhe des Grates, wird aber von ihr mehr und mehr Richtung Lee versetzt. Mit wenig Risiko und kleiner Absaufefahr kann im Lee Aufwind gesucht werden. Je stabiler die Luft geschichtet ist, um so stärker drückt die Strömung ins Lee hinunter, und um so weiter unten löst sich die Thermik vom Hang. Die Thermik durchstößt dann die Strömung ein Stück weit leeseitig der Krete.

Bei einem runden Bergrücken, wo klare Abreißkanten fehlen, drückt der Wind weit ins Lee hinein, soweit, bis er dem thermischen Aufwind nicht mehr standhalten kann. Da dieser Punkt rasch wandern kann, ist er nicht leicht

zu finden. Häufig liegt er aber bei Profilknicken. Da das Lee nicht so gut geschützt ist, sind hier turbulenterere Bedingungen zu erwarten.

### Gefahren der Leethermik

Auf der windgeschützten Seite ist es oft schwierig, die Windverhältnisse auf Gipfelhöhe abzuschätzen. Auch bei zu starkem Höhenwind verleitet die gute und kräftige Thermik zu leicht zu einem Start. Dort, wo der Aufwind auf die starke Strömung trifft, können sich grosse Wirbel recht unangenehm bemerkbar machen. Die zahlreichen Überschläge bei der Delta-WM 1989 in Fiesch zeugen davon. Die stärksten Turbulenzen entstehen im Bereich direkt hinter der Krete, weshalb der Flug von der Luvseite her ins Lee nur mit genügend Höhe gewagt werden sollte. Die Fallwinde, welche von tieferen Sätteln und Pässen herabstürzen, können auch in tieferen Zonen kräftige Turbulenzen verursachen. Dies vor allem an Orten, wo ihnen der Talwind entgegenbläst. Rasche und häufige Windwechsel sind die Folge. Sind die Verhältnisse nicht klar, ist es sicherer, den Flug ins Lee zu unterlassen.

Martin Gassner in Zusammenarbeit mit Martin Scheel



Foto: Martin Scheel

# Testflüge im Info

## Das Testberichtschemata für Gleitschirme und Hängegleiter

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

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

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

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

### KLASSIFIZIERUNG HG

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

### KLASSIFIZIERUNG GS

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

MZL GS-01-674-99

### PROMISE S/WINGS OF CHANGE

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



Verhalten bei	min. Startgewicht (70 kg)	max. Startgewicht (90 kg)
<b>START</b>	<b>1</b>	<b>1-2</b>
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	durchschnittlich
<b>GERADEAUSFLUG</b>	<b>1-2</b>	<b>1-2</b>
Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		45 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>KURVENHANDLUNG</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
Trudeltendenz	nicht vorhanden	gering
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
Wendigkeit	hoch	hoch
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN</b>	<b>1-2</b>	<b>2</b>
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskräftenstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>FRONTALES EINKLAPPEN</b>	<b>1-2</b>	<b>1-2</b>
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)</b>		<b>2</b>
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN</b>	<b>1-2</b>	<b>1-2</b>
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	gering mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv	selbständig schnell
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)</b>		<b>2</b>
Wegdrehen		90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN</b>	<b>1-2</b>	<b>2</b>
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
<b>FULLSTALL (symmetrische Ausleitung)</b>	<b>1-2</b>	<b>2</b>
<b>FULLSTALL (asymmetrische Ausleitung)</b>	<b>1-2</b>	<b>2</b>
<b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>	<b>2</b>	<b>1-2</b>
<b>TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG</b>	<b>1-2</b>	<b>1-2</b>
<b>STELSPIRALE</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	gering
Ausleitung	nicht selbständig	Nachdrehen 180 - 360 Grad
<b>B-LEINEN-STALL</b>	<b>1-2</b>	<b>1</b>
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek	selbständig
<b>LANDUNG</b>	<b>1-2</b>	<b>1-2</b>
Landeverhalten	einfach	einfach
<b>ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT</b>		
keine		



<b>CARGO L/AIREA</b>		
Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 - 2 / Biplace	
Sitzzahl	2	
Trimmsystem	Trimmer von Hand zu bedienen	
Windschlepp	Ja	
<b>Verhalten bei</b>	<b>min. Startgewicht (140 kg)</b>	<b>max. Startgewicht (230 kg)</b>
<b>START</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
<b>GERADEAUSFLUG</b>	<b>1 - 2</b>	<b>1 - 2</b>
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	43 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>KURVENHANDLING</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	hoch	hoch
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
<b>FRONTALES EINKLAPPEN</b>	<b>1 - 2</b>	<b>1 - 2</b>
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)</b>		
Vorbeschleunigung		
Öffnungsverhalten		
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN</b>	<b>1 - 2</b>	<b>1 - 2</b>
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
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)</b>		
Wegdrehen		
Drehgeschwindigkeit		
Höhenverlust		
Stabilisierung		
Öffnungsverhalten		
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN</b>	<b>1 - 2</b>	<b>1 - 2</b>
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>FULLSTALL (symmetrische Ausleitung)</b>	<b>1 - 2</b>	<b>1 - 2</b>
<b>FULLSTALL (asymmetrische Ausleitung)</b>	<b>1 - 2</b>	<b>1 - 2</b>
<b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>	<b>1 - 2</b>	<b>1 - 2</b>
<b>TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>STELLSPIRALE</b>	<b>1 - 2</b>	<b>1 - 2</b>
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>B-LEINEN-STALL</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>LANDUNG</b>	<b>1 - 2</b>	<b>1 - 2</b>
Landeverhalten	einfach	einfach
<b>ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT</b>		
keine		



<b>CARGO S/AIREA</b>		
Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 - 2 / Biplace, GH	
Sitzzahl	2/1	
Trimmsystem	Trimmer von Hand zu bedienen	
Windschlepp	Ja	
<b>Verhalten bei</b>	<b>min. Startgewicht (110 kg)</b>	<b>max. Startgewicht (180 kg)</b>
<b>START</b>	<b>1 - 2</b>	<b>1</b>
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
<b>GERADEAUSFLUG</b>	<b>1 - 2</b>	<b>1 - 2</b>
Trimmgeschwindigkeit	33 km/h	42 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>KURVENHANDLING</b>	<b>1 - 2</b>	<b>1</b>
Trudeltendenz	gering	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
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
<b>FRONTALES EINKLAPPEN</b>	<b>1 - 2</b>	<b>1</b>
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
<b>FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)</b>		
Vorbeschleunigung		
Öffnungsverhalten		
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN</b>	<b>1 - 2</b>	<b>1 - 2</b>
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)</b>		
Wegdrehen		
Drehgeschwindigkeit		
Höhenverlust		
Stabilisierung		
Öffnungsverhalten		
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Stabilisieren	selbständig	selbständig
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>FULLSTALL (symmetrische Ausleitung)</b>	<b>1</b>	<b>1 - 2</b>
<b>FULLSTALL (asymmetrische Ausleitung)</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>	<b>1 - 2</b>	<b>1 - 2</b>
<b>TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG</b>	<b>1 - 2</b>	<b>1</b>
<b>STELLSPIRALE</b>	<b>1 - 2</b>	<b>1 - 2</b>
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>B-LEINEN-STALL</b>	<b>1 - 2</b>	<b>1</b>
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek	selbständig
<b>LANDUNG</b>	<b>1 - 2</b>	<b>1 - 2</b>
Landeverhalten	einfach	einfach
<b>ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT</b>		
keine		



**VECTOR TANDEM/FLY MARKET**

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 - 2 / Biplace
Sitzzahl	2
Trimmsystem	Trimmer von Hand zu bedienen
Windenschlepp	Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (145 kg)	max. Startgewicht (220 kg)
<b>START</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
<b>GERADEAUSFLUG</b>	<b>1 - 2</b>	<b>1 - 2</b>
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>KURVENHANDLING</b>	<b>1 - 2</b>	<b>1 - 2</b>
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
<b>FRONTALES EINKLAPPEN</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)</b>		
Vorbeschleunigung		
Öffnungsverhalten		
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN</b>	<b>1 - 2</b>	<b>1 - 2</b>
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
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)</b>		
Wegdrehen		
Drehgeschwindigkeit		
Höhenverlust		
Stabilisierung		
Öffnungsverhalten		
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN</b>	<b>1 - 2</b>	<b>1 - 2</b>
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
<b>FULLSTALL (symmetrische Ausleitung)</b>	<b>1</b>	<b>1 - 2</b>
<b>FULLSTALL (asymmetrische Ausleitung)</b>	<b>1</b>	<b>1 - 2</b>
<b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>	<b>1 - 2</b>	<b>1 - 2</b>
<b>TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>STELLSPIRALE</b>	<b>1 - 2</b>	<b>1 - 2</b>
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>B-LEINEN-STALL</b>	<b>1 - 2</b>	<b>1 - 2</b>
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek
<b>LANDUNG</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Landeverhalten	einfach	einfach
<b>ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT</b>		



**BALANCE M/AIREA**

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (80 kg)	max. Startgewicht (110 kg)
<b>START</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	gering	gering
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
<b>GERADEAUSFLUG</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Trimmgeschwindigkeit	33 km/h	34 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		41 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>KURVENHANDLING</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Trudeltendenz	gering	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>FRONTALES EINKLAPPEN</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)</b>		<b>1</b>
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)</b>		<b>1 - 2</b>
Wegdrehen		90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Stabilisieren	selbständig	selbständig
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>FULLSTALL (symmetrische Ausleitung)</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>FULLSTALL (asymmetrische Ausleitung)</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>STELLSPIRALE</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>B-LEINEN-STALL</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>LANDUNG</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Landeverhalten	einfach	einfach
<b>ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT</b>		



**BALANCE M 1/AIREA**

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (80 kg)	max. Startgewicht (110 kg)
<b>START</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	gering	gering
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
<b>GERADEAUSFLUG</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Trimmgeschwindigkeit	33 km/h	34 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>KURVENHANDLING</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Trudeltendenz	gering	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	spät > 75 cm
Füllstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>FRONTALES EINKLAPPEN</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)</b>		
Vorbeschleunigung		
Öffnungsverhalten		
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)</b>		
Wegdrehen		
Drehgeschwindigkeit		
Höhenverlust		
Stabilisierung		
Öffnungsverhalten		
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Stabilisieren	selbständig	selbständig
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>FULLSTALL (symmetrische Ausleitung)</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>FULLSTALL (asymmetrische Ausleitung)</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>STELLSPIRALE</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>B-LEINEN-STALL</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>LANDUNG</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Landeverhalten	einfach	einfach
<b>ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT</b>		



**VECTOR L/FLY MARKET**

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (95 kg)	max. Startgewicht (130 kg)
<b>START</b>	<b>1 - 2</b>	<b>1</b>
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	gering	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	einfach
<b>GERADEAUSFLUG</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	34 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		42 km/h
Rolldämpfung	hoch	durchschnittlich
<b>KURVENHANDLING</b>	<b>1 - 2</b>	<b>1 - 2</b>
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN</b>	<b>1 - 2</b>	<b>1 - 2</b>
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
<b>FRONTALES EINKLAPPEN</b>	<b>1 - 2</b>	<b>1 - 2</b>
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)</b>		<b>1 - 2</b>
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN</b>	<b>1 - 2</b>	<b>1 - 2</b>
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)</b>		<b>1 - 2</b>
Wegdrehen		90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN</b>	<b>1 - 2</b>	<b>1 - 2</b>
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
<b>FULLSTALL (symmetrische Ausleitung)</b>	<b>1 - 2</b>	<b>1 - 2</b>
<b>FULLSTALL (asymmetrische Ausleitung)</b>	<b>1 - 2</b>	<b>1 - 2</b>
<b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>	<b>1 - 2</b>	<b>1 - 2</b>
<b>TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG</b>	<b>1 - 2</b>	<b>1</b>
<b>STELLSPIRALE</b>	<b>1 - 2</b>	<b>1 - 2</b>
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>B-LEINEN-STALL</b>	<b>1 - 2</b>	<b>1 - 2</b>
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek	selbständig
<b>LANDUNG</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Landeverhalten	einfach	einfach
<b>ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT</b>		



**BOOSTER L/FIREBIRD SKY SPORT**

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (80 kg)	max. Startgewicht (105 kg)
<b>START</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufzielverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
<b>GERADEAUSFLUG</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		48 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>KURVENHANDLUNG</b>	<b>1-2</b>	<b>1-2</b>
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN</b>	<b>2</b>	<b>1-2</b>
Sackfluggrenze	früh < 60 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>FRONTALES EINKLAPPEN</b>	<b>1-2</b>	<b>1-2</b>
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)</b>		<b>1-2</b>
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN</b>	<b>1-2</b>	<b>1-2</b>
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
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)</b>		<b>2</b>
Wegdrehen		180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN</b>	<b>1-2</b>	<b>1-2</b>
Stabilisieren	selbständig	selbständig
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>FULLSTALL (symmetrische Ausleitung)</b>	<b>1-2</b>	<b>1-2</b>
<b>FULLSTALL (asymmetrische Ausleitung)</b>	<b>1-2</b>	<b>1</b>
<b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>	<b>1-2</b>	<b>1-2</b>
<b>TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>STELSPIRALE</b>	<b>1-2</b>	<b>1-2</b>
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>B-LEINEN-STALL</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>LANDUNG</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Landeverhalten	einfach	einfach
<b>ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT</b>		



**A7 M-VT/FLIGHT DESIGN**

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (80 kg)	max. Startgewicht (100 kg)
<b>START</b>	<b>2</b>	<b>1-2</b>
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufzielverhalten	bleibt hinten hängen	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>GERADEAUSFLUG</b>	<b>1-2</b>	<b>1-2</b>
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		46 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>KURVENHANDLUNG</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
Trudeltendenz	durchschnittlich	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
Sackfluggrenze	früh < 60 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	früh < 65 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>FRONTALES EINKLAPPEN</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)</b>		<b>2</b>
Vorbeschleunigung	-	gering
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
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
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)</b>		<b>2</b>
Wegdrehen		180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
Stabilisieren	anspruchsvolles Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	gering	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>FULLSTALL (symmetrische Ausleitung)</b>	<b>2</b>	<b>1-2</b>
<b>FULLSTALL (asymmetrische Ausleitung)</b>	<b>1-2</b>	<b>1-2</b>
<b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>	<b>1-2</b>	<b>1-2</b>
<b>TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG</b>	<b>1-2</b>	<b>1-2</b>
<b>STELSPIRALE</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	durchschnittlich	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>B-LEINEN-STALL</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek
<b>LANDUNG</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
Landeverhalten	durchschnittlich	einfach
<b>ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT</b>		

## NOVA X-LARGE 37/NOVA

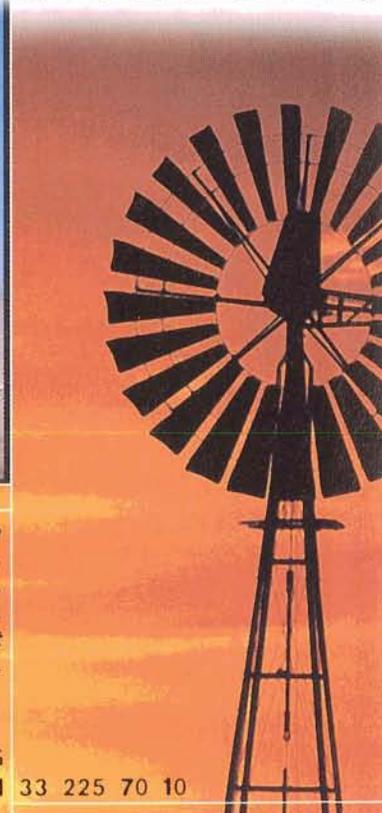
Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 - 2 / Biplace
Sitzzahl	2
Trimmssystem	-
Windenschlepp	Ja



Verhalten bei	min. Startgewicht (150 kg)	max. Startgewicht (220 kg)
<b>START</b>	<b>1 - 2</b>	<b>1</b>
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	hoch	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
<b>GERADEAUSFLUG</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Trimmgeschwindigkeit	39 km/h	43 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>KURVENHANDLING</b>	<b>1 - 2</b>	<b>1 - 2</b>
Trudeltendenz	gering	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
<b>FRONTALES EINKLAPPEN</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
<b>FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)</b>		
Vorbeschleunigung		
Öffnungsverhalten		
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN</b>	<b>1 - 2</b>	<b>1 - 2</b>
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
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)</b>		
Wegdrehen		
Drehgeschwindigkeit		
Höhenverlust		
Stabilisierung		
Öffnungsverhalten		
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Stabilisieren	selbständig	selbständig
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>FULLSTALL (symmetrische Ausleitung)</b>	<b>1</b>	<b>1 - 2</b>
<b>FULLSTALL (asymmetrische Ausleitung)</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>	<b>1</b>	<b>1 - 2</b>
<b>TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>STELSPIRALE</b>	<b>1 - 2</b>	<b>1 - 2</b>
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>B-LEINEN-STALL</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>LANDUNG</b>	<b>1 - 2</b>	<b>1</b>
Landeverhalten	durchschnittlich	einfach
<b>ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT</b>		
Hoher Kraftaufwand beim Einleiten des B-Stalls erforderlich.		



# Feel different!



*Über den  
Wolken schweben,  
frei von Grenzen,  
frei wie ein Vogel.  
ADVANCE bringt  
dich hin.*

CH: Advance AG  
Tel. +41 33 225 70 10

info@advance-thun.com

D: Skyline  
Tel +49 86 42 267  
teamskyline@t-online.de



www.advance-thun.com



**EDEN 27/MAC AUSTRIA**

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

**Verhalten bei min. Startgewicht (85 kg) max. Startgewicht (110 kg)**

**START 1 1**

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

**GERADEAUSFLUG 1 1**

Trimmgeschwindigkeit 34 km/h 36 km/h  
 Geschwindigkeit beschleunigt 44 km/h  
 Rolldämpfung hoch hoch

**KURVENHANDLUNG 1 1**

Trudeltendenz nicht vorhanden gering  
 Steuerverg durchschnittlich hoch  
 Wendigkeit durchschnittlich hoch

**BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN 1-2 1-2**

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

**FRONTALES EINKLAPPEN 1 1**

Vorbeschleunigung gering durchschnittlich  
 Öffnungsverhalten selbständig schnell

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

Vorbeschleunigung - gering  
 Öffnungsverhalten - selbständig impulsiv

**EINSEITIGES EINKLAPPEN 1-2 1**

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

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

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

**EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1 1**

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

**FULLSTALL (symmetrische Ausleitung) 1-2 1**

**FULLSTALL (asymmetrische Ausleitung) 1 1**

**TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 1-2 1**

**TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1 1**

**STELSPIRALE 1 1**

Einleitung einfach einfach  
 Trudeltendenz nicht vorhanden nicht vorhanden  
 Ausleitung selbständig selbständig

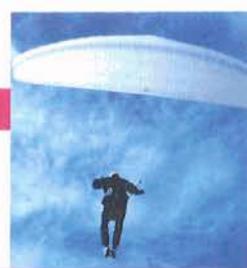
**B-LEINEN-STALL 1 1**

Einleitung einfach einfach  
 Ausleitung selbständig selbständig

**LANDUNG 1 1**

Landeverhalten einfach einfach

**ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT**



**OZONE PROTON S/AEROSPORT**

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

**Verhalten bei min. Startgewicht (60 kg) max. Startgewicht (85 kg)**

**START 1-2 2**

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

**GERADEAUSFLUG 1-2 2**

Trimmgeschwindigkeit 35 km/h 36 km/h  
 Geschwindigkeit beschleunigt 51 km/h  
 Rolldämpfung durchschnittlich durchschnittlich

**KURVENHANDLUNG 2 2-3**

Trudeltendenz durchschnittlich gering  
 Steuerverg durchschnittlich gering  
 Wendigkeit hoch hoch

**BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN 2 2-3**

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

**FRONTALES EINKLAPPEN 1 1-2**

Vorbeschleunigung durchschnittlich durchschnittlich  
 Öffnungsverhalten selbständig schnell selbständig verzögert

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

Vorbeschleunigung - durchschnittlich  
 Öffnungsverhalten - nicht selbständig beidseitiges Anbremsen

**EINSEITIGES EINKLAPPEN 2-3 2**

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

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

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

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

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

**FULLSTALL (symmetrische Ausleitung) 2 2**

**FULLSTALL (asymmetrische Ausleitung) 2 2**

**TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 2-3 2**

**TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 2 2**

**STELSPIRALE 2-3 2**

Einleitung durchschnittlich einfach  
 Trudeltendenz durchschnittlich nicht vorhanden  
 Ausleitung Nachdrehen >360 Grad Nachdrehen 180 - 360 Grad

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

Einleitung einfach einfach  
 Ausleitung selbständig selbständig

**LANDUNG 1-2 1-2**

Landeverhalten einfach durchschnittlich

**ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT**

keine

**MZL 01-351-99**

<b>ULTRA SPORT 135/THOMAS JENS</b>		
Klassifizierung	2	
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	84 kg - 123 kg / 1	
UL-Schlepp	Ja	
Windenschlepp	Ja	
Gerätengewicht (ohne Packsack)	27,6 kg	
Fläche	12,6 m <sup>2</sup>	
Spannweite	9,1 m	
Doppelsegel	ca. 80 %	
Lattenzahl	20/6	
Trimmvorrichtung	VG	
Art des Steuerbügels	profiliert	
Steuerbügelbasis	Speedbar	
Besonderheiten	-	
<b>BODENHANDLUNG UND START VG 0% 1-2</b>		
Statische Lastigkeit	leicht hecklastig	
Aerodynamische Lastigkeit	neutral	
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	
<b>GERADEAUSFLUG VG 0% VG 100% 2</b>		
V min (km/h)	34	80
V max (km/h)	80	>80
Bügeldruck bei 60 km/h	durchschnittlich	gering-durchschnittlich
Bügeldruck bei 80 km/h	hoch	durchschnittlich-hoch
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren, Aufschaukeln möglich	kein Gieren, Aufschaukeln möglich
<b>KURVENHANDLUNG 1-2</b>		
Kraftaufwand für Einleiten	gering	gering
Kraftaufwand für Ausleiten	gering	gering
Rollzeit für Einleiten	kurz	kurz
Rollzeit für Ausleiten	kurz	kurz
Schräglage bei V min.sink	neutral	leicht zunehmend
<b>VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS 1-2</b>		
Geradeausflug - Bügel langsam vor	problemlos	problemlos
Geradeausflug - Bügel schnell vor	problemlos	problemlos
Kurvenflug - Bügel langsam vor	problemlos	problemlos
Kurvenflug - Bügel schnell vor	problemlos	problemlos
Provoziertes Trudeln	nicht möglich	nicht möglich
<b>LANDUNG VG 50% 1-2</b>		
Ausschwebestrecke	durchschnittlich	
Moment des Stallens	einfach zu finden	
V-Bereich des Stallens	groß	
Kraftaufwand beim Stallen	durchschnittlich	
<b>ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT</b>		

**MZL 01-352-99**

<b>FUSION 141/THOMAS JENS</b>		
Klassifizierung	3	
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	99 kg - 145 kg / 1	
UL-Schlepp	Ja	
Windenschlepp	Ja	
Gerätengewicht (ohne Packsack)	35 kg	
Fläche	13 m <sup>2</sup>	
Spannweite	10 m	
Doppelsegel	ca. 88 %	
Lattenzahl	24/6	
Trimmvorrichtung	VG	
Art des Steuerbügels	profiliert	
Steuerbügelbasis	Speedbar	
Besonderheiten	turmlos, 2 Schränkungsanschlüge pro Seite	
<b>BODENHANDLUNG UND START VG 0% 2</b>		
Statische Lastigkeit	leicht hecklastig	
Aerodynamische Lastigkeit	neutral	
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	
<b>GERADEAUSFLUG VG 0% VG 100% 3</b>		
V min (km/h)	32	30
V max (km/h)	>80	>80
Bügeldruck bei 60 km/h	gering	gering
Bügeldruck bei 80 km/h	durchschnittlich	gering-durchschnittlich
Richtungsstabilität (Gieren)	leichte Giertendenz	leichte Giertendenz
<b>KURVENHANDLUNG 2</b>		
Kraftaufwand für Einleiten	gering	gering-durchschnittlich
Kraftaufwand für Ausleiten	gering	gering-durchschnittlich
Rollzeit für Einleiten	kurz	kurz-durchschnittlich
Rollzeit für Ausleiten	kurz	kurz-durchschnittlich
Schräglage bei V min.sink	neutral	leicht zunehmend
<b>VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS 2</b>		
Geradeausflug - Bügel langsam vor	problemlos	problemlos
Geradeausflug - Bügel schnell vor	nickt schwach abnickt deutlich ab	
Kurvenflug - Bügel langsam vor	Abtauchen in Kurvenrichtung	Abtauchen in Kurvenrichtung
Kurvenflug - Bügel schnell vor	Abtauchen in Kurvenrichtung	Abtauchen in Kurvenrichtung
Provoziertes Trudeln	nicht möglich nicht möglich	
<b>LANDUNG VG 50% 2</b>		
Ausschwebestrecke	durchschnittlich	
Moment des Stallens	einfach zu finden	
V-Bereich des Stallens	durchschnittlich	
Kraftaufwand beim Stallen	durchschnittlich	
<b>ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT</b>		

### 195/99

#### Neue Musterzulassungen

##### Hängegleiter

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber Deutschland zulässiges Startgewicht min.-max.	Klasse
MZL 01-351-99	Ultra Sport 135	Thomas Jens 84 kg - 123 kg	2
MZL 01-352-99	Fusion 141	Thomas Jens 99 kg - 145 kg	3

##### Hängegleiter-Zubehör

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Besonderheiten
MZL HGSP-001-99	Kohlefaserspeedbar Jülü	Lutz Jürgen	CFK-Speedbar mit 2,6 mm V2A Sicherungsseil

##### Gleitsegel

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber Deutschland zulässiges Gurtzeug zuläss. Startgewicht min.-max.	Klasse
MZL GS-01-673-99	Ozone Electron S	Aerosport International GmbH Gurtzeuggruppe GH	1-2 GH 55 kg - 85 kg
MZL GS-01-674-99	Promise S	wings of change Gurtzeuggruppe GH	2 GH 70 kg - 90 kg
MZL GS-01-675-99	Cargo L	airea	1-2 Biplace 140 kg - 230 kg
MZL GS-01-676-99	Cargo S	airea Gurtzeuggruppe GH	1-2 GH Biplace 110 kg - 180 kg
MZL GS-01-677-99	Vector Tandem	Fly Market GmbH & Co KG	1-2 Biplace 145 kg - 220 kg
MZL GS-01-678-99	Balance M	airea Gurtzeuggruppe GH	1-2 GH 80 kg - 110 kg
MZL GS-01-679-99	Balance M 1	airea Gurtzeuggruppe GH	1 GH 80 kg - 110 kg
MZL GS-01-680-99	Vector L	Fly Market GmbH & Co KG Gurtzeuggruppe GH	1-2 GH 95 kg - 130 kg
MZL GS-01-681-99	Booster L	Firebird Sky Sport AG Gurtzeuggruppe GH	2 GH 80 kg - 105 kg
MZL GS-01-682-99	A7 M-VT	Flight Design Gurtzeuggruppe GH	2 GH 80 kg - 100 kg
MZL GS-01-683-99	Nova X-Large 37	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.	1-2 Biplace 150 kg - 220 kg
MZL GS 01-684-99	Eden 27	Plasser Andrea Gurtzeuggruppe GH	1-2 GH 85 kg - 110 kg

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber Deutschland zulässiges Gurtzeug zuläss. Startgewicht min.-max.	Klasse
MZL GS-01-685-99	Ozone Proton S	Aerosport International GmbH Gurtzeuggruppe GH	2-3 GH 60 kg - 85 kg
MZL GS-01-686-99	Edel Confidence M	wings of change Gurtzeuggruppe GH	1-2 GH 80 kg - 105 kg
MZL GS-01-687-99	Edel Control M	wings of change Gurtzeuggruppe GH	1 GH 75 kg - 100 kg

##### Gleitsegelgurtzeuge

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Anhängelast max.
MZL GS-03-202-99	Sit-In	Edel GmbH Deutschland	120 kg
MZL GS-03-203-99	shining RM	High Adventure	120 kg
MZL GS-03-204-99	shining FM	High Adventure	120 kg
MZL GS-03-205-99	Sup'Air 130	Aerosport International GmbH	130 kg
MZL GS-03-206-99	Skyline Smart	Skyline Flight Gear	120 kg
MZL GS-03-207-99	shining Access	High Adventure	120 kg
MZL GS-03-208-99	shining Cygnus	High Adventure	120 kg

### 196/99

#### von OeAeC bewilligte Herstellungsbetriebe

Firma	Produkte
Plasser Andrea	Gleitsegel
Sommerfeld 67, A-4611 Buchkirchen	Gurtzeuge
Tel: 0043-7242-28881, Fax: 0043-7242-28881	Rettenungsgeräte

**D**ie 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.



## Gurtzeuge heute sicherer

Durch die Einführung der Protektorprüfung bei der Musterzulassung von Gleitsegelgurtzeugen im April 1998 ist der Sicherheitsstandard der Gurtzeuge enorm gestiegen.

Die Erkenntnisse und Erfahrungen mit den neuen Gurtzeugen mit geprüften Protektoren sind überaus positiv und bestätigen die Vorgehensweise bei der Musterprüfung und Musterzulassung.

In diesem Zusammenhang muß noch einmal auf sogenannte Hartschalen, starre Schalenverbindung von Rücken- und Sitz eingegangen werden, da diese immer noch Verwendung finden, jedoch im höchsten Maße gefährlich sind - Peitschenschlageffekt im Halswirbelbereich!

Auch bei der Unfallvermeidung wurden neue, technisch ausgereifte Systeme entwickelt, so ist z.B. das Herausfallen aus dem Gurtzeug bei offenen Beingurten durch entsprechende Verbindung der Beingurte mit

dem Brustgurt nahezu unmöglich, die Anbringung des Rettungsgerätes wurde besser in den Sichtbereich des Piloten gelegt, die Verbindung Auslösegriff/Innencontainer ist so kurz als möglich und die Kompatibilität der einzelnen Systeme ist optimiert.

All diese Sicherheits-Features sind in einem modernen Gleitsegelgurtzeug integriert und sollten von jedem Piloten verwendet werden. Eine Auflistung der neu zugelassenen Protektoren und Gurtzeuge und deren Verzögerungswerte sind auf der DHV-Homepage und im Info zu finden.

Zur Erläuterung der folgenden Tabelle: Es handelt sich bei der Protektorprüfung um eine Verzögerungsprüfung, bei der die Verzögerung der Fallbewegung beim Aufprall eines definierten Schlagkörpers auf eine ebene Fläche gemessen wird. Je geringer der dabei auftretende Wert, desto größer ist die Stößdämpfeigenschaft des Protektors, der Grenzwert für eine positive Musterprüfung beträgt 20 g. Bei den in der Tabelle aufgeführten Mustern handelt es sich unter a) um eine separate Musterzulassung des Protektors und b) um eine Musterzulassung gemeinsam mit einem Gurtzeug (wenn Gurtzeug und Protektor eine Einheit bilden)



Veralteter und gefährlicher Hartschalenprotektor

Reiner Brunn  
Referat Technik

Muster	MZL-Nr	Bauart	Norm-Verzögerung aus 150 cm	Hersteller
<b>a) Protektoren</b>				
Control A.I.P.S.	MZL GSP-002-99	Schaumstoff	18,8g	freeX Air Sports
Bump' Air	MZL GSP-003-99	Schaumstoff/Luft	17,2g	Aerosport International
USP	MZL GSP-004-99	Schaumstoff/Luft	18g	Turnpoint Fastline
Scooter	MZL GSP-005-99	Schaumstoff/	16g	Finsterwalder
P1	MZL GSP-006-99	Hohlraumstruktur Schaumstoff	17,5g	Fly Market
<b>b) Gurtzeuge mit integriertem Protektor</b>				
shining RM	MZL GS-03-203-99	Schaumstoff/Luft	14,7g	High Adventure
Skyline Smart	MZL GS-03-206-99	Schaumstoff/Luft	14,1g	Skyline Flight Gear
X-Citing Cygnus	MZL GS-03-195-98	Stauluft	11,9g	High Adventure
X-Press Airbag	MZL GS-03-196-98	Stauluft	15,6g	Turnpoint Fastline

Streckenfliegen ist heuer ein zäher Sport. Man fühlt sich fast zehn Jahre zurückversetzt, damals bin ich auch nicht viel öfter abgessoffen und auch die erflogenen Kilometer waren bei vielen Versuchen kaum geringer. Wie ich es »liebe«, wenn der Boden im Inntal wieder auf mich zukommt, oder besser gesagt umgekehrt. Oder noch frustrierender, wenn die Basis wieder so tief ist, daß man einen Tunnel graben müßte, um weiterzukommen.

Beim Lesen von unzähligen Interviews, bei Fernseh-talks oder auch bei vielen persönlichen Gesprächen mit erfolgreichen Sportlern wurde mir jedoch klar, daß sie nie an einem Mißerfolg selber Schuld sind. Da ist entweder eine Schraube locker (am Rennwagen - nicht am Fahrer), falsches Wachs beim Skifahren, der Schiedsrichter beim Fußball, usw. Da ich ja auch ein erfolgreicher Sportler sein will - ich bin auch un-schuldig! Weder Alzheimer noch Muskelschwäche lähmt meinen Körper, es ist das Wetter!

**E**s war schon immer recht mühsam, nach Streckenflügen wieder zum Ausgangspunkt zurückzukommen. Logische Denker sagen sich nun, was jammert er da, ist er schneller abgessoffen, hat er auch nicht so weit zurück! Das mag ja richtig sein, aber nach einem schönen, ereignisreichen und geglückten Zielflug kann man mich stundenlang mit herausgestrecktem Daumen an der

Straße stehen lassen, das trifft mich kaum. Wenn ich aber nach zwei Stunden Flugzeit fürs Heimtrampen fünf Stunden brauche, beiße ich doch noch mal vor Wut in meinen Rucksack! Am meisten ärgert mich aber, wenn die Babsi sagt, Trampen ist toll. Sie ist immer gleich zurück und wird oft sogar von den unmöglichsten Gegenden direkt zur Talstation zurückgefahren. Ich versteh das nicht. Zugegeben, die Babsi ist jünger, (etwas) knackiger als ich und schaut halt so aus, wie man sich eine »Babsi« vorstellt. Alles hab ich schon probiert, mit Käppi - ohne, mit Sonnenbrille - ohne, rasiert - unrasiert, cool schauend oder freundlich wirkend, man läßt mich einfach stehen!

Ab und zu kommt mir der Verdacht, daß das damit zusammenhängt, daß die Babsi ein Mädchen ist. Der Verdacht erhärtet sich, wenn ich das Geschehen am Startplatz verfolge. Kommt ein hübsches Mädchen, wird ihr gleich der Schirm ausgelegt und gibt's mal einen Startabbruch, helfen so viele mit, daß die Pilotin danach manchmal schneller in der Luft ist, als sie vielleicht wollte. Ganz anders schaut es für männliche Flieger aus. Wenn da z.B. einer nach einem Fehlstart im Baum hängt, wird mal kurz gerufen ob ihm was fehlt, und wenn nicht, muß er



halt sehen wie er wieder runter kommt. Warum stellt er sich auch so an?

**A**lles schlechte (Wetter) hat auch seine Vorteile. Wir sind bei uns im Club heuer schon soviel radlgefahren (»mountainbiket« oder so) wie noch nie. Die bei der Tour de France haben Glück, daß sie ihren Wettbewerb in der Zeit des noch laufenden Streckenflugmeisterschaft halten, mit den Trainingskilometern heuer wären wir sonst mitgefahren. Apropos Tour de France, wo ist eigentlich der Unterschied zwischen Doping im Radsport und Wolkenfliegen beim Gleitschirmfliegen? Beides ist verboten, unfair und kann sehr gesundheits-schädlich werden!

**Z**um Abschluß noch ein paar, vielleicht sinnvolle Zeilen, die Szene G soll ja keine »Platzverschwendung« sein.. Der Tiroler Flugwetterbericht erheitert uns ja ab und zu mit lustigen Ansagen, z.B. die »Flugsportler sollten ernsthaft über das Tauchen als Alternative nachdenken« und macht - manchmal - auch recht gute Voraussagen für den Ostalpenraum. Jetzt hat sich dort aber ein schlauer Kopf anscheinend Sorgen um unseren Geldbeutel gemacht. Er wollte uns das Anrufen wohl so schwer und kompliziert wie möglich ma-

chen, damit wir's in Zukunft lassen und ja nicht unser ganzes Taschengeld für Telefonkosten draufgeht. Nun muß man halt auch da über »sinnvolle Alternativen« nachdenken. Bevor ich eine 21stellige Nummer (Raute, Raute, Raute) eingebe, schaue ich doch lieber im Teletext des Fernsehens, (z.B. ORF, Seite 613, 3sat Seite 672 - hole mir die Windwerte vom BR Seite 620, auch das Radio (BR 1, 7.00 Uhr) gibt die Windwerte durch. Auch unser Wetternetz leistet gute Dienste. Man hat diese Werte dann zwar nicht zur »Weltzeit«, wie in der Ansage aus der Republik Österreich, aber für die Bayrische Intelligenz ist die »normale« Uhrzeit sowieso besser zu verkraften. Vor allem auch das Internet ermöglicht das Einsehen in die Wetterseiten von Austrocontrol, beispielsweise über die DHV Homepage.

**G**anz habe ich die Hoffnung ja immer noch nicht aufgegeben, daß mir und uns allen heuer doch noch die Sonne so auf den Helm brennt, daß es uns auch wieder nicht recht ist!



# shop

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"/> Windschlepp HG             | <input type="checkbox"/> Windschlepp GS                                |
| Prüfungsfragen Flugfunk                             | 7 DM   |
| 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                   |  |
| 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                                       |
| 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 _____  |
| Computerspiel »Thermix 3.2« auf CD-Rom              | 39,50 DM   |
| Info-Sammelordner                                   | 1,50 DM  |
| Videofilm   | 40 DM  |
| <input type="checkbox"/> Test                       |  |
| <input type="checkbox"/> Heiter bis wolkig          |  |
| Videofilm   | 30 DM  |
| <input type="checkbox"/> Starten/Landen Drachen     |  |
| <input type="checkbox"/> Starten/Landen Gleitschirm |  |
| Bildband »Abgehoben«                                | 98 DM  |
| Bildband »FREE«                                     | 98 DM  |
| 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

## ABGEHOBEN - IN TUCHFÜHLUNG MIT DEN ALPEN

Ein Bildband von Andreas Busslinger  
Traumhafte Farbbilder auf 120 Seiten übers Gleitschirmfliegen  
98,- DM

## FREE

»Der freie Flug« in Bild und Text. Bildband von Ulrich Grill mit Stimmungs- und Actionbildern vom Drachen- und Gleitschirmfliegen. Reichhaltiger Textteil 160 Seiten, DM 98,-.



## CD-ROM

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

## (OHNE ABBILDUNG)

### PRÜFUNGSFRAGEN

Für Befähigungsnachweise A Hängegleiten, A Gleits Segeln, Preis DM 24,- + Versandkosten  
Für B Hängegleiten, B Gleits Segeln, GS-Windschlepp, HG-Windschlepp, Windenfahrer, 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, Gleits Segel A-Schein, Gleits Segel 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., Gerättyp, Datum, Ort, Höhendifferenz, Flugdauer, Wetter, Wind, Bemerkungen und Vorkommnisse, 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. Henlig; 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 Dienz, Dr. Victor Henle und Peter Cröniger; zahlreiche Abbildungen.  
Preis DM 48,- + Versandkosten

### GLEITSCHIRMSEGELN

Das Lehrbuch für Anfänger und Fortgeschrittene von Peter Janssen, Christoph Kirsch und Klaus Tänzler. Erweiterte und auf den neuesten Stand gebrachte Neuauflage.  
Preis DM 48,- + Versandkosten

### GLEITSCHIRMSEGELN FÜR MEISTER

Das Buch über Fliegen mit Hochleistern, Streckenfliegen, Alpines Fliegen. Von Toni Bender, Peter Janssen, Klaus Tänzler, Sepp Gschwendner, Peter Cröniger, Dr. Victor 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 Jöst zusammen mit dem DHV-Lehrteam. FILMDAUER: 20 Minuten  
Zum Verkauf als VHS-Video.

### STARTEN, STEUERN, LANDEN mit dem Drachen

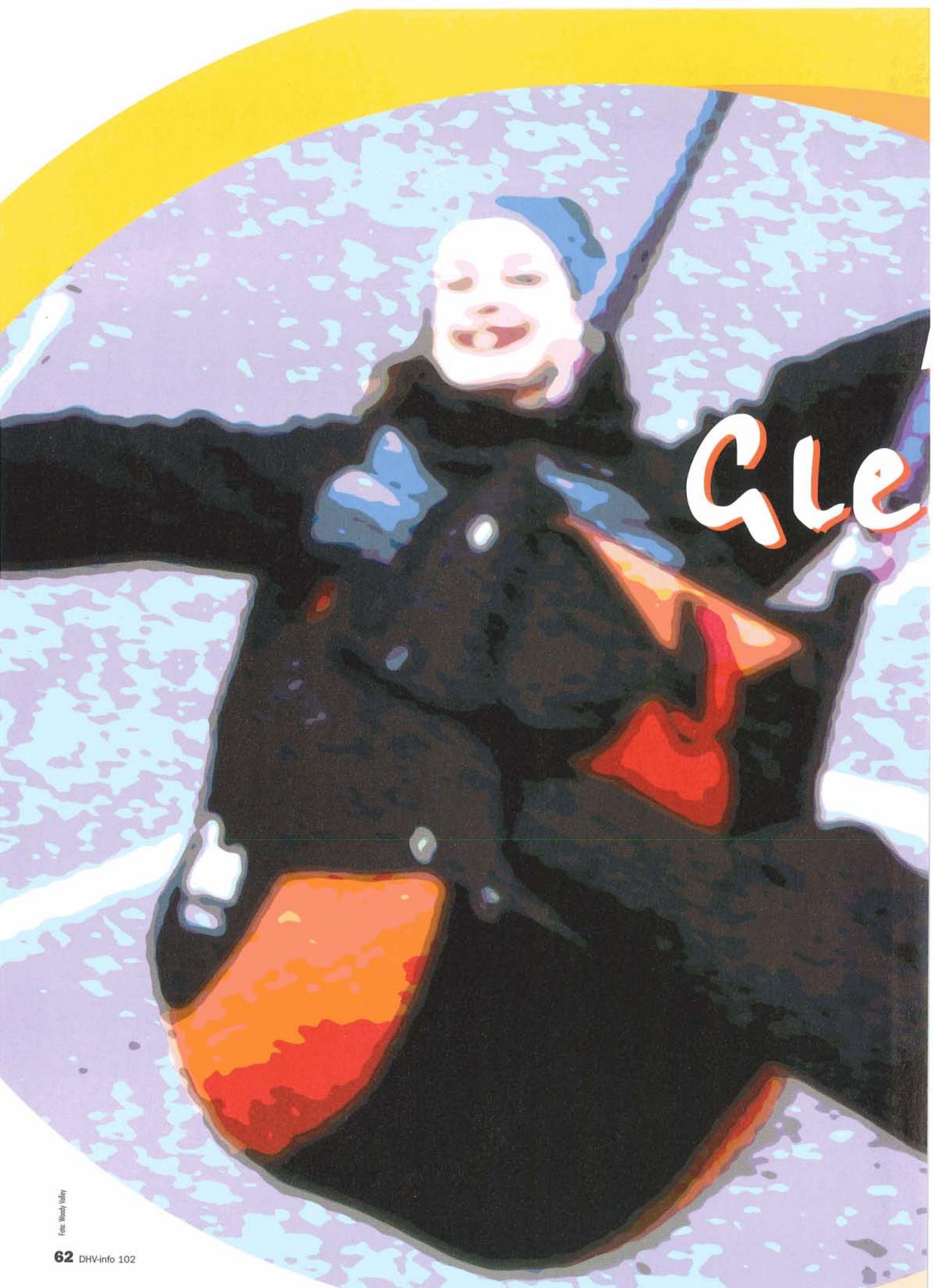
DHV-Lehrfilm für Drachenfliegen. Darstellung der richtigen Flugtechnik für den Start, den Flug und die Landung.  
HERSTELLUNG: Ralf Heuber zusammen mit dem DHV-Lehrteam. FILMDAUER: 15 Minuten.  
Zum Verkauf als VHS-Video.

### TEST

Spannung und Action bei den Gutesiegeltests der Drachen und Gleitschirme. Austolen der Grenzbereiche durch extreme Flugmanöver bei den Testflügen.  
Herstellung: Charlie Jöst. Filmdauer: 20 Minuten.  
Zum Verkauf als VHS-Video.

### HEITER BIS WOLKIG

Heiteres und Lustiges aus den Anfangstagen des Drachenfliegens.  
HERSTELLUNG: 1985 zusammengestellt von Charlie Jöst aus zahlreichen Amateurstreifen. FILMDAUER: 25 Minuten.  
Zum Verkauf als VHS-Video.





# Alles zum Sitzschirmsturz

Noch nie war die Auswahl so groß, die Innovationen so fruchtbar. Sitzgurtsysteme unterliegen neuen Sicherheits- und Qualitätsansprüchen und für viele Piloten stelle sich die Frage: Ist mein Gurtzeug noch zeitgemäß? Worin liegen die Vor- und Nachteile der verschiedenen Systeme und worauf ist beim Neukauf eines geeigneten Gurtzeugs zu achten?

Fluglehrer und Lehrteammitglied Klaus Irschik hat sich ausführlich mit der Materie beschäftigt und gibt auch im nächsten Info Tips dazu.

## Schier grenzenlose Vielfalt

Tatsächlich war die Auswahl noch nie so reichhaltig wie zur Zeit. Hat doch fast jeder Hersteller sich emsig bemüht, noch vor der Free-Flight sein Angebot zum Thema Rückenschutz und »Antiherausfallsicherung« serienreif zu bekommen. Noch nie gab es solch eine Menge an Neuheiten wie in diesem Jahr. Der Markt ist rege, denn der Anteil der Piloten mit veraltetem Gurtzeug ist immer noch immens. In diesem Artikel möchte ich einen Überblick über das derzeitige Angebot geben, wobei ich mich auf das Gurtzeug des Normalpiloten beschränken möchte. Schulungs-, Wettkampf-, Doppelsitzer-, Bergsteiger- und Kindergurtzeuge finden somit keine Berücksichtigung.

## Sechs Fragen

Beim Kauf eines neuen Gurtzeuges oder bei der Überprüfung seines bisherigen Gurtzeuges müssen 6 Fragen beantwortet werden. Sind alle Fragen zufriedenstellend überprüft, kann nichts mehr schief gehen - die richtige Wahl ist getroffen!

1. *Wohin mit dem Rettungsgerät?*
2. *Welche »passiven Schutzeinrichtungen« bietet das Gurtzeug*
3. *Welche Auswirkungen hat die Gurtanbringung und Einstellung auf die Flugtechnik?*
4. *Wie steht es mit der Bequemlichkeit?*
5. *Wie steht es mit der Funktionalität?*
6. *Wer kann mich fachgerecht beraten und erhalte ich den dauerhaften Service?*

## Rettungsgerät quo vadis?

### Vorne - seitlich - hinten - unten

Zugegeben, die Wahrscheinlichkeit, daß das Rettungsgerät in Aktion tritt, ist relativ gering - aber wenn der Zeitpunkt gekommen ist, dann muß es hundertprozentig funktionieren. Es gibt insgesamt sechs Möglichkeiten, das Rettungsgerät am Gurtzeug zu integrieren und dies sollte auch das erste Kriterium bei der Wahl des Gurtzeuges sein. Um es gleich vorweg zu nehmen - jede Anbringungsart birgt Vor- und Nachteile, über die der Pilot genauestens informiert sein muß. Leider kann auch nicht jedes Rettungsgerät in jedes Gurtzeug eingebaut werden. Aufgrund dieser Tatsache wurde vor einiger Zeit die sogenannte Kompatibilitätsprüfung, kurz K-Prüfung eingeführt. Hierbei überprüft ein Fachmann, ob der korrekt eingebaute Schirm vom Piloten in akzeptabler Zeit ausgelöst werden kann und ob der Rettungsschirm richtig mit dem Gurtzeug verbunden ist. Hierzu gehört außerdem die Überprüfung der Verbindungselemente, der korrekte Verlauf der Verbindungsleine(n) sowie die Überprüfung und die eventuelle Anbringung eines Sollbruchfadens, der gegen das unbeabsichtigte Heraus-

fallen helfen soll. Um Funktionalität und Wurfübung zu trainieren empfiehlt sich der Besuch eines Performance-Trainings (Performance Teil 2). In dieser meist in der Turnhalle durchgeführten Veranstaltung dreht sich dann alles um das Thema Rettungsgerät und seine Bedienung.

## Die Anbringungsarten im Überblick

Um eine bessere Übersicht zu gewährleisten sind in der Tabelle auf Seite 65 nun alle Vor- und Nachteile gegenübergestellt. Verkaufsrenner Nr. Eins ist bei den »Normal- und Gelegenheitspiloten nach wie vor die seitlich integrierte Version und die Frontcontainerlösung. Wettkampfpiloten entscheiden sich neuerdings meist für den neuen Topcontainer. Die Rückenversion und die Version unter dem Gesäß sind - mehr oder weniger - out.

## Safety First - die passiven Schutzeinrichtungen

### Schutz beim Crash

In diesem Bereich hat sich im vergangenen Jahr enorm viel getan. Im Wesentlichen orientierte sich die Entwicklung an den aufgetretenen Verletzungen. In Sachen »effektive Dämpfung« konnten wertvolle Informationen aus der Automobilindustrie gewonnen werden. Die Österreicher führten bereits vor 1 Jahr die Protektorpflicht ein und der DHV hat damit begonnen, Protektoren auf ihre Effektivität zu testen. Ganz wichtig ist, daß, wie auch beim Rettungsgerät, Gurtzeug und Schutzeinrichtung aufeinander abgestimmt sind. Leider können nur wenige Lösungen zufriedenstellend nachgerüstet werden. Sollte eine Nachrüstung in Frage kommen, so muß vor allem darauf geachtet werden, daß der Protektor ausreichend Platz im Gurtzeug findet. In 90 Prozent aller Fälle ist das Protektorfach aber zu klein, um einen »DHV-Norm-Protektor« einzubauen. Ein zu

kleines Protektorfach verschlechtert in aller Regel den Sitzkomfort. Oftmals gibt es dann auch keine Möglichkeit, den Packsack so zu verstauen, daß er im Flug nicht drückt. In seltenen Fällen wirkt sich der Protektor positiv auf den Sitzkomfort aus. Wenn das Protektorfach im Gurtzeug nicht exakt auf den Protektor abgestimmt ist, muß dieser - in der Regel mit Klettbindern - im Gurtzeug fixiert werden. Ist der Rückschützer nicht fixiert, so kann es leicht passieren, daß dieser beim Aufprall verrutscht und damit nur eingeschränkt funktioniert. Auch ein von vornherein gequetschter Protektor erfährt deutliche Einbußen in der Funktion.

## Die Prüfkriterien

Bei den untersuchten Unfällen wurde schnell klar, daß Wirbelsäule und



Foto: Klaus Reichle



Anbringungsart	Vorteile	Nachteile
Seitlich extern (Rechtshänder rechts, Linkshänder links am Gurtzeug)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ im Blickfeld des Piloten platziert, daher eine effektive Wurftechnik möglich</li> <li>■ kurze Verbindung zwischen Auslösegriff und Innencontainer</li> <li>■ kann an jedem Gurtzeug nachträglich leicht angebracht und wieder entfernt werden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Gerät baumelt vor allem beim Startvorgang</li> <li>■ Manche Fluggeräte fliegen aufgrund der Asymmetrie nicht mehr geradeaus</li> <li>■ Die Fangleinen können sich leicht daran verheddern</li> <li>■ oftmals sehr hoher Packdruck und hohe Auslösekräfte</li> </ul>
Seitlich integriert (Anbringung siehe oben)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ im Blickfeld des Piloten platziert</li> <li>■ kurze Verbindung zwischen Auslösegriff und Innencontainer möglich, daher eine effektive Wurftechnik möglich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Manche Fluggeräte fliegen aufgrund der Asymmetrie nicht mehr gerade aus</li> </ul>
Frontcontainer, (Rechts- und Linkshänderanbringung muß berücksichtigt werden)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Optimal im Blickfeld des Piloten platziert</li> <li>■ kurze Verbindung zwischen Auslösegriff und Innencontainer möglich, daher hohe Wurfeffektivität</li> <li>■ beidarmige Auslösemöglichkeit</li> <li>■ Symmetrie ist gewährleistet</li> <li>■ Ausgewogene Gewichtsverteilung (vorne - hinten)</li> <li>■ Instrumentenanbringung auf dem Rettungsgerät gut möglich (Cockpit-Situation)</li> <li>■ Pilot wird beim Anziehen des Gurtzeugs jedes Mal an das Rettungsgerät erinnert, da er den Container vor jedem Flug einhängen muß</li> <li>■ Das Gurtzeug hat auf dem Rücken eine größere Stauraummöglichkeit</li> <li>■ Kann fast an jedem Gurtzeug nachgerüstet werden!</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Leichte Sichtbehinderung nach vorn</li> <li>■ Leichte Behinderung bei der Einnahme der Vorlage bei Start und Landung</li> <li>■ Leichte Einschränkungen bei der Körpersteuerung</li> <li>■ Frontcontainer muß vor jedem Start eingehängt werden (Anm. des Verf.: Pädagogisch sehe ich das eher als Vorteil, da der Pilot vor jedem Flug an das Gerät erinnert wird.</li> <li>■ Es ist eine spezielle Klinke fürs Schleppen notwendig bei manchen Nachrüstsystemen baumelt der Frontcontainer beim Start</li> <li>■ Verdeckt beim Check die Sicht auf die Beinschlaufen</li> </ul>
Container unter dem Sitz	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ sehr gut im Schwerpunkt des Piloten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ häufig sehr lange Verbindung zwischen Auslösegriff und Innencontainer</li> <li>■ Es besteht sehr große Gefahr, das R-Gerät durch den Beschleuniger zu werfen !! - Gefährlich</li> </ul>
Rückencontainer (Rechts- und Linkshänderanbringung muß berücksichtigt werden)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ keinerlei Steuer- und Sichtbehinderungen</li> <li>■ gute aerodynamische Lösung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ häufig extrem lange Verbindung zwischen Auslösegriff und Innencontainer, damit nicht optimale Wurfeffektivität</li> <li>■ Griff oft deutlich außerhalb des Pilotenblickfeldes</li> <li>■ oftmals sehr kleiner Stauraum für Packsack etc.</li> </ul>
Topcontainer	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ keinerlei Steuer und Sichtbehinderungen</li> <li>■ gute aerodynamische Lösung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ häufig lange Verbindung zwischen Auslösegriff und Innencontainer</li> <li>■ gewöhnungs- und »übungsbedürftige« Auslösetechnik</li> <li>■ komplizierte Verschlusstechnik</li> <li>■ Schwerpunkt verschiebt sich nach oben, dadurch eventuelle Probleme beim Aufrichten</li> </ul>

Becken in erster Linie zu schützen sind. In vielen Fällen kommt der Pilot tatsächlich mit den Beinen oder auch gleich mit dem Gesäß auf dem Boden auf. Beim klassischen Unfall erfolgt ein axialer, d.h. eine in Längsrichtung der Wirbelsäule verlaufender Stoß. Selbst bei einem total deformierten Gleitschirm liegt die Fallgeschwindigkeit bei ca. 5-7 Meter pro Sekunde. Dies entspricht einem Sprung aus 1,5 - 2,5 Meter Höhe. Zum Glück kommt es nur in wirklich seltenen Fällen zu Verletzungen mit bleibenden Schäden.

Geprüft wird mit einem 50 kg schweren Gewicht, welches aus 1,5 Metern Abwurfhöhe auf eine ebene Platte kontrolliert auftrifft. Mittels Sensoren wird dann der Verzögerungswert gemessen. Der Wert der Verzögerung muß dabei unter 20g liegen (20-fache-Erdbeschleunigung - ein 100 kg-Pilot wiegt dann 2 Tonnen!) Wissenschaftliche Untersuchungen gehen davon aus, daß ein menschlicher Wirbelkörper kurzzeitig diese Belastung aushalten kann - trotzdem sollte man wissen, daß die Beine immer noch die besten Stoßdämpfer darstellen, d.h. einfach auf den Hintern fallen lassen ist eine schlechte Lösung. Entscheidend für diese Dämpfung ist immer der Weg zwischen Knochen und Boden, quasi die Knautschzone. Um passable Werte zu erreichen, müssen diese Protektoren daher ein relativ großes Volumen einnehmen. Speziell bei kleineren Piloten kann sich dies durchaus auch startbehindernd auswirken!

Aufgrund der Abmessungen moderner Gurtzeuge ist außerdem meist die Anschaffung eines neuen Packsacks von Nöten.

Fast alle neu entwickelten Protektoren sind frei kombinierbar, d.h. sie sind nicht an spezielle Gurtzeuge gebunden.

Falls ein Gurtzeug nachgerüstet wird, so muß in jedem Fall darauf geachtet werden, daß die Auslösefunktion des Rettungsgeräts uneingeschränkt möglich bleibt. Wenn die Gefahr einer Wasserlandung ansteht, sollte der Protektor ausgebaut werden. Er erweist sich hier nämlich als ein perfekter Auftriebskörper, der den Kopf des Piloten immer wieder unter Wasser drücken kann.



Foto: Hans Bock

## Die derzeitigen Protektorarten im Überblick

Da es in der Zwischenzeit eine Serie an Mischprodukten gibt, erweist es sich als mühselig, die Protektoren verschiedenen Kategorien zuzuordnen. Sicher ist, daß es viele Möglichkeiten gibt, den geforderten Verzögerungswert zu erreichen - das Ei des Kolumbus scheint allerdings noch nicht entdeckt worden zu sein. Jeder Protektor setzt neben dem korrekten Einbau immer auch eine gewisse Wartung voraus. Gerade die sehr leichten »Ein-Crash-Protektoren« können bei unsachgemäßem Transport oder auch schon bei leichtem Bodenkontakt Beschädigungen abbekommen.

## Nicht nur heiße Luft

Einer der ersten Schutzeinrichtungen war der klassische Airbag. Hierbei strömt Luft von vorne unten während der Startphase über ein Ventilsystem in einen Hohlraum, der somit eine Knautschzone bildet - die Dämpfung

wird also durch ein Luftfüllung mittels Staudruck erzeugt.

Um eine hohe Verzögerung zu erlangen, ist ein relativ großer Raum von Nöten. Das System ist in der Regel erst kurz nach dem Start voll aktiviert, bietet also bei einem Aufsetzer während des Starts keinen optimalen Schutz. Im zusammengefalteten Zustand nimmt hingegen dieses System kaum mehr Stauraum in Anspruch und kann somit wieder gut im Packsack verstaut werden. Das ganze System besteht in der Regel aus einer Druckkammer, welche vom Gesäß bis zu den Schultern reicht.

Teilweise können diese Luftsäcke auch an alte Gurtzeuge angebaut werden. Meistens ist dadurch die Umstellung auf einen Frontcontainer (Rettungsgerät vorne) notwendig.

## Dauerhaft verformbare Dämpfungskörper - »Ein-Crash-Protektoren«

Jeder kennt dieses Prinzip von den Fahrradhelmen her. Oftmals werden dies Formschäume auch in der Automobilindustrie als Seitenaufprallschutz in den Türen verwendet. Durch entsprechende Hohlräume kommt dieser ebenfalls recht wirksame Schutz mit einem sehr geringen Gewicht aus. Das styroporartige Material ist aber aus hochwertigem Neopolen/BASF und sieht nur auf den ersten Blick relativ zerbrechlich aus. Bei einem härteren Bodenkontakt sollte in jedem Fall kontrolliert werden, ob Beschädigungen vorliegen. Auch beim Transport ist eine gewisse Vorsicht geboten. Ein großer Vorteil liegt auch in der doch relativ geringen Bauhöhe.

## Schaumstoff-Airbags

Diese Art des Rückschutzes ist diejenige, die bislang am weitesten verbreitet ist. Oftmals sind beispielsweise auch Staudruckprotektor und Schaumstoffprotektor kombiniert anzutreffen.

Das System besteht aus getrennten Luftpokammern. Diese sollen verhindern, daß die Luft dorthin entweicht, wo gerade ein Aufprall stattgefunden hat. Diese entsprechend geformten kissenartigen Gebilde lassen sich auch mit ei-

ner harten Außenplatte versehen um einen Durchdringungsschutz (Ast bspw.) zu gewährleisten. Beim Transport können diese schaumstoffgefüllten Luftkissen relativ klein zusammengerollt werden. In der vollen Entfaltung liegt das Volumen jedoch deutlich über dem Eincrashprotector bzw. dem Hartschaumprotector.

### Hartschaumprotectoren

Hier liegen die Vorteile auch in der relativ geringen Bauhöhe. Bereits beim



ersten Eintauchen des Gesäßes ist die volle Bremswirkung garantiert. Form und Größe bleiben beim Verstauen und Transportieren leider erhalten. Wie auch der Eincrashprotector sollte dieser immer wieder auf Beschädigungen untersucht werden.

### Seitenprotectoren

Nach wie vor sind asymmetrische Einklappungen ein heißes Thema beim Gleitschirmfliegen. Oftmals ist ein blitzschnelles Wegdrehen des Schirms die Folge und der Pilot gerät in eine Drehbewegung. Gelingt es dem Piloten nicht, diese rechtzeitig zu stoppen, so kann es zu seitlichem Aufprall auf dem Hindernis kommen. Einige Hersteller haben deswegen ihre Gurtzeuge mit seitlichen Knautschzonen ausgestattet. Häufig sind dies runde oder eckige Schutzflächen auf der Basis der Schaumstoffairbags. Das Gurtzeug wird dadurch allerdings wieder breiter in seinen Ausmaßen. Ein sehr ausladender Transporttrucksack wird erforderlich.

### Herausfallen - Nein danke!

Nicht geschlossene Beingurte haben im vergangenen Jahr einige schwerwiegende Unfälle ausgelöst. Um dem vorzubeugen, müssen bei allen neuen Gurtzeugen technische Lösungen gefunden werden, die das Vergessen deutlich erschweren bzw. ausschließen. Hierbei sind einige interessante Lösungen auf den Markt gekommen. Einige Hersteller kombinieren hierbei den Beingurt mit dem Brust/Bauchgurt. D.h., wenn der Brust/Bauchgurt geschlossen ist, dann ist auch der Beingurt gesichert. Dieses System kann in einer Fachwerkstatt auch an alte Gurte nachgerüstet werden.

Andere wiederum kombinieren Brustgurt und Beingurt in einer Einheit.

Eine dritte Version ist die Lösung durch eine Art »Wegfahrsperr«-. Hierbei kann der Tragegurt des Gleitschirms nur mit dem Gurtzeug verbunden werden, wenn der Beingurt verriegelt ist!

Die beste Lösung ist jedoch nach wie vor ein konsequent durchgeführter Startcheck und somit wären alle Probleme gelöst!



# gebrauchtmarkt

## ANZEIGENSCHLUSS GEBRAUCHTMARKT

10.10.99 – Info Nr. 103  
Später eingehende Kleinan-  
zeigen werden automatisch  
in das nachfolgende Info  
aufgenommen.

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

Anzeigen bitte nur schriftlich mit dem Anzeigenauftrag!

## Gleitsegel

### 1

**Black Magic 27**, Bj. 90, kein Check, lila/grün, Komplettausrüstung, Rettung Sigma Minitex, Brüuniger Alto Vario P II, Tel.: 02464/905905

**Funiac M**, Bj. 4/97, rot/weiß, Gurtzeug UP Action, Rettung UP Profile 22, Helm Kiwi Evolution, DM 3.900,-, Tel. 0234/72481

**Funiac M**, Bj. 96, rot-gelb, DM 1.000,-, Tel.: 07021/74837

**Funiac M**, Bj. 3/97, blau/gelb, VB DM 2.400,-, Tel.: 0751/5574690

**Funiac M**, Bj. 8/96, blau-gelb, DM 2.100,-, Tel.: 02102/69278

**Magic Cloud 27**, Bj. 92, pink, VB DM 500,-, Tel.: 0177/4918107

**Magic Cloud 27**, Bj. 6/91, pink/gelb, Packsack Para Alpin, Gurtzeug Charly Rodeo, Bj. 6/91, Charly Second Chance 96, Bj. 9/91, Brüuniger Alto Vario Basis, Bj. 6/93, VB DM 750,-, Tel.: 02771/36430

**Nova Philou 23**, Bj. '95, pink, DM 1.000,-, Tel.: 07183/8061

### 1 GH

**Nova Philou 26**, Bj. 6/96, DM 1.500,-, Check 9/2000, Tel.: 040/25496633

**Nova Philou 26**, Bj. 9/96, incl. Gurtzeug Primus mit Protector, Rettungsgerät Revolution 1, Helm und Brüuniger-Vario, DM 1.800,-, Tel.: 0721/709435

**Nova Philou 26**, Komplettausstattung (Gurtzeug, Helm, Rettung, Höhenmesser), Tel.: 089/988125

### 1-2

**Advance Bi-Beta**, blau, Komplettausrüstung, 2 Sup-Air-Tandem-Gurtzeuge, 2 Helme, Anzüge, kpl. VB DM 5.800,-, Tel.: 06164/1438 od. 0172/9627124

**Advance Bi-Beta**, Bj. 10/97, blau-gelb, incl. Advance Doppelsitzergurtzeug Probi mit Tandemrettung Perche Anular, VB DM 5.300,-, Tel.: 08728/791 ab 18.00 Uhr

**Advance Bi-Beta**, Bj. 8/97, rot/weiß, Check 11/2000, VB DM 3.700,-, Tel.: 07121/890914

**Advance Epsilon 2/25**, Bj. 7/97, DM 3.000,-, Gurtzeug Charly Easy, Bj. 96, inkl. Supair Protector u. Rettung, DM 500,-, Helm Swiss Helmet, Bj. 95, DM 150,-, Tel.: 07152/53340

**Athlete Neo 11,5**, ohne Check, Tel.: 08106/302783

**Atlas L**, Bj. 5/98, VB DM 3.100,-, Tel.: 09187/6420

**Atlas L**, Bj. 5/98, VB DM 2.700,-, Tel.: 09187/6420

**Atlas L**, Bj. 7/98, blau/rot, DM 2.350,-, Tel.: 089/7854387

**Atlas M**, Bj. 5/99, DM 2.550,-, Tel./FAX: 06232/40623

**Atlas M**, Bj. 3/98, gelb/rot, VB DM 2.600,-, Gurtzeug Sup Air Evolution, Bj. 97, mit Frontcontainer, DM 500,-, Overall I, DM 180,-, Tel.: 07361/941865

**Atlas XL**, Bj. Protector-Gurtzeug, Reserve Firebird RS 2, 7/98, Vario, Helm, DM 3.900,-, Tel.: 06224/919232 od. 0172/8206910

**Atlas XL**, Bj. 8/98, gelb/lila, VB DM 3.500,-, Gurtzeug, Protector, Rettung, NP DM 6.300,-, VB DM 4.900,-, Tel.: 08262/2460 od. 0172/8261681

**Boogie L**, Bj. 6/95, VB DM 450,-, magenta, Check 6/2000, incl. Gurtzeug Sup Air mit Luftpolster, Tel.: 08025/999753 od. 0177/4921448

**Boogie L**, Bj. '95, VB DM 1.800,-, magenta, Check 06/2000, incl. Gurtzeug Sup Air mit Protector, Tel.: 0951/17050

**Dimension 27 Modell 91**, Bj. 93, VB DM 900,-, Tel.: 07152/564233

**Dolphin 24**, Bj. 12/95, lila-weiß, Check bis 2000, VB DM 750,-, Tel.: 07231/356786 od. 0170/3529477

**Dream 90/24**, Bj. 91, Check neu, mit Rettung, Vario P II u. Helm, kpl. DM 800,-, Tel.: 07361/68187

**Dream 90/24**, Bj. 91, Gurtzeug, Rettung, Helm, Check fällig, DM 800,-, Tel.: 07422/8592

**Dream 90/24**, Bj. 91, Check neu, mit Rettung, Vario P II, Helm, Kpl. DM 600,-, Tel.: 07361/68187

**Fat Willie**, Bj. 10/98, rot/weiß, DM 3.300,-, Tel.: 0172/8914808 od. 08022/76583

**Graffiti Sport XL**, Bj. 6/96, pink, Check neu, VB DM 2.300,-, Gurtzeug Perche Klick mit Rettungsgerät Oscar 16 (VB DM 650,-), Brüuniger AV Competition mit PC-Zubehör (VB DM 650,-), komplett DM VB DM 3.600,-, Tel./Fax: 030/7032434 od. 0172/3866609.

**Graffiti Large**, Bj. '93, Check neu, VB DM 1.200,-, Tel.: 07425/325228

**Graffiti Large**, Bj. 6/95, lila, Gurtzeug Perche Perfect Integral, Rettung Oscar 18, Packsack, Helm, VB DM 2.500,-, Tel.: 0030-1-9670842

**Graffiti Large**, Bj. 5/95, lila, Gurtzeug Perche Perfect Integral, Rettung Oscar 18, Packsack, Helm, VB DM 2.500,-, Tel.: 0521/3058243 oder e-mail: guenther.hess@unilever.com

**Graffiti Medium**, Bj. 4/94, pink, Gurtzeug Moyes CC Top, inkl. Rettung, Helm, Packsack, VB DM 2.900,-, Tel.: 0661/73505

**Graffiti Medium**, Bj. 94, Rettung Oscar, Gurtzeug Perche, Check neu, DM 1.050,-, Tel.: 07743/1548

**Level 80**, Bj. 3/98, mit Airbag-Gurtzeug und Rettungsgerät, Preis VB, Tel.: 09738/218

**Nova Philou 29**, Bj. 4/97, türkis, Check 5/2001, DM 1.900,-, Tel.: 06222/67389

**Nova Philou 29**, Bj. 97, hellblau, neuer Check, DM 2.100,-, Tel.: 06221/419043

**Nova Philou 29**, Bj. 97, pink, SX-Air Protector, Revolution II Reserve, NP DM 7.498,-, VB DM 5.800,-, Tel.: 0171/7791161

**P 22/31**, Bj. 95, Check neu, lila, inkl. Gurtzeug UP Action LX 94 mit Protector, Sigma Rettung Minitex 150, Vario Basis SP, Helm Charly grün, kpl. DM 2000,-, Tel.: 0171/6591818 od. 09077/708216

**P 22/31**, Bj. 8/93, Check 8/00, Gurtzeug Skyline Supersede incl. Protector, Rettungsgerät Columbus 18, Vario Brüuniger, Alto Basis, kpl. DM 1.250,-, Tel.: 07306/4666

**Vision Classic S**, Bj. 11/97, incl. Gurtzeug, Rettungsgerät und Brüuniger-Vario, VB DM 3.000,-, Tel./Fax: 0761/702626

### 1-2 G

**Boogie M**, Bj. 8/95, magenta, Beschleuniger, Check 9/01, DM 1.650,-, Tel.: 05130/40645

**Flyair 950**, Bj. '92, lila-pink, Check 3/2000, incl. Gurtzeug und Rettungsgerät Sigma Minitex 110, DM 690,-, Tel.: 0761/133321

### 1-2 GH

**Arcus L**, Bj. 5/99, blau-weiß, VB DM 4.300,-, Tel.: 0173/3205750 od. 0711/4800878

**Arcus M**, Bj. 1/99, blau, DM 3.800,-, Tel.: 07032/28625

**Arcus M**, Bj. 1/99, DM 4.400,-, Tel.: 02232/496

**Arcus M**, Bj. 2/99, blau, DM 4.000,-, Tel.: 08728/791 ab 18.00 Uhr

**Flair L**, Bj. 6/98, mit Gurtzeug und Rettungsgerät, VB DM 3.200,-, Tel.: 09942/6200

**Flair L**, Bj. 3/99, gelb, DM 3.800,-, Tel.: 08024/4484 od. 0172/8059439

**Flair L**, Bj. 7/87, rot-weiß, DM 3.200,-, Tel.: 0171/5761876

**Flair M**, Bj. 12/98, lila, DM 2.900,-, Tel.: 08022/9675-20 (Babsi) tags od. 08021/9290 abends

**Pro Design Relax 36**, Bj. 5/98, VB DM 3.600,-, Vonblon-Gurtzeug evtl. m. Airbag, Tel.: 07478/261567

**Pro Design Relax 36**, Bj. 3/98, rot/weiß/gelb, DM 3.050,-, Tel.: 05692/8968

**Pro Design Relax 36**, Bj. 4/98, incl. Gurtzeug und Rettungsgerät, DM VB 2.990,-, Tel.: 02541/87515

**Saga Large**, Bj. 5/97, blau, inc. Gurtzeug Magic, Protector, Rettung, Rucksack, Check neu, VB DM 3.900,-, Tel.: 09726/909097

**Sinus L**, Bj. 4/98, rot, Zubehör, Fußbeschleuniger, Rucksack, Kompressionsbeutel u. Band, DM 3.350,-, Tel.: 02173/71858 o. 0172/2009802

**Sinus M**, Bj. '98, rot, DM 2.900,-, Tel.: 0821/512567

### 1-2 GX

**P 21/29**, Bj. 93, lila/grau/gelb, o. Check, mit Paratech Gurtzeug, mit Charly Rev II Rettungsschirm, VB DM 1.500,-, Tel.: 06633/5326

**P 21/29**, Bj. 93, weiß-orange, Check bis 2001, mit Gurtzeug und Rettungsschirm, Tel.: 0551/795347

**P 22/28**, Bj. '93, pink, Check neu, incl. Gurtzeug »Modular«, VB DM 2.000,-, Tel.: 089/7695544 abend od. 089/661572 tags

2

**A 5-26 Sport**, Bj. 5/96, orange, Check 5/2000, DM 1.000,-, Tel.: 07081/384313 ab 17.00 Uhr

**A4 28**, Bj. 2/95, gelb, inkl. Rucksack, Check 5/00, VB DM 850,-, Tel.: 07056/2592

**A4 28**, Bj. 93, Check 4/2000, Beschleuniger, Packsack, VB DM 500,-, Tel.: 07127/972951

**A4-25**, Bj. '93, Check 4/2000, VB DM 500,-, Tel.: 07127/70779

**Advance Epsilon 26**, Bj. 95, türk./pink, DM 1.500,-, Tel.: 07257/930200

**Apache II 26**, incl. Gurtzeug, Rettungsgerät und Helm DM 1.500,-, Tel.: 0221/7127680

**Apache II 26**, Bj. 93, pink, Check neu, Rettung Charly, Gurtzeug Paratech Modular, Helm, Vario, DM 2.000,-, Tel.: 0221/2407486 oder 0171/8810823

**Apache II 26**, Bj. 7/93, DM 500,-, Packsack Supair/M, Bj. 5/98, DM 100,-, Gurtzeug Freex Control, Bj. 5/98, DM 800,-, Helm Swiss Helmet, Bj. 95, DM 150,-, Tel.: 07152/53340

**Apollo 27**, incl. Rettungsgerät, 2 Gurtzeuge, Helm, Vario, Fernglas, Schleppklinke, Kompass und Windmesser, DM 2.000,-, Tel.: 02921/84317

**Aspect L**, Bj. 3/98, blau-weiß, incl. Gurtzeug Sup Air, Rettungsgerät Minitex 110 und Bräuniger-Vario Basis, VB DM 3.000,-, Tel.: 0541/70442

**Aspect M**, Bj. 8/96, VB DM 2.500,-, Tel.: 0711/7656920

**Aspect M**, Bj. 8/97, VB DM 2000,-, Tel.: 036082/90162

**Aspect M**, Bj. 5/96, blau/gelb, Gurtzeug, Rettung, DM 2.500,-, Tel.: 08158/2870

**Aspect M**, Bj. 12/96, DM 1.500,-, Tel.: 05534/1914

**Aspect S**, Bj. 9/96, lila-gelb, VB DM 1.900,-, Tel.: 0711/2348495

**Aspect S**, Bj. 9/96, lila/gelb, VB DM 1.900,-, Bräuniger AV Competition GPS, Speedsensor, PC-Zubehör, VB DM 900,-, Tel.: 0711/2348912

**Aspect S**, Bj. 10/96, blau-gelb, Check 10/2000, VB DM 1.800,-, Tel.: 0202/448482

**Bliss Large**, Bj. 8/93, a. Check, Perche Perfect Gurtzeug, Bj. 93, VB DM 1.100,-, Tel.: 030/8615653

**Bliss Large**, Bj. 94, violett, Flight Design A4 25, Bj. 94, rot, kpl. mit Helm, Gurt, Rettung, Packsack, Flugoverall, Vario, für je DM 1.600,-, Tel.: 0228/9401242 tagsüber

**Compact 33**, Bj. '94, gelb, DM 500,- ohne bzw. DM 850,- mit Check, Tel.: 0821/512567

**Discus 2000/70**, Bj. 94, Check neu, DM 1.200,-, Tel.: 0173/9305459

**EQ Sport 26**, Bj. 10/90, Gurtzeug Supine Firebird, VB DM 500,-, Tel.: 09431/41317

**Frantic Plus M**, weiß/orange, mit Check, DM 2.000,-, Tel.: 07541/22635

**Frantic Plus M**, Bj. 4/96, Check 6/00, weiß/orange, VB DM 1.300,-, Tel.: 089/986450

**G-Sport L**, Bj. 95, Check bis 2001, VB DM, Tel.: 0171/6929760 od. 02331/181031

**G-Sport XL**, incl. Gurtzeug Turtle II, Rettungsgerät, Vario Flytec 4010, Flugoverall Sup Air XL, und Helm Icaro Integral XL, DM 5.500,-, Tel.: 08824/944227

**Marlin 23**, Bj. '95, mit Gurtzeug Firebird, Rettungsgerät, Helm, Bräuniger Vario und neuem Overall, alles zusammen DM 2.100,-, Tel.: 08022/76300

**Marlin 23**, Bj. 5/95, pink/weiß, VB DM 900,-, Tel.: 07432/15220

**Marlin 23**, Bj. 7/95, violett, VB DM 1.000,-, Tel.: 02053/4652

**Marlin 26**, Bj. 12/93, ohne Check, VB DM 500,-, blau, Tel.: 07021/559442

**Marlin 29**, Bj. '94, lila-weiß, VB DM 1.200,-, Tel.: 07153/49333

**Merak 27**, Bj. 1/96, Check 02/01, Gurt, Packsack, DM 1.200,-, Tel.: 07551/2157

**Merak 29**, Bj. 1/96, Check 2/01, Packsack, DM 1.400,-, Tel.: 07551/2157

**Merak 31**, Bj. 7/95, VB DM 1.500,-, Tel.: 09851/3597

**Mistral 27**, Bj. 5/96, türk., VB DM 1.950,-, Check 6/00, Tel.: 09903/332 od. 0171/8066419

**Mistral 30**, Bj. 8/96, lila-weiß, Check bei Kauf neu, Preis VB, Tel.: 09372/922112 od. 922113 Fax.

**Mistral Twin 42**, Bj. 4/97, VB, Tel.: 08022/65421

**Nova Phocus 29**, Bj. 9/94, incl. Gurtzeug mit Protektor Bj. 96, DM 1.600,-, Tel.: 06238/929554

**Nova Phocus 29**, Bj. 8/94, blau-grün, incl. Gurtzeug, Rettungsgerät Parasail VB DM 1.600,-, Tel.: 0177/4918107

**P 40 Biplane**, neuer Check, DM 1.500,-, Tel.: 08373/7016

**P 40/26**, Bj. 7/95, Check neu, VB DM 1.200,-, Tel.: 07425/21616

**P 40/29**, Bj. '93, pink-weiß, incl. Gurtzeug Modular, Rettungsgerät Charly 96 und Vario, VB DM 700,-, Tel.: 08636/698891

**P 40/29**, Bj. '93, lila, Check 5/01, VB DM 800,-, Tel.: 089/12392348

**Phocus 26**, Bj. 6/94, Check 10/98, blau/lila, Gurtzeug Husky, VB DM 1.100,-, Tel.: 0761/8098991

**Pro-Feel 37**, türk., Bj. 5/97, Check 2/2001, VB DM 1.950,-, Tel.: 09903/332 od. 0171/8066419

**Saber M**, Bj. '97, weiß-rot, Check neu, DM 2.800,-, Tel.: 0821/705917

**Sonic Large**, Bj. '96, weiß, VB DM 1.600,-, Tel.: 07308/5824

**Sonic XLarge**, Bj. 2/97, weiß, neuer Check, neue Tragegurte, VB DM 1.700,-, Tel.: 07621/580115

**Sonic XLarge**, Bj. 4/96, violett, VB DM 1.500,-, Tel.: 02053/4652

**Soul L**, Bj. 4/97, grün, Check neu, DM 1.500,-, 08022/3945 (Herbert)

**Soul L**, Bj. 8/96, DM 1.600,-, evt. mit Gurtzeug (XC-Pro L-Flight-Design), DM 600,-, Tel.: 06406/71698

**Soul M**, Bj. 10/97, DM 1.900,-, Rettung RS II Bj. 7/97 DM 450,-, Gurtzeug Fly-Design mit Protektor DM 300, Funkgerät RL 103 DM 250,-, komplett mit Integral-Helm Angel, Stiefel Gr. 43 und Overall Gr. 48/50 für DM 2.900,-, Tel.: 06131/834706 Fax.: 834625

### 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.

**Soul M**, Bj. 10/97, Packsack, DM 1.900,-, Rettungsgerät RS 2, Bj. 7/97, DM 450,-, Gurtzeug Fly-Design HighDef. m. Rückenprotektor, Speedsystem, inkl. Karabinerhak., DM 300,-, Fukkgerät, RL 103, DM 250,-, kpl. m. Integralhelm, Gr. XL, Flugstiefel, Gr. 43, Overall Gr. 48/50, DM 2.900,-, Tel.: 06131/834706

**Space 22**, Bj. '93, gelb, mit Gurtzeug, Rettungsgerät, Helm und Vario, VB DM 500,-, Tel.: 0721/811158 od. 856759

**Space 24**, Bj. '93, pink, DM 850,-, Tel.: 08845/9522

**Space 27**, Bj. '93, türk., VB DM 1.700,-, Tel.: 0172/3532882

**Spear M**, Bj. 2/98, rot, DM 2.450,-, Tel.: 06659/1455

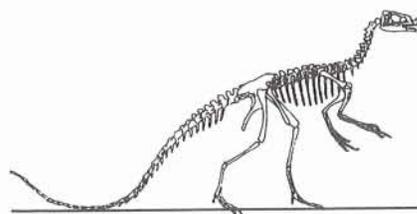
**Stellar 33 mit Speeds**, DM 500,-, Rettungsschirm Charly, Bj. 97, DM 300,-, Tel.: 08024/91553

**Super Space L**, Bj. 95, weiß, DM 1.500,-, Tel.: 07131/380299

**Super Space L**, Bj. 12/94, türk., VB DM 990,-, Tel.: 02773/73400

# WILLSWING

## World Record Hang Gliders since 1973



200 Mio. J. v. Chr.



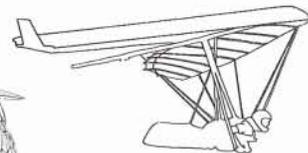
180 Mio. J. v. Chr.



135 Mio. J. v. Chr.



70 Mio. J. v. Chr.



1973

Prepare to be a bird. Fly Wills Wing Hang Gliders. Wills Wing Europe: Fassergasse 27a A-6060 Hall i.T. · Ph.+43-5223-43747 · Fax-43746 · e-mail:flywills@ping.at · www.willswing.com

# gebrauchtmarkt

## Haftungsausschluß!

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

**Synto 27**, Bj. '95, mit Gurtzeug+Protector, Rettungsgerät, Schlepplinke und Bräuniger-Vario, DM 2.300,-, Check 6/2000, Tel.: 07333/3111

**Vision M**, Bj. 11/95, lila/weiß, Check 6/00, Gurtzeug Skyline, Protector, Rettung, DM 2.500,-, Tel.: 08064/909785

**Vision M**, Bj. 94, pink, DM 1.800,-, Check auf Wunsch, Gurtzeug, Vario, Helm, VB DM 0761/381550

**Vision M**, Bj. 10/94, UP Action LX, Sup-Air Kevlar-Protector, Charly Rev. II, Vario Flytec 3020 mit Speedsensor, DM 3.500,-, Tel.: 089/8119381

**Monster Tandem**, Preis VB, Tel.: 08191/46154 ab 18.00 Uhr

## 2 G

**A 5-30 Sport**, Bj. 97, weiß, Check 1/2001, DM 1.500,-, Tel.: 0711/6770972

**Flyair 1000**, Bj. '92, grün-gelb, VB DM 1.200,-, Rettungsgerät Revolution I DM 600,-, Tel.: 08362/921859

**Apache 29**, Bj. '93, blau, incl. Gurtzeug Perce Perfekt Bj. 94 und Charly Rettungsgerät 96 Bj. 89, DM 1.000,-, Tel.: 0831/66884

## 2 GH

**Airwave Fusion XL**, Bj. 10/97, blau/weiß, DM 3.100,-, Tel.: 3.100,-, Tel.: 0202/7160629 od. 0172/2859800

**Apco Bagheera M**, Bj. 5/99, DM 4.150,-, Rettungsschirm RS2, Bj. 99, DM 670,-, Sitzgurt DM 270,-, Bräuniger Vario Basis IQ, DM 390,-, Tel.: 089/74548217

**Astral L**, Bj. 6/98, blau-weiß, VB DM 2.700,-, Tel.: 06541/5957 od. 0172/9064882

**Astral L**, Bj. 4/98, gelb, DM 3.100,-, Tel.: 08728/791 ab 18.00 Uhr

**Astral M**, blau/weiß, VB DM 3.850,-, Tel.: 06164/1438 od. 0172/9627124

**Astral M**, Bj. 12/98, VB DM 3.500,-, Tel.: 089/986450

**Astral M**, Bj. 7/98, gelb, incl. Gurtzeug UP-Max mit Protector und Rettungsgerät, (auch einzeln), DM 3.550,-, Tel.: 0171/2687711

**Blues L**, Bj. 7/99, rot, VB DM 3.500,-, Tel.: 08021/909786

**Flame XL**, Bj. 12/97, VB, 08243/2679 od. 0172/8158632

**Nova Axon 28**, Bj. '97, pink-weiß, Check neu, DM 2.400,-, Tel.: 05341/50567

**Shape M**, Bj. 6/98, rot, VB DM 3.200,-, Tel.: 0172/8556786

**Soul S**, Bj. 1/97, Check neu, grün mit schwarz, VB, DM 2.050,-, Tel.: 0179/4960694 od. 07164/909971

## 2 GH, GX

**Francic L**, Bj. 12/95, Check 12/99, Gurtzeug Pro Design Jam XL, Rettungsgerät Minitex 110, Tel.: 0172/2051125

**Francic M**, Bj. 95, Check neu, mit Gurtzeug UP, VB DM 2.800,-, Tel.: 07237/9581

**Francic S**, Bj. 10/96, weiß/orange, Check fällig, Tel. 06185/890654 abends

## 2-3

**Advance Omega 4/28**, Bj. 9/97, weiß/grün, DM 2.800,-, Tel.: 08665/1208

**Advance Omega 4/28**, Bj. 9/98, lila-orange, DM 4.500,-, Tel/Fax.: 07191/954739

**Advance Omega 4/28**, Bj. 1/98, blau/gelb, DM 3.000,-, Tel.: 06151/58901

**Aerologic 51**, 8/92, Sonderdesign, kein Check, Gurtzeug Perce Perfekt, Bj. 8/92, Rettungssystem Perce Oscar, Bj. 91, kpl. VB DM 2.200,-, Tel.: 05636/1587

**Aerologic 55**, Sonderfarbe, Check, VB DM, Tel.: 07121/66033

**Athlete 10,5**, Bj. '91, VB DM 900,-, Gelb, Check neu, incl. Gurtzeug Rodeo, Tel.: 040/6919066

**Nova Vertex 24**, Bj. 1/98, türkis, VB DM 3.100,-, Tel.: 07344/919290

**Nova Vertex 26**, Bj. '98, DM 1.950,-, Tel.: 0171/4858584

**Prisma 29**, DM 350,-, Gurtzeug Tigra S, DM 380,-, Tel.: 08373/7016

**Prisma 29**, lila, DM 250,-, Tel.: 08373/7016

**Tension M**, DM 1.950,-, Tel.: 0171/4858584

**Tension M**, Bj. 97, VB DM 2.100,-, Tel.: 07152/564233

**Tension M**, Bj. 1/98, rot, DM 1.200,-, Tel.: 06659/1455

**Ventus M**, Bj. 8/98, rot/weiß, DM 3.200,-, Tel.: 08105/26600 od. 089/872981

Nächstes Info Nr. 103 Dezember 1999 Anzeigenschluß 10. Oktober 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

## 2-3 GH

**Bonanza L**, Bj. 3/99, VB DM, Tel.: 08191/46154 ab 18.00 Uhr

**Bonanza M**, Bj. 5/99, VB DM 08243/2679 od. 0172/8158632

**Response M**, Bj. 9/98, violett, VB DM 3.200,-, Tel.: 0172/8903456

**Sector L**, VB DM 999,-, und Apco-Spectra, VB 500,-, Tel.: 0043/512/287984

**Spark M**, Bj. 12/96, blau, Check, VB DM 1.000,-, Tel.: 0172/3532882

**Spark M**, Bj. 7/96, weiß/rot, VB DM 1.500,-, Tel.: 06405/6807

**Spark M**, Bj. 7/96, weiß/rot, VB DM 1.500,-, Tel.: 06405/6807

## 3

**Escape M**, Bj. '97, weiß-grün, DM 1.600,-, Tel.: 02408/3027

**Genesis L**, Bj. 6/96, pink/blau, Check 6/2000, VB DM 550,-, Tel.: 07121/890914

**Kestrel 248**, Bj. '90, pink, incl. Gurtzeug Soaring Light Plus, DM 400,-, Tel.: 07224/1640

**Minon 33**, Bj. 8/95, Check bis 12/99, DM 800,-, Tel.: 08461/7483 abends

## 3 GH

**Airwave XXX-M**, Bj. 98, rot/weiß, Preis VB, Tel.: 089/43900541

## Hängegleiter

## 1

**Falcon 195**, Bj. 5/98, magenta/blau/weiß, Ersatzbügel, VB DM 3.900,-, evt. mit Gurtzeug, Vario, Räder, Tel.: 08158/922828 od. 224315

**Falcon 195**, Bj. 96, blau/weiß, VB DM 3.300,-, Tel.: 0711/3454993

**Joker**, Bj. 88, 2 Ersatzsteuerbügel, Räder, Kniehänger, VB, Tel.: 07147/14219

**Joker**, Bj. 92, Check bis 1/2001, VB DM 1.000,-, Tel.: 07704/919129

## 1-2

**Calypto 165, Bj. 93, Ersatzrohre, Speedbar, ohne Check, VB DM 999,-, Charly Rev.II, DM 250,-, Bräuniger AV Basis, DM 200,-, Koch Klinke, DM 80,-, kompl. VB, Tel.: 05222/707851**

**Delta Super**, Bj. 88, ohne Packsack,

Ersatzsteuerbügel, Luftträger, Keller Integralgurt, Kniehängergurtzeug, Rettungsgerät, kpl. DM 1.500,-, Tel.: 0931/7840488

**Gyro 180**, Bj. 88, blau/gelb, Helm, Hängeschürze (Charly), DM 390,-, Tel.: 02161/44867

**Nimbus 62 - Högner**, Bj. 87, Rademachergurt, Schirm, Integralhelm, Diavolo Duo Hall Fahrtenmesser, Check 12/2000, VB DM 1.800,-, 02151/544974 - 545888

**Spectrum 165**, Bj. 94, DM 1.900,-, Tel.: 0043/552246976

**Supersport 143**, Bj. 93, gelb/rot, incl. Vario Bräuniger, KH-Gurtzeug, Helm Uvex, Rettungssystem Parasail, Räder, VB DM 4.200,-, Tel.: 06187/290190 od. 0172/6622952

**Supersport 143**, Bj. 94, mit Gurt und Rettung, Zubehör, DM 2.900,-, Tel.: 02364/16299

**Supersport 143**, Bj. 92, weiß/pink, DM 1.000,-, Charly Pinguin 170, DM 350,-, Parasail Bj. 88, DM 100,-, Bräuniger Alto Vario P, DM 100,-, Drachen-Dachträger, DM 150,-, Tel.: 089/6913288

**Supersport 163**, Bj. 5/96, Gurtzeug Vonblon 190 cm, mit Doppelkappe, Bj. 5/97, Helm, Vario, Ersatzteile, Regenhülle, kpl. VB DM 6.500,-, Tel.: 08131/321031

**Uno**, Bj. 92, Check 9/2000, Ersatzsteuerbügel, Räder, VB DM 2.200,-, Tel. 06404/61216 od. 0173/3063604

**Uno**, Bj. 89, mit Kniehänger, DM 500,- oder tausche gegen Hochleister, Tel.: 07531/78265

**Uno**, Bj. 84, ohne Check, VB DM, Tel.: 0881/4178687

**Vektor**, Bj. 9/98, Preis VB, Tel.: 089/572957

**Vektor**, Bj. 94, Check neu, gelb/pink, 2 Steuerbügel, Räder, Charly Highlight 180/185, Regenhülle, DM 2.800,-, Gurtzeug Charly Highlight 180/185, m. Rettung, DM 1.600,-, Tel.: 04165/1277

**Vektor**, DM 2.900,-, HP AT 145 in Teilen, Bj. 92, VB DM 300,-, Firebird Classic, Bj. 89, DM 300,-, Charly Pinguin, 180-190 cm, VB DM 600,-, Hall Fahrtenmesser DM 35,-, Bräuniger Vario P II VB DM 150,-, Quick Safe Räder, DM 35,-, Siva Kugel Kompaß, VB DM 100,-, Vario Höhenmesser DM 100,-, Charly Angel Helm, DM 80,-, Charly Pinguin 173 cm, VB DM 150,-, Tel.: 09708/70175

**Vektor**, Bj. 95, Räder, DM 3.200,-, Tel.: 07452/77539

## 2

**Funfex**, neongelb, Packsack lang + kurz, DM 4.700,-, Tel.: 08825/880 oder 1086

**Gemini II (Birdy)**, Bj. 89, rot/weiß, Räder, Ersatzsteuerbügel, Fahrtenmesser, VB DM 380,-, Tel.: 09974/7106 od. 09971/892334

**GT Top**, Bj. 90, Speedbar, Räder, auf Wunsch mit Check, Keller Integral inkl. Charly-Rettung, Bräuniger P III inkl. Fahrtenmesser, VB DM 2.150,-, Tel.: 09120/8295

**GT Top**, Bj. 90, Speedbar, Räder, auf Wunsch m. Check, Keller Integral inkl. Charly Rettung, Bräuniger P III m. Fahrtenmesser, VB DM 2.150,-, Tel.: 09120/8295

**Impuls 17**, Bj. 89, Segellattentasche beschädigt, 2 Ersatzsteuerbügel, Basis, ohne Check, DM 650,-, Tel.: 07141/927451

**Impuls 17**, Bj. 92, Keller Karpfengurt mit Rettung, Vario mit Speedmesser, Tel.: 08761/5162

**Impuls 14**, Bj. 89, Check 6/97, Zubehör, Speedbar, VB DM 1.000,-, Tel. 07704/919129 od. 07423/812454

**Impuls IC**, Bj. 94, lila/weiß, VB DM 2.400,-, Tel.: 089/84059370 od. 0172/4120592

**K 4 Plus**, Bj. 95, Ersatzsteuerbügel, Fliegerhelm L, Pinguin Gurt mit Rettungsschirm (160 - 190 cm), Schleppklinge, Vario (LCD II), kpl. VB DM 3.800,-, auch einzeln, Tel.: 0221/794448

**Laminar 14 Easy**, Bj. 2/99, DM 1.200,- unter NP, Tel.: 07159/6534

**Milan**, Bj. 93, Check 3/2000, orange/blau/weiß, VG, Mylar-Anströmkannte, Speedbar, 3 Steuerbügel, DM 1.890,-, Tel.: 0621/303454

**Nimbus 62/17**, Bj. 87, Check bis 12/2000, Vario Diavolo, Integralgurtzeug, Helm, Fahrtenmesser, Rettungsschirm, Dachträger, Räder, Schleppklinge, kpl. VB DM 1.800,-, Tel. 02151/544974 od. 545888

**Polaris Touring 15**, Tel.: 08856/933011

## 2-3

**Cross Country 155**, Bj. 7/95, incl. Regenpacksack, VB DM 3.500,-, Tel.: 09403/3409

**Epsilon 26**, Bj. 9/94, weiß/lila, neuer Check, DM 1.200,-, Tel./Fax.: 02261/78878

**Epsilon**, Bj. 11/97, 2/31, blau/gelb, VB DM 2.200,-, Tel.: 07243/572645

**Fusion 150**, Bj. 4/98, Sondersegel, Tel.: 08774/1402 od. 0171/2322871

**K 3**, Bj. 96, mit Winglets, Räder, Ersatztrapez, VB DM 1.500,-, Tel.: 0991/5799

**Klassik 13**, Bj. 10/95, gelb/grau, incl. Winglets, DM 3.500,-, Tel.: 0043/1/3179345

**Klassik 14**, Bj. 95, mit Winglets, VB DM 3.500,-, Tel.: 0721/686681

**Laminar 13/ST**, Bj. 6/98, 2 Steuerbügel u. Regenhülle, DM 5.990,-, Tel.: 07703/8998 oder 07703/609

**Laminar 13/ST**, Bj. 7/97, US-grün/gelb, VB DM 5.800,-, Tel.: 08724/1035 od. 08639/1294

**Laminar 13 ST Mylar**, Bj. 2/99, grün/gelb, DM 8.300,-, Tel.: 0043/1/3179345

**Merlin 148**, Bj. 7/98, Gurtzeug incl. Rettung, Räder, VB DM 7.900,-, Tel.: 0341/6021163 od. 09823/1269

**Merlin 148**, Bj. 9/96, US: blau/gelb/blau, 2 Ersatzsteuerbügel und Räder, DM 6.000,-, Tel.: 089/21579714

**Pamir**, Bj. 2/91, umgerüstet, VB DM 1.500,-, Tel.: 089/85663046

**RCS M**, Bj. 12/97, gelb/rot, 2 Packsäcke, Kufen, VB DM 6.400,-, Tel. 07732/1606

**RCS M**, Bj. 5/98, US-mint/rot, AK-weiß, DM 6.500,-, Tel.: 07525/911174 od. 0043/6765667789

**Sensor 610 E 144** Ersatzsteuerbügel, VB, Tel.: 0831/564696

**Speed TL**, Bj. 12/97, Steuerbügel, DM 4.500,-, Tel.: 06181/75473

**Sunrise 13**, Bj. 12/96, weiß/rot, DM 3.900,-, Tel.: 07121/504210

**Twister**, Bj. 2/99, violett/weiß, DM 7.300,-, Tel.: 02173/71858 od. 0172/2009802

**Twister**, Bj. 5/97, weiß, SPS, VB DM 5.800,-, Tel./Fax.: 09208/57401

**UP Speed**, Bj. 4/97, 2 Ersatztrapezrohre, DM 4.000,-, Tel.: 0741/21871 abends

## 3

**AT 145**, Bj. 94, weiß/neongrün, 2 Ersatzrohre, Räder, VB DM 3.000,-, und Magic III zu verschenken, Tel.: 07753/5041

**AT 158**, Bj. 91, ohne Check, Tel.: 02464/7407

**Foil 152 Combat**, Bj. 93, US-mint, Sleeves, DM 1.000,-, Tel.: 08731/1039

**Foil 152 Combat**, Bj. 93, US-mint/weiß, Sleeves, DM 1.000,-, Tel.: 08731/1039

**Foil 160 B Racer**, Bj. 89, Ersatzteile, VB DM 500,-, Tel.: 02641/25688

**Laminar 14**, Bj. 96, mit Zubehör, Gurtzeug Charly Highlight, Bj. 97, Tel.: 07533/7162

**Laminar 14 ST Mylar**, Bj. 10/98, VB DM 7.400,-, Tel.: 07531/79514 od. 0171/7155347

**Magic IV166 Fullrace B**, Bj. 90, doppelte Ersatzteile, Gurtzeug mit Rettungsgerät, Kevlar-Helm, Vario, VB, Tel.: 07429/3668

**Moyes CSX 5 Mylar**, Bj. 3/99, weiß/orange, VB DM 0171/9764518

**Moyes XS 142 Race Australia**, Bj. 3/92, DM 1.450,-, inkl. 1 Ersatztrapezrohr, Räder, Toli-Träger, Gurtzeug Prieler Racer 180 cm, Tel.: 089/85663046

**Moyes XS 169 Australia**, Bj. 93, ohne Check, VB DM 1.300,-, Tel.: 08031/58852 od. 0171/7380379

**Reflex**, Bj. 8/92, Räder, Ersatzbügel, pink/weiß/neongelb, DM 1.800,-, Räder, DM 50,-, Packsack 5,5 m, wasserdicht, DM 120,-, Tel.: 0711/6771008

**Reflex**, (C1), Bj. 95, incl. neues Segel, VB DM 3.100,-, evt. Tausch gegen WW SS 153 od. Vektor, Tel.: 02903/7627 od. 0171/9330866

**Saphir 17**, rot, Zubehör, Check fällig, guter Zustand, 2 CB Funkgeräte, VB DM 1.200,-, Tel.: 07622/707171 od. 8303

**SP 11**, Bj. 93, PSR-Integralgurt und Schirm, VB DM 2.000,-, Tel.: 06174/930912

**SP 11**, Bj. 92, DM 1.500,-, Tel.: 08232/78618 ab 20.00 Uhr

**Stealth 14 KPL 2**, Bj. 1/99, DM 6.900,-, Tel.: 06251/588245

**Stealth 14 KPL 2**, Bj. 12/98, DM 7.200,-, Tel.: 08656/7216

**Super Xtralite SX5**, Bj. 97, div. Ersatzteile, VB DM 5.200,-, Tel.: 08421/903004

**Vega MX II**, evt. Ersatzsteuerbügel, VB, Tel.: 0831/564696

**Xtralite 137**, Bj. 95, pink/weiß, VB DM 4.500,-, Gurtzeug Skyline Contest ZV, 178 cm, Charly Revolution H6, Bj. 97, VB DM 2.000,-, div. Zubehör, Tel.: 08502/922167

**Xtralite 147**, Bj. 95, DM 2.800,-, Integralgurt, Moyes-Xtreme, Bj. 95, mit Parasail-6, DM 700,-, Flymike-Combi XXL, DM 200,-, Tel.: 09771/994410

**Xtralite 147**, Bj. 94, neuer Check, VB DM 4.000,-, Tel.: 06375/6839

**Xtralite 147**, Bj. 96, lila/rot, Ersatzsteuerbügel, VB DM 3.700,-, Tel.: 0172/6253485

**Xtralite 147**, Bj. 95, Vollmylar, VB DM 2.900,-, Tel. 0170/3330644 od. 0531/695181

**Zephir CX**, Bj. 90, Keller Karpfengurt, Schirm, Helm, Räder, DM 1.500,-, Tel.: 07541/6797 priv. od. 777634 gesch.

# gebrauchtmarkt

## 3 E

**Exxtacy**, Bj. 10/97, Zubehör, DM 9.300,-, Tel.: 0761/881-1114  
**Exxtacy 160**, weiß/blau, VB DM 10.000,-, Tel.: 08074/794  
**Exxtacy**, Bj. 97, rot/weiß, teilbar, generalüberholt, VB DM 9.600,-, Tel.: 0041/1/8561518 od. 06244/231

## Sonstiges

### Gleitschirm Rettungsgeräte

**Revolution 1**, Bj. 96, Tel.: 05341/50567  
**Firebird RS2**, DM 350,-, Tel.: 0221/7127680  
**Charly SC**, kleinste Größe, Bj. 95, im Frontcontainer, VB DM 400,-, Tel.: 02053/4652  
**Minitex 110**, DM 300,-, Tel.: 09851/3597  
**UP Profile 20**, Bj. 8/97, DM 600,-, Tel.: 07331/81805  
**Minitex 110**, Baureihe 700, Bj. 91, Tel.: 07755/8211  
**Firebird RS 2**, bis 125 kg, Bj. 98, DM 620,-, Tel.: 089/7854387  
**UP Profile 22** (bis 125 kg) Bj. 96, DM 700,-, Tel.: 06238/929554  
**Charly Frontcontainer**, DM 100,-, Tel.: 0172/3532882

## GS Gurtzeuge

**X-Act Woody Valley**, Frontcontainer Bj. 6/99, Preis VB, Tel.: 08191/46154 ab 18.00 Uhr  
**Dimensione Volo Jam**, Bj. 8/97, DM 500,-, Tel.: 07331/81805  
**X-Act Woody Valley**, Frontcontainer, Rückenprotector, 5/99, VB, Tel.: 08243/2679 od. 0172/8158632  
**Liegegurtzeug**, UP-Fast mit Protector, Bj. 98, DM 800,-, Tel.: 089/74579843  
**Husky**, 3 Jahre, Protector, VB, Tel.: 089/37826382  
**Parasail**, Tel.: 08106/302783  
**Charly Movum**, Bj. 96, DM 300,-, Tel.: 07191/954739  
**Supine**, Flight Design, Bj. 91, DM 100,-, Fly-Helm, rot, Gr. S, DM 30,-, Tel.: 0202/448482  
**Sup-Air-Echo (M)**, Rettung Charly SC 118 Protector, Bj. 98, VB DM 750,-, Tel.: 0711/6151118  
**Airbag Freex 14 cm**, DM 70,-, Tel.: 07163/531104  
**Vonblon Liga**, Bj. 93, Preis VB, Tel.: 07755/8211  
**Fly Magic**, Rückenprotector, Bj. 1/98, DM 500,-, Tel./Fax: 0751/5574690  
**Edel Protector**, VB DM 400,- u. Perche Perfect Integral, mit Oscar 18, VB DM 500,-, Tel.: 02053/4652  
**UP Action LX**, Bj. 95, Vonblon-Rückenprotector, Rettung Sigma Minitex, VB DM 850,-, Tel.: 0761/2907583

**Skyline Subsonic**, schwarz/weiß, RG-Rückencontainer, Sup Airbag 12 cm, DM 600,-, Tel.: 08322/988443  
**Inka Air** VB DM 700,-, Helm, Tel.: 07425/21616  
**Charly Stremer** m. Rettung u. Protector, Bj. 96, DM 350,-, Tel.: 05341/50567  
**Vonblon Liga**, DM 190,-, Tel.: 06232/40623  
**Gurtzeug** ohne Rückenprotector mit Rettungsschirm Charly, VB, Tel.: 08106/302783

### Hänggleiter Rettungsgeräte

**Charly High Light**, Bj. 11/97, Funk + Fotoflasche, Rucksack, violett/schwarz, evt. Charly Mittelleinenschirm, VB, Tel.: 02173/71858 od. 0172/2009802  
**Sigma P 111**, Mittelleine, Bj. 93, VB DM 350,-, Tel.: 05241/943133 tagsüber

### Hänggleiter Gurtzeuge

**Charly-Pinguin** inkl. Rettung, DM 650,-, Tel.: 07722/7955  
**Prieler Racer** Comp. Bj. 89, 165 cm, pink, DM 250,-, Tel.: 089/30727858 (abends) od. 0179/2952414 tagsüber  
**Kniehänger** (Prieler), DM 50,-, Tel.: 089/229886  
**Integralgurt** Skyline Contest ZP inkl. R-Schirm, 175 - 180 cm, VB, Tel.: 07159/17000

**Charly Pinguin** mit Rettung und Packsack, Gr. 175 - 180 cm, dunkelblau/rot, DM 500,-, auch einzeln, Tel.: 06164/912747  
**Woody Valley Nailer**, Bj. 7/98, VB DM 1.190,-, Tel.: 0041/1/8561518 od. 06244/231  
**Keller-Integral**, 182 cm, mit integr. Windschleppösen, WS-Geschirr u. Charly-Rettung, Bj. 87, DM 750,-, Integralhelme, DM 30,- u. DM 90,-, Dimensione-Volo, 185 cm, DM 175,-, Toff-Dachträger, DM 500,-, Tel.: 0421/4915951  
**Vega-Gurtzeug** mit Rettung, 2 Jahre, VB, Keller High-Tec-Gurtzeug mit Rettung, 10 Jahre, VB, Tel.: 08505/922185

**2 Stück Keller Hänggleitergurtzeuge** zu verschenken, Gr. 175-182 cm, Tel.: 08505/922185  
**Caddy CX**, 175 - 185 cm, Slider, glau/gelb, Bj. 96, VB DM 500,-, Tel.: 06872/91955  
**M2**, 170 cm, schwarz/rot, DM 600,-, Tel.: 08051/89498  
**Keller Komfort Integral**, magenta, 150 - 170 cm u. 170 - 190 cm, je DM 300,-, Tel.: 08158/922828 od. 224315

## Sonstiges

**Vario Wasmer**, DM 50,-, Tel.: 07163/531104  
**Wasmer-VarioCombi-Air-Plus** mit Speed-Sensor, Halterung und Schutzhülle für DM 150,-, Tel.: 07031/744608

**Segel** u. Teile f. Sensor 510 E, Segel neongelb, Rohre, Beschläge, Tel.: 0571/51967

**UPM-Trike**, Profil 19, Rotax 462 W, Raketenrettung FRS 120, Bj. 93, Raketenmotor FRS-AM3 + Zünd 60 X, neue Verschleißteile, Räder, Transportanhänger, Tel.: 03641/447536 oder 0172/3644621

**Afro Cumulus 8000**, Windmesser, VB, Tel.: 07159/17000

**Vario Wasmer**, DM 150,-, Koch Schleppl Klinke DM 80,-, Tel.: 0177/4918107

**Weatherbag** (Regenpacksack) aus LKW-Planenmaterial für alle Drachentypen geeignet, VB DM 200,-, Tel.: 07183/8302

**Drachenflieger-Magazin** ab 8/81 kpl. bis DHV-Info 12/97 abzugeben für DM 10,- pro Jahr, Tel.: 06733/961351

**Overall Balleno**, Gr. M, türkis-tila, wattiert, DM 160,-, Tel.: 07666/8338

**Fresh Breeze AL2 F**, Bj. 6/98, Reserve Propeller, DM 4.500,-

**Charly Easy m. Frontcontainer**, DM 360,-, Reserve Second Chance 118, Bj. 89, DM 100,-, Vario Wasmer 89, DM 70,-, Tel.: 05341/50567

**Funkgerät 2 m**, Standard C 112, DM 120,-, Tel.: 07163/531104

**Helm Charly Insider**, weiß, Bj. 3/99, VB DM 190,-, Tel.: 0041/1/8561518 od. 06244/231



Stealth-Pilot  
Till Böcker, 25  
Ligapilot

„Ein tolles Gerät! Bin fasziniert vom traumhaften Handling wie auch von diesem unglaublichen Gleiten. Neben den Wettbewerben zieht mich es mittlerweile wieder für Genussflüge auf den Berg - einfach nur so aus Spaß, den Stealth zu fliegen“.



### Stealth

Generalvertrieb: Sunslide Flugsport  
Stamberger Straße 16 - 82335 Berg  
Ruf: 0 81 71 / 91 05 15 - Fax: 91 05 14  
www.dulv.de/sunslide - email: JBaumer@t-online.de



Stealth-Pilot  
Sepp Schmid, 10  
Genußflieger

„Der Stealth hat nicht nur einen günstigen Preis, sondern ist auch absolut sauber verschafft - sprich solide gebaut. Als Genußflieger gefallen mir auch die guten Einstellmöglichkeiten, die mir ein traumhaftes Handling ermöglichen“.



### Stealth

Generalvertrieb: Sunslide Flugsport  
Stamberger Straße 16 - 82335 Berg  
Ruf: 0 81 71 / 91 05 15 - Fax: 91 05 14  
www.dulv.de/sunslide - email: JBaumer@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 Baiersbrunn · 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 !**

**Großklaus Schlepwinden**, 1000 m Drahtseil, Schirm, Schlepmpoped, alles auf Hänger m. Auflaufbremse, Zubehör, VB DM 2.700,-, Tel.: 02291/6699, Afro Cirrus 8000, VB DM 450,-, Tel.: 02291/6699

**Vario AFRO Micropanel 3**, DM 400,-, Tel. 0172/6253485

**Leichte Tourenskischeuhe** Dynafit Tourelite m. Cordura/Goretex-Innenschuh, DM 80,-, Tel.: 0228/9401242 tagsüber

**Flugfunk Icom IC-A 20**, DM 400,-, Tel.: 0172/6253485

**Bräuniger Alto Vario Classic**, Bj. 96, VB DM 350,-, Tel.: 07121/504210

**Flytec 3020**, Speedsensor, VB DM 300,-, Tel.: 02053/4652

**Bräuniger Competition IQ 1**, 1/2 Jahre, DM 600,-, Tel.: 06201/31900

**Bräuniger/Salewa Vario**, DM 220,-, Tel.: 05331/46485

**Bräuniger Comp. GPS m. Speedsensor**, DM 990,-, Tel.: 0171/4858584

**Camping-Auto**, ausgebaut, Fiat-Fianino, Bj. 94, 53.Tkm, DM 10.800,-, Tel.: 07461/933419 tagsüber oder 07461/162217 abends.

**Bräuniger IQ Competition**, nur Gehäuseoberteil mit Scheibe und Folientastatur u. LCD-Display als Einzelteile, Tel.: 07224/1640

**Icom IC-A3E**, Flugfunk mit Ladestation, VB DM 780,-, Tel. 07125/6124

**Vario Bräuniger AV Competition** m. PC-Zubehör, DM 650,-, Tel.: 030/7032434 od. 0172/3866609

**Helm**, Gr. 6, Tel.: 08106/302783

**Bräuniger Vario Classic**, DM 600,-, 4 Trapezrohre f. Foil 152 Combat, profiliert, Tel.: 08731/1039

**Koch-Schleppklinke**, DM 200,-, Rämmer-Helm, rot, 57/58 cm, DM 100,-, Seninheiser Headset, HME 1410 KA, Extras, Tel.: 02204/916607

**Packsack**, Discus, rot, VB, Tel.: 089/37826382

**Scoutlight**, neuer Propeller, Motor-gurt für alle Drachen, DM 4.700,-, Tel.: 08851/615119 od. 08825/880

**Koch Klinke**, Bj. 96, DM 100,-, Vario Wasmer 89, DM 70,-, Tel.: 05341/50567

**2 Stck. Mini-Amateurfunggerä-te Duo-Bander**, Standard C 508, 2 1/2 Jahre, NP DM 600,- für DM 300,- pro Stück, Tel.: 0173/9309377 od. 07555/94724 od.e-mail: pegasus@skyteam.com

**GPS-Navigationssoftware**, Fugawi, Original DM 100,-, Tel.: 09851/3597

**Protector-Schaum** mit Bezug u. Durchdringungsschutz Typ Sup-Air, DM 120,-, Icom-Flugfunk GM 76 mit Zubehör VB DM 700,-, Tel.: 02206/5480

**Bräuniger Alto Vario**, DM 300,-, Tel. 0221/7127680

**Hanwag Fly 2000**, Gr. 7, grau/grün/weiß, 6/97, DM 250,-, Tel.: 05130/40645

**Gleitschirmantriebssystem**, Rückenkraxe mit int. 10 l Tank, Schutzkaffig, kpl. mit Auspuff usw. VB DM 1.650,-, Tel.: 07621/86550

**Motor Adventure F 2** mit Gurtzeug u. 4-Blatt-Holzpropeller, VB DM 3.800,-, Tel.: 02373/85132

**Bräuniger Alto Vario-Basis**, DM 300,-, Tel.: 0751/93821

**Afro Micro Panel 3**, Speed, Barograph, VB DM 600,-, Tel.: 08158/922828 od. 224315

### Suche

**Sup Air Evolution**, Gr. L, ohne RG-Container, Tel.: 08342/41531

**Airborne FUN** od. anderer Skyloater, Laminar Easy, GS-Gurtzeug mit Sup-Air-Protector, alte unflybare Ausrüstungen zum Basteln, Tel.: 08323/51600

**älteren Leistungsdrachen** und HG-Gurt 175-180 cm, möglichst Woody Valley Nailer oder SR 2, Tel.: 037325/7352

**Alineo EC 10** Funkgerät, Tel.: 08342/41531

**Toll-Dachträger** für ca. DM 100,-, Tel.: 08774/1402 od. 0171/2322871

**Zivi sucht** billige geschenkte Dra-chenausrüstung, 90 kg, 190 cm, rufe zurück, Tel. 08046/184094 von 8.00 - 16.00 Uhr od. 0172/7789036

**Handy** nur für Notfall, ohne Anmeldung, Tel.: 0043/512/287984

**Reisepartner (in)**, für Reise mit Campingbus im Winter auf die Canaren od. anders weltweit, (Frührentner mit Gleitschirm), Tel. 0043/512/287984

**Gebrauchten Drachen**, Tel. 0911/785658

**Omega 4/28**, Tel. 09435/1737

**Starrflügel**, Swift, Atos, E 7 oder Exxtacy, Tel.: 037325/7352

**Protector 12 cm** für Gurtzeug Fire-bird Turtel, Tel.: 06394/1378

Wer aus München od. Umgebung hat Lust einen Gleitschirmclub zu gründen. Tel./Fax.: 089/486676 od. 0179/2942664

**Gebraucht GS-Rettung** min. 140 kg, Tel.: 08861/90429

**Günstigen GS-Motor** u. Funkgerät 2m-Band, Air-Protector, Tel.: 0228/9401242 tagsüber

**Kielrohr** für Calypso-Airwave, Flügel-rohr rechts, Segellatte oder Rohmaterial, Tel.: 06394/1378

### Gestohlen

Am 4. Juli 99 um ca. 16.10 Uhr wurde mir am Landeplatz »Einkorn Schwä-bisch Hall« die gesamte Ausrüstung gestohlen: Edel Atlas M, Seriennr. C 7112195, gelb m. pink Design, Gurt-zeug Edel Jam: rostrot, Rückenreifver-schlussflügel schräg/violett, Taschenmes-ser, Rettungsschnur, SUP-AIR m. ausläsegriff pink, dunkelgraue Filzhad-schuhe, Mc Kinley Windjacke, Bräuni-ger Vario P 2, 1 Kompaß, Charly Insider Helm, weiß, Gerd Tel.: 07961/1478 od. Fax: 07961/7422

### Haftungsausschluß!

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

Diebstahl am 01./02.05.99 in Dres-den: Eine »Koch-Doppeltrommelseilwin-de, Fahrgestellnr. TP 188950412997, Bj. 89. Die Winde war auf einem privaten Grundstück in 01157 Dresden ein-geschlossen. Der Club setzt einen Fin-derlohn von DM 500,- aus. Kontaktschrift: Jörg Hacker, Klippheu-sener Str. 1, 01157 Dresden, Tel.: 0172/7922100

Am 26.05.99 wurde mir in Bielefeld mein Gurtzeug aus dem Auto gestoh-len: Keller, oben Pink unten Schwarz, ohne Flip-Flop, Fallschirm Elite, Wasmer Vario, gelbes im Bereich der Befesti-gung repariertes Gehäuse Analog- und D-Funkgerät: Standard C 108 mit Tes-safilm auf der Oberseite, weißer In-tegralhelm m. Helmsset u. diverse Klarmot-ten. Ralf Willhardt, Senner Hellweg 216, 33689 Bielefeld

## NEU! Schulung & Service

für Vereine vor Ort!

Unsere Anzeigen sind sooo... klein, wie unsere Preise ... aber unser Service ist riesig!

www.startplatz-paragliding.de  
Tel. (0 36 41) 82 59 00, Fax (0 36 41) 82 59 02

TESTCENTER: SWING, AIREA, FREEX, OZONE U.A.

GS-SHOP WERKTAGS 10 - 18.30 UHR

ZWÄTZENGASSE 13 (BEIM PLANETARIUM)

D-07743 JENA (ZW. BERLIN-DRESDEN-FRANKFURT 90 MIN.)

## 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:

D tel: 0761-25057

GR tel/fax: +30-352-41741

mobil: +30-93215980

e-mail: olwings@olympicwings.gr

web: www.olympicwings.gr

Abenteuerwoche:

Fliegen, Rafting, Canyoning, Olymp-Trekking u.v.m.

## Fliegerhütte eingeweiht

Am Pfingstweekende weihte der erste Vorsitzende des Gleitschirm- und Drachenflieger Vereines Lemberg, Willi Kozak, die vereinseigene Hütte auf dem Campingplatz in Urbes/Vogesen offiziell ein.

Als Gäste wurden der Bürgermeister der Gemeinde Urbes und der Verwalter des Campingplatzes begrüßt. In einer kurzen Ansprache bedankte sich der Vorsitzende besonders beim Betreiber des Campingplatzes und dem Ortsbürgermeister für die unbürokratische Vorgehensweise bei der Erteilung der Baugenehmigung, die bereits zwei Wochen nach Antragstellung vorlag. In seiner Rede wies Kozak daraufhin, daß einige der Vereinsmitglieder bereits seit 7 Jahren regelmäßig in die Vogesen zum Fliegen kommen und

die entgegengebrachte Gastfreundschaft zu schätzen wissen.

Seit der Gründung des Vereines im Mai 1995 wurde allerhand bewegt, um die Aufenthalte in Urbes so angenehm wie möglich zu gestalten.

Mußte man sich anfangs noch unter einem Gartenpavillon zusammendrängen, bietet jetzt das Fliegercamp am Landeplatz des Gustiberger 15 Schlafplätze in den beiden vereinseigenen Wohnwagen und ein komplett eingerichtetes Küchencamp mit Grill und Spülmaschine. In der, an Ostern in nur zwei Tagen gebauten, mit Ofenheizung ausgestatteten Hütte finden 25 Personen bequem am großen Tisch Platz.

Da fast an jedem Wochenende Schlafplätze frei sind, bietet der Verein »Vogesenneulingen« oder Fliegern, welche mit der Infrastruktur der Vogesen noch nicht vertraut sind, die Möglichkeit, von der Einrichtung und nicht zuletzt von der Erfahrung der Lemberger Flieger zu profitieren. Eine Übernachtung und ein Abendessen gibt es für kleines Geld, Spaß und gute Laune sind garantiert und umsonst. Anmeldung beim Wohnwagenmann Klaus Schlicher Tel.: 06331/47954

1. Gleitschirm- und Drachenflieger Verein Lemberg  
Willi Kozak



## Gute Öffentlichkeitsarbeit

Tettau. Ein Ort im tiefsten Frankenwald, an der ehemaligen innerdeutschen Grenze. Ein Ort, wo sämtliche Freizeitaktivitäten von Vereinen organisiert werden und wo, so sagt man, ein Verein gegründet wird, sobald sich sieben Personen treffen. Dort kam man auf die Idee einen Vereinstag abzuhalten. Jeder Verein hatte die Gelegenheit sich mit einem Infostand im Tettauer Park zu präsentieren. Die Chance nutzte auch der Gleitschirmverein Rennsteig, der ebenfalls 1991 in Tettau gegründet wurde, um wieder Öffentlichkeitsarbeit zu betreiben. Er informierte an diesem Tag zahlreiche Besucher über die Möglichkeiten des Gleitschirmfliegens im Franken- und im Thüringerwald. Mit Prospektmaterial vom Flugzentrum Bayerwald Schorsch Höcherl, Prospekten und Plakaten vom DHV, der vereinseigenen Winde und vielem mehr konnten etliche Besucher des Vereinstages für unsere Sportart begeistert werden.

Der Höhepunkt war dann die Verlosung eines Schnuppertages, eines Tandemfluges und eines T-Shirts. Die Gewinner freuten sich riesig. So wurde die Veranstaltung für alle, auch Dank der Hilfe zahlreicher Vereinsmitglieder, ein voller Erfolg.

Gleitschirmverein Rennsteig  
Dagmar Laackmann

## Fliegerhochzeit

Nun ist es endlich soweit. Nach langen Probejahren haben der Drachen- und Gleitschirmfliegerlehrer Horst Steidl und seine langjährige Freundin Gertrud in Illmensee am Bodensee geheiratet.

Roland Bratrich



## Fliegen für Kosovo

Die ganze Welt schaut entsetzt seit Monaten nach Kosovo. Was sich dort abspielt, ist für die meisten von uns unfaßbar. Am schlimmsten betroffen sind wohl die Angehörigen derjenigen, die ihr Leben sinnlos im Krieg lassen mußten und zusätzlich noch ihr ganzes Hab und gut verloren haben. Vor allem die Kinder können einem Leid tun, die wohl ihr Leben lang damit zu kämpfen haben, zu vergessen (wenn dies überhaupt möglich ist), was sie in diesen Tagen und Monaten erlebt haben.

Weltweit wurde gespendet für dieses arme Volk.

Wir, die Asslarer Gleitschirmflieger, wollten auch helfen.

Daher veranstalteten wir einen Tag unter dem Motto: «Fliegen für Kosovo»

Am 7.6.99 wurden von 15.00 - 20.00 Uhr Tandemschlepps für die Bevölkerung angeboten. Die Nachfrage war einfach toll. Klaus Schwarzer und Herwald Glag beförderten die Gäste sicher und problemlos bis auf über 450 Meter. Alle Anwesenden, ob Gastpilot oder einfach nur Zuschauer (über 100), waren restlos begeistert. Insgesamt wurden 750.- DM eingeflogen, die an eine Hilfsorganisation überwiesen wurden.

Bedanken möchte sich der Vorstand bei beiden Piloten sowie allen Helfern, ohne die dieser Tag nicht möglich gewesen wäre.

Asslarer Gleitschirmflieger

Werner Schlegel



## Performance-Training: Sinn oder Unsinn?

Als ausgesprochener »Wenig-Flieger« (Gleitschirm, nur im Urlaub) stand ich in diesem Jahr nach einer 20 (!) Monate unfreiwilliger Flugpause vor der von mir sehr intensiv bedachten Frage, entweder ganz mit der Fliegerei aufzuhören oder wieder (wie?) weiterzumachen.

In dieser Zeit fiel mir das im vorletzten DHV-Info beigelegte Heftchen mit den umfangreichen Angeboten der verschiedenen Performance- und Sicherheitstrainings in die Hände. Der langen Rede kurzer Sinn: Schon standen wir kurz nach Pfingsten bei Superwetter (aber meinerseits immer noch mit sehr gemischten Gefühlen, neutrale Zeugen dafür vorhanden!!) im schönen Zillertal mit einer - wie sich schnell herausstellte - Supertruppe »Gleichgesinnter«.

Daß die nun folgenden vier Tage nicht nur für mich, sondern, da bin ich ziemlich sicher, auch für alle Beteiligten randvoll waren mit unvergeßlichen Flugerlebnissen und allem dazu dienlichem »Zubehör«, ist nicht nur dem gleichbleibenden Superwetter zu verdanken, sondern vor allem der durchweg äußerst kompetenten und damit ebenso effektiven Betreuung.

Fazit: Die Fülle von neuen oder wieder neuen Informationen rund ums Gleitschirmfliegen, verbunden mit einem gerüttelten Maß an fundierter theoretischer und praktischer Schulung (Video-Analysen, Funkbegleitung, Wetter-Briefings, etc.), gaben mir nicht nur wieder neu eine unge-trübte Freude an der für mich mit großem Abstand schönsten Sportart, sondern führten auch in hohem Maße zu neu gewonnener Sicherheit, ohne die dieser Sport eben nicht ungetrüb ausgeführt werden kann und eigentlich auch darf.

Genußflieger, wie meine Spezies ja auch genannt wird, sollten sich eigentlich zur Regel machen, diese für mich sinnvollste Erweiterung der Angebotspalette in unserem Flugsport durch Performance-Trainings regelmäßig zu nutzen. Nicht nur wegen einer möglicherweise besser aussehenden Unfallstatistik, sondern auch, um die Erfahrung zu machen, daß es halt immer noch etwas dazulernen gibt und Fliegen mit Gleichgesinnten sehr viel Spaß machen kann.

Wolfdietrich Malitte

## Vereinsmeisterschaften im Drachenfliegen

Einsetzender Südwind verhinderte beim Vereinswettbewerb des DFG-Geislingen eine gute Thermikentwicklung, so daß ein Zeitfliegen durchgeführt wurde. Die längste Flugzeit mit 1 Std. und 10 min. gelang Matthias Berger (UP Speed TL), dicht gefolgt von Stefan Güssmann (UP Speed). Auf weiteren Plätzen folgten Gerhard Montag (Reflex Ci), Uwe Bihl und Wolfgang Harder (beide Moyes).

DFG-Geislingen

Matthias Berger



## Clubausflug ins Zillertal

Der 4-tägige Vereinsausflug der Althofdrachen ging dieses Jahr zum ersten Mal ins Zillertal. 50

Vereinsmitglieder mit Anhang trafen sich bei der Bruggerstube am Landeplatz von Mayrhofen. Leider entsprach das Wetter nicht den Erwartungen. Bedingt durch das regnerische Wetter war keine Thermik vorhanden und so blieb es bei einigen Gleitflügen. Dies tat der guten Stimmung jedoch keinen Abbruch. Dem Regen zum Trotz wurden Wanderungen unternommen und anschließend bis spät in die Nacht übers Drachenfliegen diskutiert. Mit Sicherheit ist das Zillertal mit seinen herrlichen Fluggebieten und seiner überwältigenden Landschaft nicht das letzte Mal Ziel eines Ausflugs der Althofdrachen.

Die Althofdrachen  
Klaus Butzke



## Verein des Monats

Die hiesige Volksbank führt z.Zt. in Zusammenarbeit mit einer hier erscheinenden Tageszeitung eine Aktion »Verein des Monats« durch. Dabei werden pro Monat 4 Vereine vorgestellt und mittels Stimmkarten von den Lesern als ihr Verein gewählt. Im Monat April '99 haben wir uns an dieser Aktion beteiligt. Wir haben uns bei der Einholung von Stimmkarten sehr aktiv betätigt und - erhofft und ein bißchen erwartet - sind »Verein des Monats April« geworden. Hierbei sind wir angetreten gegen Vereine mit ca. 200 Mitgliedern (Schützenverein, Tennisverein, Naturfreunde).

Windengemeinschaft Sky Rider  
Heinz Röring

## Auch Flieger sind nicht immer ehrlich!

Die folgende Geschichte ist frei erfunden. Jede Ähnlichkeit mit Lebenden oder Verstorbenen wäre rein zufällig und ist nicht beabsichtigt...

Meine Kurzgeschichte handelt von Daftis Begeisterung am Paragleiten und der Unverfrorenheit eines Mitmenschen, wir nennen ihn Matze Knolle aus dem fiktiven Dumersheim bei Karlsruhe.

Durch schieren Zufall lernt der erfahrene, flugbegeisterte Parapilot Dafti den fiktiven arbeitslosen Tauchlehrer Matze kennen. Dafti begeistert Matze. Man verabredet einen Nachmittag für Aufziehhübungen am flachen Hang bei Karlsruhe.

Matze ist begeistert und will mehr, eine eigene Ausrüstung muß her. Für die komplette gebrauchte Ausrüstung verlangte Dafti im Sommer 1997 reelle 2.300.-DM: Matze ist aber gerade nicht flüssig. Daher wird mehrfach ein Aufschub der Zahlung verabredet. Es ist Weihnachten '97. Dies ist der Zeitpunkt, an dem ich von diesem Verkauf höre. Ich mahne Dafti zur Vorsicht, da ich Matze ein hochwertiges Ladegerät verkauft hab, nie Geld erhalten habe und schließlich meinen Lader ein halbes Jahr später zurückgefordert habe. Erhalten habe ich ihn in seiner neuen und neu eingerichteten Wohnung in KA-Dumersheim. Matze denkt aber nicht daran, seine Schulden zu bezahlen. Monate vergehen. Ich höre von Matze nichts mehr. Ein schlechtes Gewissen? Ostern 1999 zieht ins Land. Matze hat noch immer in voller Höhe Schulden bei Dafti. Der Zufall spielt mit. Dafti trifft Matze im Elsaß am Treh - und staunt. Matze fliegt einen Atlas von Edel - augenscheinlich neu. Hoffentlich hat er seinen Paragleiterkurs bezahlt... Dafti spricht Matze wegen seiner Schulden an. Matze reagiert zuerst etwas hilflos, fragt Dafti dann aber, umringt von Zuhörern, ob er ihn kennen müßte. Geld schulde er ihm nicht. Er packt aber ein und tritt den Rückzug an.

Jetzt reicht's, sagt sich Dafti und schickt Matze nach Ostern 1999 per Einschreiben einen Brief mit einer ultimativen Zahlungsaufforderung. Matze reagiert nur dahingehend, daß er antwortet, er schulde Dafti nichts.

Jetzt geht die Sache vor Gericht. Zeugen sind vorhanden, ebenfalls die Serien-Nr. der Ausrüstung.

Die Moral von der Geschichte: Trau diesem Matze nicht. Hat er auch bei Dir Schulden?

Heiko Lindenmann

Nachtrag:

Matze schickte nach Ostern den Space, der vermutlich weitere 100 Flüge nach Übergabe an ihn zu verbuchen hat, einfach wieder zurück.

Auch den Atlas schickte er beschädigt und deutlich gebraucht wieder zurück. Bezahlt war dieser Schirm ebenfalls nicht.

## Ansprechadresse in Teneriffa

*El Refugio heißt das Fliegercamp und der Führer Andreas, übrigens ein gebürtiger Schweizer mit guten Kenntnissen der Wetterverhältnisse auf der Insel Teneriffa, die ohne erfahrenen Ortskundigen fliegerisch nicht erforscht werden sollte. Sogar Piloten, die schon einmal auf der Insel waren, begeben sich immer wieder gerne in Obhut von Andreas, da er auch den Transport zu den teilweise weit entfernten Startplätzen und das Abholen vom Landeplatz mit seinem Geländewagen übernimmt. (Übrigens auch den Flugtransfer!) Selbstverständlich kann man auch die Dienste vom El Refugio in Anspruch nehmen ohne dort zu wohnen.*

*Fest steht für mich auf jeden Fall, daß ich bei nächster Gelegenheit mit meinen Gleitschirm- und Drachenfliegerfreunden wieder auf Teneriffa bei Andreas und Carmen einen Teil des Winters verbringe.*

*Kontaktadresse: El Refugio, Andreas und Carmen, El Topo 34, La Escalona/Vilaflor, E-Tenerife, Tel.: 0034/992/725894*

## Gute Werbung

*Gemeinsam mit den Segelflugvereinen aus Asperden und Wisseln haben die Drachenflieger des DFC Niederrhein vom 10.-18. April auf der Rhein-Maas Ausstellung einen Messestand geteilt. Dies kam durch die Vermittlung der »Neuen Rhein Zeitung« zustande, die im Rahmen ihres Sportförderungsprogrammes Ausstellungsflächen auf der Messe angemietet und örtlichen Sportvereinen zu Verfügung gestellt hatte. So kam eine bunte Vielfalt sportlicher Aktivitäten zusammen.*

*Bei mehr als 100.000 Besuchern der Regionalausstellung war es kein Wunder, daß die Standdienste teilweise ohne Pause die Fragen der Besucher beantworteten. So konnte weitgehend das Vorurteil ausgeräumt werden, daß wir eine Handvoll Spinner sind, die Wochenende für Wochenende ihr Leben aufs Spiel setzen. Es ist bemerkenswert, daß der DFC Niederrhein, trotz nur dreißig Mitgliedern, über alle neun Tage den Stand durchgehend betreut hat.*

*Außer der Werbung für unseren Sport hat die Aktion noch mit sich gebracht, daß sich Segelflieger und Drachenflieger besser kennengelernt haben. Seitdem schauen einige Segler des Abends in Uedem vorbei, wenn sie von ihren Strecken zurückkehren und kurbeln zusammen mit den Drachen noch den letzten Bart des Tages aus, ehe sie zum zehn Kilometer Gleitflug ansetzen, der sie nach Hause führt.*

*DFC Niederrhein  
Jochen Winkler*



## Performance-Training

*Wer behauptet, daß er das Starten mit dem Gleitschirm fehlerfrei beherrsche, sollte einmal an einem Seminar teilnehmen. Er wird merken, daß er noch viel lernen kann. Diese Erfahrung machten die Mitglieder des 1. Parafly-Club-Schwaben, die an einem eigens für diesen Club organisierten Performance-Training teilnahmen.*

*Nachdem beim allmonatlichen Clubabend der theoretische Teil vorgetragen worden war, traf man sich am nächsten Morgen am Übungshang der Flugschule. Für das Vorhaben genügte zunächst ein ca. 40 Meter hoher Hang. Was kann man nicht alles schon beim normalen Vorwärtsstarten falsch machen. Armhaltung, Trippelschritte, zu frühes Loslassen der A-Leinen, fehlender Kontrollblick, zu frühes oder fehlendes Anbremsen, mangelhafte Beschleunigung, zu frühes Setzen ins Gurtzeug. Es gibt wirklich keinen Fehler, der beim ersten Start nicht gemacht wurde. Der zweite Versuch war schon wesentlich besser. Fehler wurden auch anhand von Video-Aufzeichnungen offensichtlich, die Klaus Irschik in Zeitlupe vorführte und dabei kommentierte.*

*Der Nachmittag war dem Üben des »Rückwärts«-Starts gewidmet. Auf einer großen Wiese konnten alle zur gleichen Zeit unter fachkundiger Anleitung den Schirm im Wind auslegen, aufziehen, über sich halten und schließlich für eine neue Übung auf die Hinterkante absinken lassen.*

*Am Abend wurde dann die Teilnahme an diesem Performance-Training Teil 1 bestätigt, nicht ohne den Hinweis, daß dies nicht genüge, sondern jeder durch weiteres Üben und dauernde Kontrolle die Fehler ausmerzen müsse, um in Zukunft Unfälle, die gerade in der Startphase häufig und besonders gefährlich sind, zu vermeiden.*

*1. Parafly-Club-Schwaben  
Wolfgang von Brunn*

## 1. Vereinsmeisterschaft

Nachdem die 1. Vereinsmeisterschaft des noch jungen, aber im ersten Jahr nach seiner Gründung doch sehr aktiven Vereins wegen der schlechten Witterungsbedingungen im vergangenen Jahr nicht mehr stattfinden konnte, war es nun am 1. Mai dieses Jahres soweit: Das Wetter ließ zwar

keine Höchstleistungen, aber immerhin einen kleinen Wettbewerb zu. So wurde auf dem Schleppgelände in Engstingen eine Ziellandung in zwei Durchgängen zur Aufgabe gemacht, die von der überwiegenden Zahl der Piloten auch ganz gut gemeistert

wurde. Für manche traf dies aber nur bedingt zu. Vielleicht war es der Leistungs- und Wettbewerbsdruck, der den einen oder anderen Wettbewerber nur in »relativer Nähe« vom Zielpunkt zu Boden kommen ließ, vielleicht aber auch gerade das Gegenteil: Die Sache sollte vor allem Spaß machen. Und dies wurde erreicht. Am Ende eines gelungenen Tages konnten die Bestplatzierten im Rahmen einer kleinen Feier die Preise und den Beifall der Vereinskameraden in Empfang nehmen:

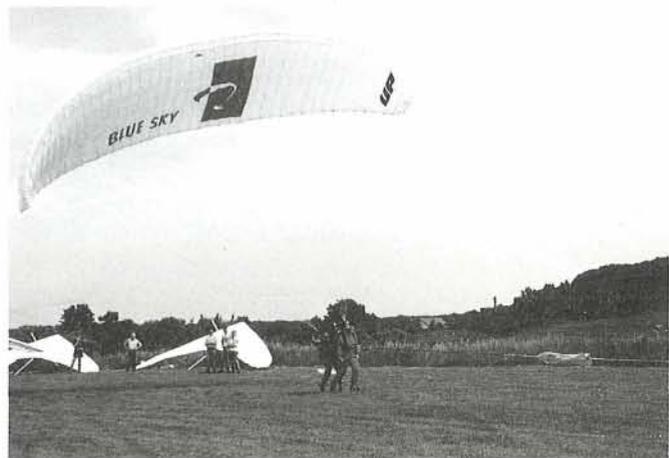
1. und Vereinsmeister 1999: Andreas Heinlin (Bild links)
2. Jürgen Klose (rechts)
3. Erich Schneck

Paragleiter- und Delta-Flugsportverein Engstingen  
Rolf Göhner

## Informative Vereinszeitschrift

Die »Ostwindfreunde« haben eine sehr informative Mitgliedszeitschrift. Der Inhalt umfaßt von der Berichterstattung über eine Mitgliederversammlung, die Vorstellung der Vorstandschaft bis zur Streckenflugerlebnisschilderung aus Fiesch viele interessante Details aus Vereinsarbeit und Fliegerleben.

Gleitschirm- und Drachenfliegerclub Ostwindfreunde



## Windenschlepp-Sicherheitsseminar

Daß man immer noch was dazulernen kann, das mußten zahlreiche Piloten feststellen, die der Einladung des Vorstandes der Drachenflieger Pohlheim e.V. gefolgt waren und am Windenschlepp-Sicherheitsseminar teilnahmen. Es war gelungen, Horst Barthelmes als Schleppfachmann des DHV für dieses Fortbildungsseminar zu engagieren, um uns Piloten über Stand der Technik und die neuesten Sicherheitserkenntnisse zu informieren. Dazu eingeladen und gekommen waren auch Kameraden von den Gleitschirmfliegern Asslar, den Drachenfliegern von Hirzenhain sowie der Interessengemeinschaft Winnen. Nachdem man sich mit Gulaschsuppe gestärkt hatte, begann mit einem Vortrag der theoretische Teil des Seminars. Hierbei konnte man feststellen, daß sich doch einige Dinge in der letzten Zeit geändert haben und es keinem schadet, sein Wissen wieder neu aufzufrischen; auch die »alten Hasen« runzelten des öfteren mal die Stirn und mußten sich eingestehen, doch noch etwas dazulernen zu können. Am nächsten Tag stand dann bei gutem Wetter der praktische Teil auf dem Programm. Neben einer gründlichen Einweisung an der Koch Doppeltrommel-Winde gab es auch praktische Tips zum Start am Stahlseil. Auch wurde über den UL-Schleppstart gesprochen, der bei uns demnächst möglich ist. Zum Abschluß konnten alle sagen, daß so ein Windenschleppseminar sehr wichtig für die Sicherheit im Mischflugbetrieb eines Flugplatzes ist. Es kann nur jedem Verein empfohlen werden, so ein Sicherheitsseminar durchzuführen.

Drachenflieger Pohlheim  
Hartmut Lehr

## Frischer Wind bei den Gleitschirm- und Drachenfliegern

Wesentliche Veränderungen brachte die gut besuchte fünfte ordentliche Mitgliederversammlung des »Gleitschirm- und Drachenflug e.V. die Remstaler« in Kernen-Stetten mit sich.

Nach den Berichten der Vorstandsmitglieder über ein sehr erfolgreiches Jahr 1998 und der kurzen Ansprache über die durchaus gesunde finanzielle Situation des Vereines wurden umgehend die Beratungen über Satzungsänderungen in Angriff genommen. Schnell war man sich einig, die Vorstandschaft von sieben Personen auf sechs zu reduzieren und die Vorstände (jeweils drei zeitversetzt) zukünftig im Zweijahresrhythmus zu wählen.

Die anschließenden Neuwahlen erbrachten dann für einige überraschende Ergebnisse. Nachdem die bisherigen Vorsitzenden und Gründungsmitglieder Lothar Schweizer und Wolfgang Juhnke nicht mehr für den Vorsitz zur Verfügung standen, war schnell als geeignete Kandidatin die Gleitschirm- und Drachenfliegerin Luise Christmann aus Winterbach ausgemacht, die anschließend mit überwältigender Mehrheit zur neuen 1. Vorsitzenden gewählt wurde. Luise ist ebenfalls Gründungsmitglied und war seit 5 Jahren als Protokollführerin in der Vorstandschaft vertreten. Als 2. Vorsitzender wurde Monika Schweizer aus Weinstadt gewählt, die sich bisher als »Nichtfliegerin« um die Familienangehörigen der Piloten gekümmert hat, wenn diese bei gemeinsamen Ausfahrten gerade »abgehoben« waren.

Als weitere Vorstandmitglieder wurden gewählt: Jochen Kosteda, Kernen, zum Sportreferenten und Armin Zimmerle, Weinstadt, zum Winden-, Geräte- und Geländewart.

Auch dieses Jahr haben »Die Remstaler« wieder ein umfangreiches Jahresprogramm mit gemeinsamen Ausfahrten, Flugtagen auf dem Schönbühl in Beutelsbach, Vereinsmeisterschaft in heimischen Gefilden an der Winde und Teilnahmen an öffentlichen Veranstaltungen und Festen mit eigenem Vereinsstand und Drachenflugsimulator (Drachen am Kran) geplant.

Ebenso soll das soziale Engagement des Vereins nicht zu kurz kommen. So werden »Die Remstaler« erneut am Kinderferienprogramm der Stadt Weinstadt mitwirken und wieder fleißig für den Förderkreis krebskranke Kinder e.V. Spenden sammeln.

Interessenten am Flugsport und am Verein wenden sich an Luise Christmann, Feinbauweg 19, 73650 Winterbach oder kommen einfach zum monatlichen Stammtisch des Vereins jeden letzten Dienstag ab 20.00 Uhr in die Gaststätte Trolinger in Weinstadt-Großheppach.

»Die Remstaler«  
Lothar Schweizer

# BOLERO

SOME GOT HOPES AND DREAMS  
WE HAVE WAYS AND MEANS

[PRAS]

### Flying Facts:

Five Sizes: optimum weight ranges

Four Risers: Safety/Speed

Three + one colour combinations:  
you choose

Two much performance: yes!

**DHV 1: no comment**



**Turnpoint Fastline GmbH**

Rudolf-Diesel-Str. 29a

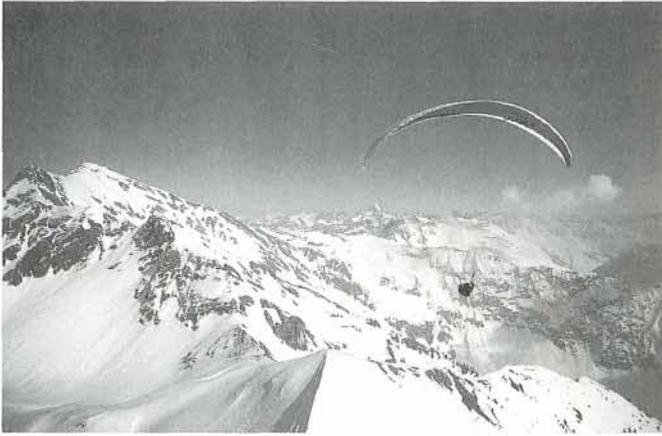
D-82216 Gernlinden

Fon: +49 (0) 81 42 / 4 12 63

Fax: +49 (0) 81 42 / 187 13

Turnpoint@t-online.de

www.gingliders.de



## Regeln am Nebelhorn

Der Nebelhorngipfel hat sich als Ausgangspunkt für weite Streckenflüge einen guten Namen gemacht. Das Fliegen in einem der schönsten Fluggebiete, mitten im Naturschutzgebiet Allgäuer Alpen, ist vorerst gesichert. Nach längerem Bemühen ist es inzwischen auch für Tandempiloten mit Einweisung durch den ODV möglich, vom Gipfelstartplatz des Nebelhorns zu starten. Diese Einweisung ist unbedingt vor dem Flug einzuholen. Genaueres vor Ort oder im Internet: <http://privat.schlund.de/bubitichy/odv>. Im Internet gibt es auch Links auf Wetterinfo, Livekamera Nebelhorn etc.

In diesem Zusammenhang werden alle Piloten wieder einmal darum gebeten sich vor dem Flug über die lokale Flugordnung mit ihren wenigen, aber dringenden Vorgaben zu informieren. Für die ortsansässigen Piloten ist es immer wieder deprimierend, wenn sie am Startplatz auf Flieger treffen, die sich über die örtlichen Gegebenheiten nicht informiert haben und sich prompt über Vereinbarungen hinwegsetzen, die erst zu dieser Sicherung des Fluggebietes mitten im hochalpinen Naturschutzgebiet geführt haben. Dabei sind die quadratmetergroßen Informationstafeln von der Kasse bis zu allen Start- und Landeplätzen an unübersehbaren Stellen angebracht.

Zur Information der Flugordnung (soweit sie neu ist) im Fluggebiet Nebelhorn, gültig ab Juni 1999

### Flugordnung für das Fluggebiet Nebelhorn

1. Der ODV erhebt für Geländepacht und -pflege einen Tagesbeitrag von 5,- DM, Jahresflugbeitrag 50,- DM, von Gastfliegern. Diesen Beitrag bitte gleichzeitig mit der Nebelhorn-Fahrkarte entrichten und die Karte sichtbar tragen.
2. Der Startplatz Nebelhorngipfel befindet sich in anspruchsvollem, hochalpinem Gelände. Unfallgefahr! Dieser Startplatz ist deshalb nur von Piloten mit unbeschränktem

Luftfahrerschein zu benutzen. Doppelsitzerstarts nur nach Einweisung durch den ODV.

3. Das Fluggebiet Nebelhorn befindet sich unmittelbar im Naturschutzgebiet »Allgäuer Hochalpen«. In Absprache mit Landratsamt, Geländeeigentümer und Fluggeländehalter darf außerhalb des Gebietes: nördliche Begrenzung Rubihorn, Geißfuß, Nebelhorn; südliche Begrenzung: Zeigersattel, Schattenberggrat, nur mit unbeschränktem Luftfahrerschein und eindeutig gekennzeichnetem Fluggerät geflogen werden.

4. Hangabstand von mindestens 100 m ist einzuhalten: im Wildeinstandsgebiet Seealpe, siehe Fluginfo.

5. Flugverbote südseitig unterhalb Grathöhe: Seekopf-Gipfelkreuz bis Schattenberg-Gipfelkreuz ganzjährig. Nur in der Zeit vom 1. Nov. bis 30. April entlang der Linie Hahnenkopf - Riffenkopf - Nordwestgrat.

6. Verstöße werden geahndet. Weitere Informationen ODV-Clubkasten

Oberstdorfer Drachen-  
und Gleitschirmflieger  
Der Vorstand

Nebelhornbahn AG Oberstdorf  
Der Vorstand

### Startordnung Gipfel Nebelhorn

Oberhalb Bergstation Höfatsblick/Probsthaus nur für Piloten mit unbeschränktem Luftfahrerschein, egal wo gestartet wird. Startrichtung SO/S/W. Tandemstarts nur nach Einweisung durch ODV mit schriftlicher Bestätigung. Drachenschirmflieger bauen am Drachenstartplatz auf oder daneben. Der Drachenstartplatz ist mit einem Querbalken gegen den Hang befestigt. Startverbot bei Hubschraubereinsatz, in eingezäunten Flächen, bei Schibetrieb auf der Skipiste, bei Nordwind und nach Osten (zur Seilbahn).

Oberstdorfer Drachen- und Gleitschirmflieger  
Josef W. Tichy

## Tolle Werbung fürs Fliegen

Die Flugschule Chiemsee hat im Rahmen einer Incentiveveranstaltung der Fa. Voest Alpin 100! Tandemflüge an einem Tag absolviert. Da der Wettergott den Fliegern ausnahmsweise zumindest weitgehend wohlgesonnen war, wurde damit eine tolle Werbung für den Gleitschirmsport erzielt. Der reibungslose und unfallfreie Ablauf erregte viel Interesse an unserem Sport, nicht nur bei den Teilnehmern, sondern auch bei der einheimischen Bevölkerung. Zum Gelingen trugen 24 befreundete Piloten und Mitarbeiter der Flugschule Chiemsee bei, denen ein besonderer Dank gebührt.

## Tandemflug mit blinder Passagierin

Gutes Wetter und viele Gäste, das wünschten sich die Drachenflieger Pohlheim zu ihrem ersten großen Fliegerlager, welches an Pfingsten auf dem Flugplatz Pohlheim stattfand. Mit dem Wetter war man einigermaßen zufrieden und es hatten sich zahlreiche Gäste von Clubs aus dem



Westerwald, Taunus und dem Eder Bergland eingefunden. Auch die Presse zeigte ein großes Interesse an dieser Veranstaltung und veröffentlichte im Vorfeld einen Zeitungsbericht über Verein und Fluggelände. Viele Besucher nutzten die Möglichkeit, sich über den Flugsport und die Fluggeräte zu informieren. Einige davon ließen sich gerne zu einem Tandemflug mit einem Drachen oder Gleitschirm einladen. Es erfüllte sich auch der Wunschtraum von Roswitha Tewordt, die seit 1995 erblindet ist, einmal mit einem Gleitschirm mitfliegen zu dürfen.

Unser 1. Vorsitzender Wolfgang Wollsiffer, ein sehr erfahrener Gleitschirmtandempilot, wies seinen Fluggast gründlich in die Start- und Landevorbereitungen ein und mit Hartmut Lehr saß ein ebenfalls erfahrener Windenführer auf der Winde. Mit einem tollen Start, einem ruhigen Flug und einer super Landung absolvierte Roswitha ihren ersten Gleitschirmflug und war davon total begeistert. Dies könnte vielleicht auch ein Ansporn für andere Behinderte sein, sich für unseren Sport zu interessieren. Abends machte man es sich dann am Lagerfeuer gemütlich, um bei gegrilltem Fleisch und kühlem Bier Erfahrungen auszutauschen. Alles in allem war das Fliegerlager ein voller Erfolg. Für das nächste Jahr ist, auf Grund der guten Erfahrungen, wieder ein Fliegerlager geplant. Informationen gibt es unter <http://www.hochtaunus.net/vereine/pdf>

Drachenflieger Pohlheim  
Hartmut Lehr



Über die Berge fertig los..... !

## Fliegertreff in der blauen Silvretta - Tirol Galtür - Ischgl

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

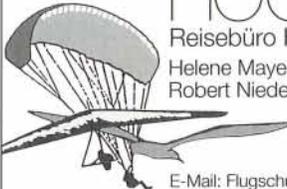
- Beste Betreuung für Genußflieger
- Größtes Ausbildungs- u. Weiterbildungszentrum
- 25 jähriger Flugenerfahrung.
- Höhenflüge für die in Ausbildung sind DHV und AERO CLUB anerkannt
- Tandemflüge mit dem Paragleiter .
- Individuelles Flugservice: Funkeinweisung, Abholdienst bei Streckenflug, Starthilfe 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](mailto:silbertaler@tirol.com), <http://www.galtuer.at/silbertaler>

## 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](mailto:Flugschule_Hochries@t-online.de)  
Internet: [http://home.t-online.de/home/Flugschule\\_Hochries/index.htm](http://home.t-online.de/home/Flugschule_Hochries/index.htm)

## Drachenfliegen Gleitschirmfliegen

### Wir schulen täglich

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

### Flugtechnik und Thermikeinweisung

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

### Sicherheitstraining

Luganer See

### Windenschlepp

HG und GS

### Theorieunterricht

HG und GS

Begleitete Flugsafaris  
Eigenes Reisebüro

Service und Verkauf  
Neu- u. Gebrauchtgeräte

## Gütesiegelpflicht

*Daß es ein Gütesiegel geben muß, darüber sind wir uns einig, da sonst die Hersteller nicht kontrolliert würden. Eines muß jedoch bei der Überprüfung nach 5 Jahren berücksichtigt werden. Der Wert eines Hängegleiters fällt rapide. Kostet ein neuer Hängegleiter ca. 10.000 DM, so ist er ohne Check nach 5 Jahren gerade mal noch 3.500 DM wert. Ein Check kostet 1.000 DM. Und diese 1.000 DM kann man nun alle 2 Jahre berappen.*

*Sieht man mal diese Kosten und rechnet noch die Kosten für die vielen Flugscheine hinzu, so muß man sich nicht wundern, wenn es kaum noch Nachwuchs gibt. Wir sind jedenfalls bei unseren Bemühungen um Nachwuchs aus diesem Grund gescheitert.*

*Aber dessen nicht genug. Wir haben allein in diesem Jahr 3 Mitglieder verloren, denen der Aufwand für das Drachenfliegen zu hoch war.*

*Zusätzlich zu den hohen Gebühren für einen Check kom-*

*men für uns Norddeutsche noch die Anfahrtswege zum Checkpoint - also zum Ort, an dem der Check durchgeführt wird - hinzu.*

*Es wäre vielleicht eine Anregung, den Check generell alle 5 Jahre durchzuführen, damit die Kosten überschaubar bleiben. Eine Beeinträchtigung der Flugsicherheit sehe ich dadurch nicht. Man könnte in dem Zusammenhang mehr Verantwortung auf den Piloten delegieren.*

*Vielleicht können diese Anmerkungen im nächsten DHV Info veröffentlicht werden, damit diese Meinung, die viele norddeutsche Drachenflieger teilen, von anderen gelesen wird und vielleicht kann dadurch eine Diskussion angeregt werden, wie man unseren Sport attraktiver für Neueinsteiger macht.*

*DFC Hatten  
Andreas Tros*

Fortsetzung von Seite 17

## Antrag auf Satzungsänderung:

Im Hinblick auf Kosteneinsparungen schlage ich vor, die im Jahre 1993 erstmals eingeführten Regionalversammlungen künftig entfallen zu lassen. Diesen Vorschlag möchte ich wie folgt begründen:

Die Gründe für die Einführung der Regionalversammlungen lagen bekanntlich darin, die Kontinuität der Arbeit des DHV unabhängig von mehr oder weniger zufälligen Mehrheitsentscheidungen je nach Anzahl und Zusammensetzung der teilnehmenden Mitglieder auch aufgrund der örtlichen Lage des Veranstaltungsortes zu sichern. Damit sollte auch der Charakter des DHV als Pilotenverband unabhängig von kommerziellen Interessen sichergestellt werden.

Wie die seitherige Entwicklung zeigt, konnte dieses Ziel auch erreicht werden. Zur künftigen Sicherstellung dieses Ziels ist es m.E. jedoch nicht nötig, die für den DHV und die Teilnehmer zeit- und kostenaufwendigen Regionalversammlungen zu veranstalten. Es zeigt sich ja auch zunehmend, dass die Teilnehmer der Regionalversammlungen mit den zu wählenden Delegierten summenmässig identisch sind also die gleichen Gesichter der Regionalversammlungen sich wieder auf der DHV-Jahrestagung treffen. Auf die notwendigerweise weitgehende Identität der angesprochenen Themen möchte ich nur am Rand hinweisen.

Um eine angemessene Repräsentation der verschiedenen Regionen und um eine repräsentative Breite des Meinungsspektrums sicherzustellen, erscheint es mir völlig ausrei-

chend zu sein, das Prinzip der festgelegten Stimmenanzahl je Region beizubehalten.

Neu geregelt müsste lediglich werden, dass die Stimmen je Region durch die in der DHV-Jahresversammlung anwesenden Mitglieder aus der jeweiligen Region wahrgenommen werden, wobei ein Mitglied maximal 5 Stimmen wahrnehmen darf. Künftig würden die Stimmen der Mitglieder gewichtet nach dem Verhältnis von den Stimmen der Region geteilt durch Anzahl der Mitglieder aus der Region, die an der DHV-Jahrestagung teilnehmen.

Wenn also aus der Region Südwest mit 45 Stimmen z.B. 65 Mitglieder an der DHV-Jahrestagung teilnehmen, beträgt die Gewichtung 45/65 so dass die Stimmenanzahl der Region Südwest insgesamt nicht mehr und nicht weniger als 45 Stimmen beträgt.

Ein gewisser Nachteil wäre, dass die Stimmenauszählung per Handzeichen nicht mehr so einfach wie bisher vorgenommen werden könnte. Ein wirkliches Problem würde sich erst dann ergeben, wenn eine Auszählung per Handzeichen kein eindeutiges Abstimmungsbild prima facie ergeben würde, bzw. wenn Antrag auf schriftliche Abstimmung gestellt würde. Dieses Problem wäre durch unterschiedliche Abstimmungskarten je Region und entsprechende gesonderte Auszählung zu lösen.

Die Vorabinformation der Teilnehmer entsprechend wie heute der Delegierten könnte durch persönliche Anforderungen der Teilnehmer vorab an die Geschäftsstelle per Fax, Telefon usw. erfolgen.

Klaus Hermann

## Neuer Vorstand und Vereinsmeisterschaften

Der neue Vorstand des Gleitschirm- und Hängegleitervereins Drei-Kaiser-Berge setzt sich aus dem wiedergewählten 1. Vorsitzenden Alfons Rack, dem 2. Vorsitzenden Joachim Roth, der Kassiererinnen Heidemarie Müller, der Schriftführerin Claudia Kluge, dem Winden- und Gerätewart Ludwig Seitzer und den drei Beisitzern Jürgen Teuchert, Peter Schlaak und Mathias Jahn zusammen. Für ihren engagierten und treuen Einsatz für den Verein seit dessen Gründung möchten wir uns bei den bisherigen Vorstandsmitgliedern Gerhard Habronn und Karin Habronn nochmals bedanken. Bei den Gleitschirmfliegern der »Drei-Kaiser-Berge« fanden an einem Wochenende die Vereinsmeisterschaften statt. Nach dem verregneten Samstag schob sich ein Hochdruckzelle direkt über Süddeutschland, so daß sehr gute Flugbedingungen zu erwarten waren. Die Fliegerkollegen von der Kuchalb stellten den Waldstettern ihr Fluggelände zur Verfügung. Die erste Aufgabe für die 15 Piloten bestand darin, nach dem Flug in einem Kreis mit 50 Metern Durchmesser zu landen - je näher am Mittelpunkt, desto mehr Punkte. Für Streckenflüge im 2. und 3. Wertungsdurchgang wurden zurückgelegte Kilometer gewertet. Auf Platz 3 kam Hans Geiger, ihm gelang der weiteste Flug mit 27 km bis nach Obergröningen, aber leider konnte er keine Landungspunkte in die Wertung bringen. Jürgen Teuchert gelangen die besten Landungen im Zielkreis, er kam somit auf Platz 2. Mit einem Streckenflug in seine Heimatgemeinde Durlangen mit 23 km Flugstrecke und der Landung auf dem Modellfluggelände, wo die Anfänge seiner fliegerischen Laufbahn begannen, konnte Peter Ertle mit seinem Firebird »Rocket« nicht nur seinen Traum erfüllen, sondern auch mit guten Landepunkten den 1. Platz in der Vereinsmeisterschaft erreichen.

Der jetzt seit 4 Jahren bestehende Verein mit 75 Mitgliedern lud auch zum jährlichen Fliegerfest auf dem Schlatthof ein. Da flogen eher die befreundeten Gäste von der Kuchalb und aus Aalen. Die Waldstetter blieben meist für die Bewirtung auf dem Boden.

Gleitschirm- und Hängegleiterverein Drei-Kaiser-Berge  
Claudia Kluge

# FLY MIKE

Flugsportbekleidung & Zubehör

von Euch gewählt "Fly Mike Model- Diana", Juli '99



jetzt **NEUEN** Prospekt anfordern !

www.fly-mike.de  
www.fly-mike.de/ansprechperson/96450 Coburg, Tel: 0931-55228

## right4you

versicherungskonzepte für  
gleitschirmdrachenflieger

### berufsunfähigkeit

Koppelung mit Risiko-/ Investmentfonds- /  
Kapitallebensversicherung.  
Bedingungen: SPITZENKLASSE lt. Finanztest 08/98.  
Ohne Risikozuschlag für den Flugsport.

### flingunfall

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
Osterreich:	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: info@parawing.de  
http://www.parawing.de

**PARAWING**  
VERSICHERUNGSSERVICE  
...denn Sicherheit fällt nicht vom Himmel

Klaus Mayr gilt seit den Erfolgen der deutschen Skinationalmannschaften als der erfolgreichste Skitrainer der Welt. Als er die Damennationalmannschaft übernommen hatte, waren im deutschen Skisport Spitzenleistungen wieder möglich geworden. Aber Klaus Mayr fragte sich: »Warum versagen so viele Sportler in entscheidenden Situationen?« Und er erkannte: »Wir können im Training ohne zusätzliche Hilfe nicht mehr weiter kommen.« Er wollte das Besondere für sein Team und belegte mit seinem Team das Seminar »Mentales Training« bei Nikolaus B. Enkelmann. »Bei einem Rennen muß alles stimmen«, erklärt Klaus Mayr, »neben der körperlichen Konstitution auch das Umfeld, die Psyche und die Motivation.« Der Trainer ist dafür zuständig, diesen Idealzustand für die Sportler herzustellen. Da nicht immer alles optimal laufe in der hektischen Atmosphäre eines Wettkampfes, müsse ein guter Trainer als »Problemlöser« auftreten - eine Managementaufgabe. Etwa die Hälfte der Talente im Hochleistungssport erfüllen die Voraussetzungen für Erfolg nicht. »Die müssen es dann eben lernen« sagt Klaus Mayr. Irene Epple zum Beispiel habe sich die Fähigkeiten mit Hilfe regelmäßiger Motivationsseminare bei Enkelmann und Arbeit an ihrer Persönlichkeit regelrecht erkämpft. »Jeder Sportler sollte auch immer seine Psyche trainieren.« Aus einem mittelmäßigen könne so ein guter Sportler werden, aus einem talentiertem ein Sieger. »Wer sich selbst beeinflusst«, sagt Klaus Mayr, »wird konzentrierter, nervenstärker - und vor allem wird er weniger beeinflussbar von außen.«

Beim Drachenfliegen oder Gleitschirmfliegen geht es zwar nicht, wie im Skirennsport um Hundertstel Sekunden. Aber auch hier spielt die Psyche eine wichtige Rolle - und zwar nicht nur im Wettkampf. Es gibt bereits einige Flugschulen und Performance Center, die einzelne Facetten des Mentalen Trainings einsetzen. Aber ein umfassendes Trainingsprogramm ist noch unüblich. In den letzten Jahren ist das Lehrbuch- und Seminarangebot zum Thema Mentales Training, Motivation und Erfolgsphilosophie umfangreicher geworden und es gibt spezielle Audio-Cassetten für das tägliche Training.

Nikolaus B. Enkelmann war der Erste, der Spitzensportler durch Mentales Training zu Höchstleistungen führte - zum Beispiel die österreichische Olympiamannschaft der Skispringer bei der Olympiade in Innsbruck und später die deutsche Alpine Damen-Nationalmannschaft. Irene Epple sagt: »Ohne Enkelmanns Mentales Training hätte ich meine Erfolge nie erreicht.« Derzeit trainiert die österreichische Weltklasse-Snowboarderin Ursula Fingerlos mit Nikolaus B. Enkelmann. Er ist heute der wohl bedeutendste Erfolgstrainer im deutschsprachigen Raum. Seit 30 Jahren besuchen Top-Manager und Spitzensportler die Seminare seines Instituts, das heute in Königstein bei Frankfurt beheimatet ist.

Der folgende Überblick - entnommen aus »Die Formel des Erfolges, Ratgeber für Sieger«, MVG-Verlag - über die einzelnen Stufen des mentalen Trainings von Nikolaus B. Enkelmann gibt eine Einführung in seine Erfolgsphilosophie.

## Nikolaus B. Enkelmann

# MENTALES TRAINING

## Sieg über die Angst

### Angst macht erfolglos - Angstfreiheit macht erfolgreich

Diese einfache Formel kann helfen, innere Blockaden zu überwinden, die Sie vielleicht bisher daran gehindert haben, wirklich erfolgreich zu sein. Ängste sind Widerstände. Die Angst vor der Zukunft verhindert einen positiven Blick nach vorn. Wer Angst vor der Zukunft hat, plant seine Zukunft nicht, setzt sich keine positiven Ziele. Ängste können das Denken und Handeln be-

stimmen, sie können selbstverständlich bis zur Gewohnheit werden. Man kann lernen, mit seiner Angst zu leben, aber wer seine Angst nicht überwindet, tritt zeitlebens auf der Stelle. In meinem Buch »Mit Freude leben« finden Sie ein faszinierendes Beispiel, wozu Menschen in der Lage sind, wenn sie ihre Angst überwinden. Jeder Mensch hat eine natürliche und begründete Angst vor dem Feuer. Durch systematische suggestive Einwirkung waren viele Teilnehmer des Königsteiner Seminars »Der erfolgreiche Weg« in der La-

ge, schmerzfrei über glühende Kohlen zu laufen. Dieses Experiment hat bewiesen, daß Menschen, wenn sie in der Lage sind, ihre Angst zu besiegen, Grenzen überschreiten können. Wer über glühende Kohlen laufen kann, ist auch fähig, andere, bisher nicht für möglich gehaltene Leistungen zu vollbringen.

Die Herausforderungen des täglichen Lebens, die Anforderungen im Beruf verlangen täglich Grenzüberschreitungen. Wer ständig sagt: »Das ist unmöglich« wird nie das Unmögliche

möglich machen können. Er hindert sich selbst an der Entfaltung seines Kräftepotentials. Der amerikanische Erfolgstrainer und Geistliche Dr. Robert Schuller sagt: »Wenn Sie erkannt haben, daß nichts unmöglich ist, dann sind Sie frei und in der Lage, die Lösung zu sehen; dann können Sie glauben, daß der Weg zum Erfolg zwar zahlreiche Kurven hat, aber niemals in einer Sackgasse endet.« Das bedeutet also, daß jemand, der das Unmögliche akzeptiert, seine Unfreiheit akzeptiert. Innere Freiheit beginnt in dem Moment, wo Grenzen, wo Widerstände und Blockaden nicht mehr als unüberwindbar hingenommen werden.

Im Sport findet man diese These vielleicht am deutlichsten bewiesen. Kein Spitzensportler kommt heute noch allein durch Talent nach oben. Mentale Stärke, die aufbauende physische Kraft, trägt nach Meinung der Experten und Sportler einen wesentlichen Teil dazu bei, daß aus guten Sportlern Sieger werden, während andere, sogar talentiertere auf der Strecke bleiben.

Im Sport wie in jedem anderen leistungsintensiven Beruf spielt die Motivation eine genauso große Rolle wie die innere Einstellung und die Konzentration. Äußerste Konzentration genau zum richtigen Zeitpunkt - das ist die Formel für sportlichen Erfolg, für beruflichen Erfolg.

Konzentration ist Zielklarheit. Konzentration bedeutet, frei zu sein von störenden Einflüssen und Gedanken, frei von Ängsten und Vorstellungen, es vielleicht doch nicht schaffen zu können. Konzentration ist »Einpunktigkeit«. Nur das eine Ziel, der Sieg, der Erfolg, ist im Augenblick der vollkommenen Konzentration von Bedeutung.

Das setzt voraus, daß Körper und Seele locker und entspannt sind. Verkrampfung ist Widerstand. Der verkrampfte Körper und Geist steht dem Erfolg im Wege. Viele Spitzensportler praktizierten früher autogenes Training, um den Wettkampfstreß abzubauen und die Konzentrationsfähigkeit zu stärken. Manche wenden diese Entspannungsformen noch heute an. Doch in der Formel: »Deine Glieder werden schwer« liegt die Gefahr, daß das Energie-, Kraft- und Leistungspotential eher träge und damit gebremst anstatt akti-



Nikolaus B. Enkelmann

viert und zur vollen Entfaltung gebracht wird.

Das Mentale Training ist eine weiterentwickelte Form des Autogenen Trainings, in dem ebenfalls die Einheit von Körper, Seele und Geist als optimales Kraftpotential angestrebt wird. Je harmonischer diese Einheit, desto stabiler und leistungsfähiger wird der Mensch. Angst, Nervosität, Depressionen und Konzentrationsstörungen verhindern diese Stabilität und schaffen Abstand zwischen Bewußtsein und Unterbewußtsein. Das heißt, daß vom Bewußtsein her durchaus der Wille zum Sieg dasein kann, die Blockaden aus dem Unterbewußtsein aber dennoch stärker sind - ein Phänomen, das Spitzensportler zur Verzweiflung treiben kann.

Zu Spitzenleistungen kommt es nur, wenn Begabung, körperliches Potential und Umweltfaktoren harmonisch zusammenwirken. In der Praxis sind es selten die körperlichen Grenzen, die den Sieg verhindern. Die Technik lernt jeder Sportler von Kindesbeinen an, Kraft und Kondition sind Trainingssache.

Trotzdem sind es häufig die gleichen nervenstarken Nachwuchskräfte, die gegen erfahrene und durchtrainierte Profis gewinnen. Bei diesen versagen in der entscheidenden Phase oft die Nerven. Als »Trainings-Weltmeister« werden letztere oft spöttisch bezeichnet, weil sie den Nervenbelastungen eines Wettkampfes nicht gewachsen sind. Es gibt genügend Beispiele, wie Ausnahmeathleten in entscheidenden Phasen versagt haben. Jeder Sportler kennt Momente, in denen Nerven, Ängste und Blockaden stärker sind als er selbst.

Beim Mentalen Training kommt es nun darauf an, daß der Wille zum Sieg

und die Umweltprägung sich harmonisch verbinden und die inneren Kräfte entfaltet werden. Deshalb sind die zwei Hauptbereiche des Mentaltrainings:

- Steigerung des Selbstbewußtseins zur Stabilisierung des Charakters und
  - Steigerung der Lernfähigkeit zur Stabilisierung der Konzentration.
- Dabei wird in vier Stufen vorgegangen:

## Die 1. Stufe:

Viele Menschen glauben, daß der Zustand der vollkommenen Entspannung nur in einer absolut ruhigen Umgebung, möglichst im Liegen, in einem abgedunkelten Zimmer und mit geschlossenen Augen erreicht werden kann. Aber sowohl im Sport, als auch im hektischen Berufsleben ist man darauf angewiesen, jederzeit und unabhängig von äußeren Reizen, aus einem Streßzustand - auch »Beta«-Zustand genannt - in den entspannten »Alpha«-Zustand zu gelangen. Erst im Alpha-Zustand ist eine erfolgreiche und zielgerichtete Beeinflussung des Unterbewußtseins möglich. Im Zustand völliger Entspannung ist das Unterbewußtsein formbar wie Wachs. Jede Suggestion, die das Unterbewußtsein nun erreicht, ist eine systematische Programmierung des unterbewußten Gehirns.

## Die 2. Stufe:

### Wachsenlassen der Ruhe und Steigerung der Konzentrationsfähigkeit

Wer fest an etwas glaubt, ist unerschütterlich. Zum Ziel führt nur der Glaube, die tiefere innere Überzeugung. Konzentration auf ein Ziel bedeutet, nur das aufzunehmen, was zum Erreichen des Zieles notwendig ist. In der Entspannung kommt die Erkenntnis über das, was wichtig und interessant ist. Entspannung ist deshalb der erste Schritt zur Selektion: Was will ich erreichen? Entspannung ist der Weg zur Mitte, zur Stille im eigenen Inneren mitten in einer lauten, lärmenden und reizüberfluteten Umgebung. Entspannung heißt immer auch, sich zu lösen. Wer nicht loslassen kann, verliert seine Ängste und Hemmungen nicht. Loslas-

sen ist deshalb Lebensbejahung und Freiheit. Der gelassene Mensch ist deshalb ein freier, selbstbewußter und souveräner Mensch. Der Weg zur Mitte, zur inneren Gelassenheit gliedert sich in drei Stufen:

- > **Ruhe erzeugen.**
- > **Sich an Ruhe gewöhnen.**
- > **Innere Ruhe jederzeit abrufen können.**

Nicht in der Normalität zeigt sich die Fähigkeit zur Gelassenheit, sondern in Krisen und Extremsituationen. Der gelassene Mensch ist ein Mensch, der auch in extremen Lagen ruhig und entspannt sein kann und zu einem Höchstmaß an Konzentration fähig ist. Nicht Mittelmäßigkeit, sondern Meisterschaft zeichnet die Erfolgreichen aus. Wer sich seiner Ziele bewußt ist, schafft die Grundlage für seinen Erfolg. Der entspannte Mensch wird sich in aller Ruhe und Schritt für Schritt seinem Ziel nähern, in dem souveränen Bewußtsein, daß er kann, was er will. Konzentration kommt aus der Entspannung. Nervosität zerstört - Konzentration baut auf.

### **Die 3. Stufe:**

#### **Abbau von Hemmungen, Verkrampfungen und Ängsten**

Jeder Spitzensportler wird seine Muskulatur zuerst auf die Höchstleistung einstimmen, die ihm im Wettkampf bevorsteht. Er wird sich »warmlaufen«, »warmspielen«, seine Sehnen, Muskeln und Bänder dehnen und strecken. Kalte Muskeln verkrampfen bei Belastung. Zerrungen und Bänderdehnungen oder Muskelfaserrisse sind fast immer die Folge von ungenügender Vorbereitung. Der Körper kapituliert vor der plötzlich geforderten Leistung, auf die er noch nicht eingestimmt ist.

Nur wenn die Muskulatur warm und weich ist, die Bänder und Sehnen dehnungsfähig und belastbar, ist der Körper den Beanspruchungen gewachsen.

Nicht anders ist es mit der Psyche. Jede Verkrampfung und Verhärtung, also jede Hemmung und jede Angst, blockieren die Leistungsfähigkeit. Auch die Seele muß weich, warm, dehnungs-

fähig und belastbar sein, um ihre optimale Konzentrationskraft entfalten zu können. Ein Fußballspieler, der Angst vor Verletzungen hat, wird keinen Zweikampf gewinnen können, eine Skifahrerin, die mit der Angst vor einem Sturz startet, wird nicht gewinnen. Ein Verkäufer, der Angst vor einem »Nein« des Kunden hat, kann nicht überzeugend sein, ein Manager, der ständig die Konkurrenz fürchtet, ist nicht fähig zu zukunftsorientierten Investitionen. Wer Angst hat, macht das Falsche oder er macht das Richtige nicht gut genug. Nur wer frei ist von Ängsten, Hemmungen und Verkrampfungen, ist zur Mobilisierung all seiner Kraft- und Energie-reserven in der Lage, Angstfreiheit = Entscheidungsfreiheit = Willensstärke!

### **Die 4. Stufe:**

#### **Verstärkung der Belastbarkeit und Aktivierung des Siegeswillens**

Von einem Spitzensportler wird ein Höchstmaß an Belastbarkeit erwartet. Nur wer sich abschirmen kann gegen nervliche Anspannung und die streßreiche Atmosphäre eines Wettkampfes, wird zur Weltspitze zählen. Herausragende Sportler sind Paradebeispiele dafür, daß höchste Konzentration auf sich selbst und das angestrebte Ziel sowie das geistig-seelische »Ausschalten« von äußeren Einflüssen - z.B. Zuschauerreaktionen - auch in Extremsituationen möglich sind.

Konzentration sieht man im Gesicht, an der Reaktion des Körpers und der traumhaften Beherrschung der Technik.

Nehmen wir das Beispiel Tennis: Das Gesicht eines Spielers beim Aufschlag, die körperlichen Reaktion beim Return und die sichere Plazierung des Balles im Feld machen deutlich, daß Konzentration erkennbar, erfaßbar ist. Kein Sportler kann streßfrei sein. Aber die negative Umsetzung von Streß heißt Nervosität, heißt Zerstreuung. Zerstreuung ist das Gegenteil von Konzentration.

Positiver Streß ist sinnvoll und entscheidend für den Sieg. Der belastbare Mensch verwandelt Streß in Konzentration. Mit Hilfe des Unterbewußt-

seins ist jeder Mensch zu beruflichen und sozialen Höchstleistungen fähig. Wer sein Unterbewußtsein mit Aufgaben betraut, macht es zu seinem besten Mitarbeiter.

Alles, was dem Unterbewußtsein einprogrammiert wird, bleibt auf Dauer haften. Mit schlafwandlerischer Sicherheit arbeitet der unbewußte Teil des Gehirns für die Erfüllung unserer Ziele und Wünsche. Die ständig wiederholte Autosuggestion »Ich kann, was ich will« aktiviert das Unterbewußtsein in die entsprechende Richtung. Der eigene Wille und der Glaube, daß man erreichen kann, was man sich vornimmt, werden gestärkt. Bewußt getroffene Entscheidungen des Willens werden unterbewußt realisiert. Die wesentlichen Elemente des Mentalen Trainings sind deshalb:

- **der uneingeschränkte Glaube an sich selbst und seine Kräfte,**
- **die Fähigkeit zur absoluten Konzentration,**
- **die Fähigkeit, sich von Niederlagen und Rückschlägen schnell zu erholen und daraus Kraft zu schöpfen,**
- **eine stabile Gesundheit und eine robuste Konstitution,**
- **der feste Wille zum Erfolg.**

Das Mentale Training fördert diese Grundvoraussetzungen für Erfolg - oder aktiviert sie bei Menschen, die bisher noch nicht in der Lage waren, ihre psychischen und physischen Fähigkeiten optimal zu entfalten. Konsequentes Training der Psyche stabilisiert den Willen zum Sieg und nimmt die Angst vor der Niederlage. Jeder Mensch hat die Fähigkeiten, über sich selbst hinauszuwachsen, wenn er seine Ängste und Hemmungen überwindet. Jeder Mensch, der ein »Sieger« sein möchte, hat das Potential in sich, seine Talente, Kräfte und Energien zu entfalten, Widerstände zu überwinden, Grenzen zu überschreiten.

Mein Vater ist ein Psychoanalytiker der alten Schule. Ein sehr logisch-analytisch denkender Deutscher. Er hat mir viele Dinge beigebracht, wie zum Beispiel Hubschrauber fliegen, aber ich habe gegen seine Art zu denken rebelliert und habe einen eigenen intuitiven Stil entwickelt. Ich bin ein Experi-

nen Großteil der Information verpassen. Falls Du logisch denkend vorgehst, kann es zwar sein, daß Du die Information dennoch unterbewußt abspeicherst, aber Du wirst die Umsetzung dieser Information blockieren. Ich glaube, um als Pilot wirklich gut zu werden, muß man lernen, ganzheitlich, intuitiv und natürlich zu denken. Wenn ich thermikfliege achte ich zwar auf die normalen Zeichen wie Wolken, Vögel, Felder, Hügel oder andere Gleiter und so weiter, aber ich lasse mein Unterbewußtsein alle diese Faktoren bewerten und entscheiden, wohin ich fliegen werde. Das ist kein gedankenloses Entscheiden, sondern ein Entscheidungsprozess auf einer Ebene, die nicht im analytischen Teil des Gehirns liegt. Würdest Du gedanklich die vielen Faktoren auflisten und abwägen, dann ist die Wahrscheinlichkeit groß, daß Du zu beschäftigt bist, um die subtilen Hinweise zu beachten, die vielleicht viel wichtiger sind, als die offensichtlichen, über die Du nachdenkst. Zum Beispiel ist es sehr wichtig den Luftstrom zu fühlen, wenn Du in die Nähe einer Thermik kommst. Könntest Du das, während Du heftig nachdenkst? Ich liebe es in schwachen Bedingungen zu fliegen. Viele Piloten mögen es nicht, wenn der Aufwind schwach ist, aber ich liebe es, denn dann schalte ich alle bewußten Gedanken ab und achte nur auf meine Empfindungen.

## Guido Gehrman - die mentale Einstellung eines Weltmeisters

mentalist: Ich versuche etwas selbst herauszufinden, bevor ich die Gebrauchsanleitung lese. Das macht zwar meinen Vater wahnsinnig, aber ich lerne viel mehr auf diese Art und Weise. Beim Fliegen gehe ich gänzlich intuitiv vor. Ich glaube an das Ausprobieren, nicht an das Analysieren. Ich lese nicht alles über das Fliegen oder über das Wetter, ich beobachte einfach. Für mich ist Drachenfliegen das Einfachste der Welt. Ich steuere meinen Drachen einfach dorthin, wo ich meine, daß der Aufwind ist und es funktioniert. Natürlich ist das alles

nicht so einfach. Aber mein Unterbewußtsein leitet mich. Weil ich sehr viele Wettbewerbe geflogen bin, konnte ich

diese Vorgehensweise entwickeln. Ich habe mir keine Ziele gesetzt, die ich unbedingt erreichen wollte, wie viele andere Piloten. Ich lernte das Fliegen in Wettbewerben und ließ es einfach geschehen. Ich vermeide es, stets alles zu analysieren. Das Analysieren wird Dir nicht viel bringen, weil die Dinge das nächste mal eh wieder anders liegen.

Das gilt vor allem im Wettkampf, aber auch beim normalen Fliegen, wenn Piloten einfach nur Spaß haben wollen. Wir können besser oben bleiben oder hochsteigen, indem wir uns vollständig auf unser Gefühl verlassen, ohne störende innere Dialoge im Kopf zu haben. Das Ergebnis ist größere Freude. Ich denke, für Wettkampf-Piloten ist es sehr wichtig, das Sprechen über Funk oder das Sprechen mit sich selbst zu vermeiden, so gut es irgend geht. Sprache ist

per Definition eine lineare, logische Erfahrung und wenn Du nachdenkst, in dem Du einen inneren Dialog mit Dir selber führst, wird dies verhindern, daß Deine Intuition für Dich arbeitet. Denk mal darüber nach: Wenn Du fliegst, gibt es so viele Seh- und Hörimpulse ebenso Gerüche, Temperaturunterschiede und Gefühle in Deinen Armen und im Körper, so daß Du sie unmöglich alle auf einem logischen Weg verarbeiten kannst. Du mußt Deinem Unterbewußtsein die Führung überlassen, denn dafür ist es da, oder Du wirst ei-

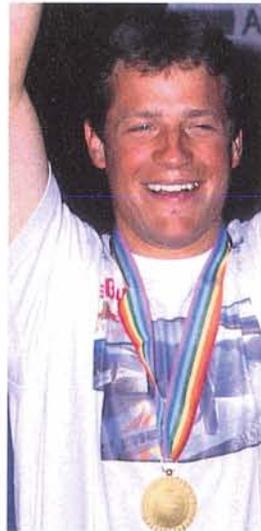


Foto: Altmann/Escher

nen Großteil der Information verpassen. Falls Du logisch denkend vorgehst, kann es zwar sein, daß Du die Information dennoch unterbewußt abspeicherst, aber Du wirst die Umsetzung dieser Information blockieren. Ich glaube, um als Pilot wirklich gut zu werden, muß man lernen, ganzheitlich, intuitiv und natürlich zu denken. Wenn ich thermikfliege achte ich zwar auf die normalen Zeichen wie Wolken, Vögel, Felder, Hügel oder andere Gleiter und so weiter, aber ich lasse mein Unterbewußtsein alle diese Faktoren bewerten und entscheiden, wohin ich fliegen werde. Das ist kein gedankenloses Entscheiden, sondern ein Entscheidungsprozess auf einer Ebene, die nicht im analytischen Teil des Gehirns liegt. Würdest Du gedanklich die vielen Faktoren auflisten und abwägen, dann ist die Wahrscheinlichkeit groß, daß Du zu beschäftigt bist, um die subtilen Hinweise zu beachten, die vielleicht viel wichtiger sind, als die offensichtlichen, über die Du nachdenkst. Zum Beispiel ist es sehr wichtig den Luftstrom zu fühlen, wenn Du in die Nähe einer Thermik kommst. Könntest Du das, während Du heftig nachdenkst? Ich liebe es in

**Es ist okay. Es wird funktionieren. Und es ist immer besser als Du denkst.**

**Das Wichtigste ist Selbstvertrauen zu entwickeln, die Angst loszuwerden, seine Ziele nicht zu erreichen.**

**Gräme Dich nicht wegen Fehlern, die Du gemacht hast. Sie sind Vergangenheit. Ich lerne aus den zukünftigen Erfolgen.**

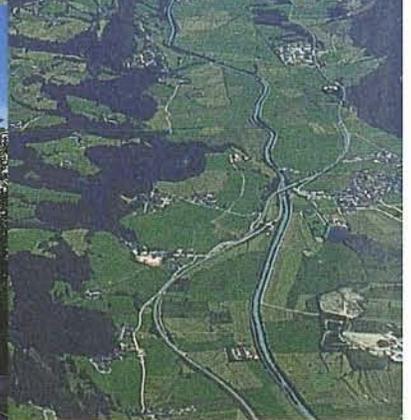
schwachen Bedingungen zu fliegen. Viele Piloten mögen es nicht, wenn der Aufwind schwach ist, aber ich liebe es, denn dann schalte ich alle bewußten Gedanken ab und achte nur auf meine Empfindungen.

Ich ärgere mich nicht, das hilft mir sehr. Andere lassen es zu, daß schlechte Flüge oder schlechte Erfahrungen sie immer noch beeinträchtigen, obwohl sie bereits in der Vergangenheit liegen. Ich fliege einfach zum Spaß. Ich liebe es zu fliegen, wie ein Vogel und ich liebe es, dieses dreidimensionale Spiel zu spielen. Und ich liebe das Wettkampf-Fliegen.

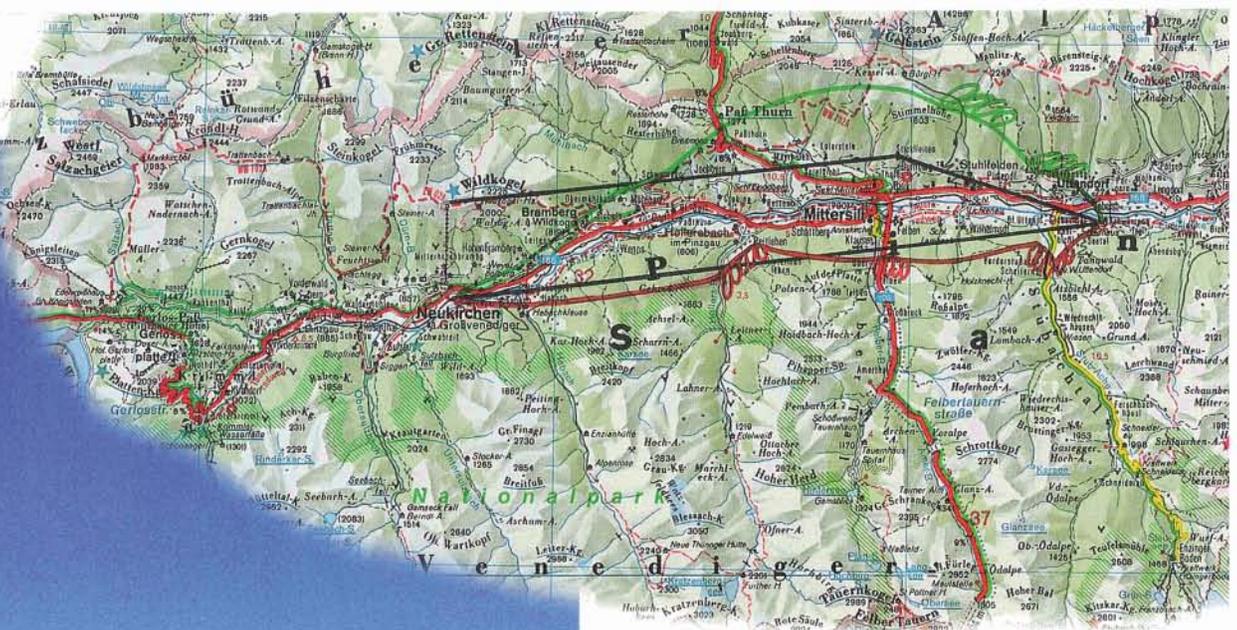
Normalerweise ist beim Drachenfliegen jeder allein in der Luft. Aber im Wettkampf fliegst Du mit Deinem Team und Du bist oft im Pulk mit anderen, die alle das selbe probieren. Das ist wie Magie. In der Luft ist jeder gleich. Ich fühle mich den anderen zugehörig. Obwohl ich mit ihnen im

Wettbewerb stehe, fühle ich, daß wir eher Freunde als Gegner sind. Wir spielen alle das selbe Spiel mit den Kräften der Natur, und wer das Spiel am besten spielt, gewinnt.

Aus Cross Country magazine Nr. 63. Interview von Dennis Pagen.



Das deutsche Team, sponsored by VW-Nutzfahrzeuge, ClifBar, Hanwag, ICE TOOL.



# We are back

## WM 99 im Pinzgau

Bericht: Ben Liebermeister

Das deutsche Team hat sich auf der Weltmeisterschaft im Pinzgau (2.07. bis 18.7.) auf dem internationalen Parkett eindrucksvoll zurückgemeldet. Der dritte Platz in der Nationenwertung, Judith Dörflingers zweiter Platz bei den Damen und die Top-Plazierungen der Männer, allen voran Bodo Genz und Achim Joos, beweisen, daß unsere Piloten wieder konstant ganz vorne mitfliegen.

Sieger der Weltmeisterschaft wurde der Österreicher Christian Heinrich, bei den Damen gewann die Dänin Louise Crandal.

### 3. Juli 1999, WM-Eröffnung

Sensationeller Auftakt! Der Pinzgau zeigt sich von seiner besten Seite. Ausgezeichnete Flugbedingungen bescheren den 240 Piloten aus 40 Nationen ein Training der Extraklasse. Der »Pinzgauer Spaziergang« macht seinem Namen alle Ehre, im Delphinstil heizen die Cracks das Tal rauf und runter - vom Startplatz am Wildkogel zur Schmittenhöhe und zurück, weiter zum

Foto: Stefan Mann (2), Martin Schöel (1)





Foto: Norin Scheel (1), Stefan Auer (2)



Goal

**Bodo Genz, als Dritter im Ziel**

Gerlos und nach dem Wechsel auf die Südseite zum Landeplatz in Bramberg.

Am Abend dann die Eröffnungsfeier: Der Einzug der Teilnehmer aus fünf Kontinenten, begleitet von Musikkapellen und den Trachten- und Schützenvereinen aus den Veranstaltungsorten Bramberg, Neukirchen und Hollersbach begeistert die über 8.000 Zuschauer. Ein spektakuläres Feuerwerk beendet das abwechslungsreiche Veranstaltungsprogramm. Die an den offiziellen Teil anschließende Party im Festzelt findet größtenteils ohne die Wettkampfpiloten statt. Denn morgen früh geht's los. Der Wetterbericht läßt auf ideale Bedingungen und damit größte Herausforderungen an die Teilnehmer hoffen. Körperliche Fitness ist da Grundvoraussetzung!

#### 4. Juli, First Task

Die Meteorologen scheinen diesmal ausnahmsweise Recht zu behalten. »Labile Hochdrucklage mit leichter Südwestströmung, abends vereinzelte Gewitter«, lautet die offizielle Wettervorhersage.

Die Tasksetter machen Ernst und setzen einen Zielrückflug über 107 km an. Zuerst geht's zur Sicherheitsboje Gasthaus Rechteck ca. fünf Kilometer westlich des Startplatzes, dann zum

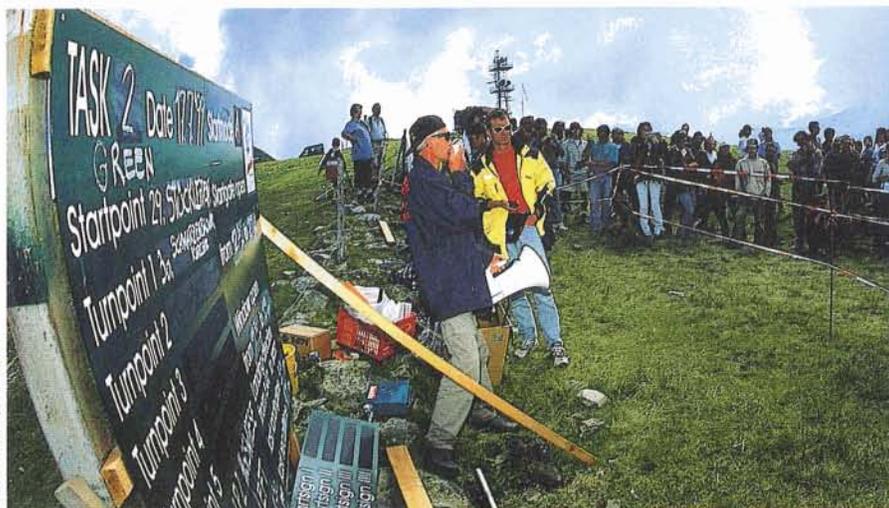
Startgate Walsberg Stall einen Kilometer östlich vom Wildkogel; dann weiter nach Osten über die Schmittenhöhe hinaus mit Talsprung zum Statterhaus am Hundsstein, zurück zum Wildkogel Sender und schließlich ins Ziel, dem Landeplatz Sennigerwiese in Bramberg. Punkt zwölf ist es soweit: »The window is open!«

Jetzt wird's bunt um den Wildkogel, in kurzen Abständen gehen 240 Schirme in die Luft. Reichlich zäh geht's am Anfang, trotzdem gelingt es den Favoriten relativ schnell die nötige Höhe zum Passieren der Sicherheitsboje zu machen. Kurz vor Startfensteröffnung um 13.00 Uhr überfliegt der Spitzenpulk erneut den Wildkogel. Schon hier gelingt es Christian Heinrich (AUT), dem Sieger der Vor-WM, sich vom übrigen Feld abzusetzen. Doch Achim Joos, bei der Vor-WM lange führend und Erster der deutschen Gleitschirmrangliste, bleibt mit Christian Tamegger (AUT) und Jimmy Pacher (I) dicht dran. Auch Bodo Genz, Harry Buntz, und Berni Koller sind mit vorn dabei. Mit hoher Geschwindigkeit geht's jetzt über den sonst wegen seines Nordwindes sehr gefürchteten, aber heute harmlosen Paß Thurn zur Schmittenhöhe. Hier drehen alle nochmal auf, um die Boje auf der anderen Talseite im Geradeausflug zu nehmen. Christian Heinrich

hält nach wie vor die Spitze, konnte seinen Vorsprung sogar noch ausbauen. Dahinter liegt der Kanadier Chris Muller, wie die anderen seit Jahren mit dem Weltcup-Zirkus auf Achse.

Die gleiche Reihenfolge im Ziel. Christian Heinrich gewinnt mit 13 Minuten Vorsprung. Der Zweite, Chris Muller, setzt sich noch neun Minuten vom übrigen Feld ab. Mit nur wenigen Sekunden Abstand lieferten sich die Verfolger, der Schwede Tibor Berki, der Schweizer Hausi Bollinger und der Japaner Ogisawa Karou einen spannenden Endanflug, den Tibor für sich entscheidet. Im nächsten Pulk, der fast gleichzeitig die Ziellinie überquert, ist schon »Big Bird« Achim Joos mit Platz 11 noch voll dabei. Mit Bodo Genz, der einen respektablen 25. Platz rausfliegt, Harry Buntz, Berni Koller, Thorsten Siegel und Judith Dörflinger ist fast das ganze deutsche Team im Ziel. Judith liegt bei den Frauen sogar auf Rang drei!

Pech für Routinier Toni Bender. Die Flugbedingungen verschlechtern sich im Laufe des Nachmittags dramatisch. Hinter dem Paß Thurn türmt sich ein gewaltiger Cumulus Nimbus auf und saugt die Luft förmlich aus dem Pinzgau. Voll beschleunigt mit 55km Airspeed fliegt Toni rückwärts und nur durch seine außerordentliche Schirmbeherrschung gelingt ihm eine sichere



**Task setting und ab in die Luft**

Landung. Anderen fehlt genau dieses Können. Starke Thermik und der aufgrund des CBs - nördlich des WM-Geländes - auf Südwest drehende, deutlich aufgefrischte Wind zwingen zahlreiche Piloten zu unkontrollierten Außenlandungen. Stefan Mast, deutscher Teamleader, meint. »Viele unerfahrene Teilnehmer wählten die Route nördlich des Pinzgaus und konnten wegen des starken Windes nicht mehr auf die Luvseite zurückfliegen. Judith Dörfinger erkannte frühzeitig diese Situation und entschied sich für einen sicheren Endanflug in Talmitte.«

Bereits hier wird ein grundsätzliches Problem offensichtlich. Das fliegerische Niveau der Teilnehmer ist extrem unterschiedlich. Auf der einen Seite die PWC-erfahrenen Toppiloten der Weltspitze. Auf der anderen Seite sicherlich am jeweiligen Landesdurchschnitt gemessen gute Piloten, denen jedoch das fliegerische Potential für eine WM in dem um diese Jahreszeit thermisch überaus aktiven Hochgebirge fehlt. Hier ist die CIVL gefordert, in einer Arbeitsgruppe einen geeigneten Qualifikationsmodus festzulegen. Der Schweizer Teamchef Martin



**Bodo und sein Boomerang**

Scheel bringt die Sache auf den Punkt: »Das Ziel einer Weltmeisterschaft sollte sein, die besten Piloten der Welt zu ermitteln und nicht möglichst vielen Piloten einen schönen Wettkampf zu bieten«. Spanien legt Protest gegen die Wertung des ersten Durchgangs ein. Mit der Begründung, daß die Wetterbedingungen im Wettbewerbsgelände regelwidrig waren. Nach intensiver Beratung entscheidet die Jury jedoch, daß der erste Task gewertet wird.

### 5. bis 9. Juli

Every day the same procedure. Regen - Teamleader Briefing - immer noch Regen - kurzes Aufhellen - Briefing am Startplatz (wahlweise Wildkogel oder

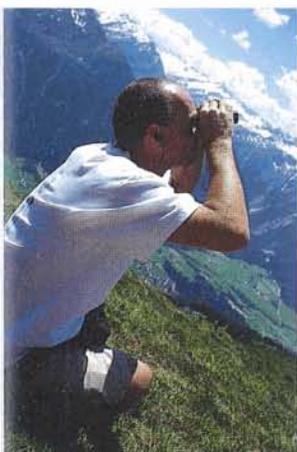


Hollersbach) - wieder Regen - schließlich: The task for today is cancelled.

### 10. Juli

Endlich wieder fliegen! Mangels Thermik haben die Veranstalter der WM einen Fun Cup angesetzt. Nach dem KO System müssen die Piloten nach zwei touch and go Feldern auf dem Punkt landen. Sieger dieser inoffiziellen WM im Präzisions-Landen wird Yariv Ben-Tovim aus Israel. Walter Holzmüller (AUT) erringt Platz zwei und Toni Bender (GER) kommt auf den dritten Platz.

Let's Party - Bramberg und Nova laden ein. Das traditionelle Bramberger Dorffest und die Nova Party zum 10-jährigen Firmenjubiläum reißen die Piloten aus ihrem witterungsbedingten Trübsinn. Auch Petrus hat ein Einsehen und gewährt eine kurze Regenpause. Bramberg scheint aus allen Nähten zu platzen. Folkloregruppen und Live-Bands sorgen für die gute Stimmung der rund 10.000 Besucher. Ein mehrgängiges Menü mit einem reichhaltigen Kuchenbuffet eröffnet die Nova Jubiläumsfeier. Die Gastgeber halten verschiedene Ansprachen, wobei v.a. Erfolgs-Konstrukteur Hannes Papesh mit einer erfrischend launigen Rede glänzt. - Dann geht mit der John Ottis Band die Post ab. Überall verschwitzte tanzende Gleitschmiflieger, die ihren Flüssigkeitsverlust an der langen Bar wieder ausgleichen. Zum Renner wird da das



**Teamchef Stefan Mast verfolgt das Geschehen am Startpunkt**



## Highlights

- Das Wetter am ersten und letzten Tag.
- Teilnehmer aus 40 Nationen - intensiver Kontakt der Piloten untereinander, Partys, Fußball, etc...
- Super-Rahmenprogramm mit Nova-Jubiläumsfeier,
- Dorffeste in Brambach und Neukirchen und, und, und...
- Engagement und Begeisterung der Pinzgauer.
- Publikumswirksame Veranstaltung.
- 8000 Zuschauer bei der spektakulären Eröffnungsfeier, 1000 Zuschauer am Startplatz Wildkogel, 4000 Zuschauer bei der Siegerehrung und Schlußzeremonie.
- Voller touristischer Erfolg, nahezu alle Betten in den Veranstaltungsorten ausgebucht.
- Umfassende Mediencoverage, Übertragung von 28 TV-Anstalten, Anwesenheit von 83 internationalen Journalisten vor Ort, wie z.B. die Times/London.
- Mike Kungs atemberaubende und perfekte Akroshow.
- Andi Hediger mit dem Red Bull Ultralight.
- Präsentation eines grandiosen Fluggebietes.
- Motivationskünste der Teamleader trotz 10-tägigem Dauerregen.
- Traumhafte Abendflüge in Hollersbach.

»Flügerl«, eine gelungene Mischung aus Wodka und Redbull. In der Hoffnung, daß so manchem für die nächsten Tage wirklich Flügel wachsen, bleibt es meist nicht bei einem Glas. Berni Koller meint dazu: »Erstens fliegt es sich mit einem Flügerl nicht sonderlich gut und zweitens braucht es schon Flügel und nicht nur Flügerl«. Erst im Morgengrauen verlassen die letzten Gäste das Zelt

## 11. Juli, Rain, Rain, Rain

## 12. bis 15. Juli

Ähnliches Spiel. Regen - Teamleader Briefing - immer noch Regen - kurzes Aufhellen - Briefing am Startplatz (vor-

zugsweise Wildkogel) - Ansetzen einer kleinen, schnellen Aufgabe - Start, für die ersten o.k., die letzten frißt der Rückenwind - nach dem dritten Grollen wird der Durchgang abgebrochen.

Böse Zungen behaupten, daß die Organisatoren und vor allem die Meteorologen morgens Drogen einwerfen und deshalb das Wetter als schön bezeichnen - am Startplatz wachsen Pilze aus den Kuhfladen, die man »magic mushrooms« nennt. Unter anderem sollen die auch tolle Farben machen.

## 16. Juli

Eine kleine Chance besteht noch, im Pinzgau einen offiziellen Weltmeister zu küren. Das Reglement verlangt vier

gültige Durchgänge. Deshalb setzten die Veranstalter auf einen schnellen Start und hoffen am Nachmittag in Hollersbach auf eine zweite Aufgabe. Bei der Startfensteröffnung gibt es, bedingt durch die hohe Restfeuchte, unterschiedliche Kondensationsniveaus - einige tiefe unterhalb des Startplatzes und eines ca. 200-300 m oberhalb des Gipfels. Der Startzeitpunkt wird damit zur wichtigsten taktischen Entscheidung des Tages. Gespannt verfolgt das deutsche Team die ersten Piloten, die in der schwachen Thermik kämpfen, aber keinen vernünftigen Bart finden können. Doch kurz darauf gelingt es einigen Piloten aufzudrehen. Auf diesen

## Judith Dörflinger, WM-Zweite in der Damenwertung

Judith erzählt über sich:

Angefangen hat alles 1991 an einem kleinen Übungshang in Radolfzell am Bodensee. 1994 überredeten mich dann mein Mann Rubin und ein paar Ligapiloten doch mal die BaWü im Elsaß mitzufliiegen. Nach einem sehr bescheidenen Ergebnis (2 x »abgesoffen«), beschloß ich, mir in der Junior-/Ladies Challenge die nötigen Fertigkeiten fürs Wettkampffliegen zu holen. Nach dem Motivationstraining von Knut von Hentig schaffte ich am letzten Wettkampftag die 60 km Aufgabe. Jetzt gab es kein Halten mehr. Baden-Württembergische Meisterin, Sieg der Ladies Challenge und 1997 schließlich die Nationalmannschaft. Der erste Platz bei den Damen beim Staufencup und der Sieg der Bavarian Open 1999 gaben mir den nötigen Kick für den Erfolg bei der WM. Der richtige Schirm ist die Grundvoraussetzung für gutes Fliegen. Ich muß mich wohl fühlen unter meiner Kappe, eine gelungene Kombination aus Sicherheit und Leistung gibt mir dieses Gefühl. Nach dem Wirtschaftsingenieurstudium bin ich nach Roßhaupten im Allgäu gezogen, um die wenige Freizeit besser zum Fliegen nutzen zu können. Die Spannung im Wettkampf, die Gemeinschaft im Team und der Moment, in dem ich über die Ziellinie gleite, geben mir ein besonders Lebensgefühl und damit den idealen Ausgleich zum Berufsleben.





Achim Joos gesponsort von Bruno Banani

Fotos: Stefan Marti

Moment hat das deutsche Team gewartet und innerhalb kürzester Zeit sind sie alle in der Luft. Achim, Bodo und Berni gelangen nach zähem Ringen an die Basis und bereiten sich nach gegenseitiger Absprache über Funk auf die Paß Thurn Querung vor. Mittlerweile hat sich nahezu das gesamte Feld versenkt. Mit den verbliebenen Piloten (ca. Zehn) überfliegt das deutsche Trio die Paßhöhe und dreht bereits über Mittersill auf, um das Startfoto zu schießen und die nächste Wende anzufliegen. Super Voraussetzungen für eine gute Platzierung in der Mannschafts- und Einzelwertung!

Da kommt Bodos Funkspruch: »Was machen die da? Ist der Task gecancelt? Die legen da unten ein Kreuz aus.« Und tatsächlich, die Wettbewerbsleitung bricht über Funk die Aufgabe ab. Die einsetzenden Regenschauer und der starke Rückenwind machen weitere Starts unmöglich. Obwohl die Flugbedingungen östlich des Paß Thurn unproblematisch sind, müssen die im Führungspulk fliegenden deutschen Piloten landen gehen. Am Boden macht Achim seiner Enttäuschung entschieden Luft, was über mehrere Kilometer zu hören ist. Doch schnell wird der Frust in den Hintergrund gedrängt. »Dann fliegen wir eben morgen aufs Podest!«, ist aus dem deutschen Lager zu hören.

Doch leider wird die angeschlagene Stimmung durch einen Unfall weiter getrübt. Ein Pilot aus Taiwan ist vor Hollersbach in eine Stromleitung direkt neben einer Häusergruppe geflogen und hat sich dabei schwere Ver-



Der Pinzgau in der Brille des Siegers

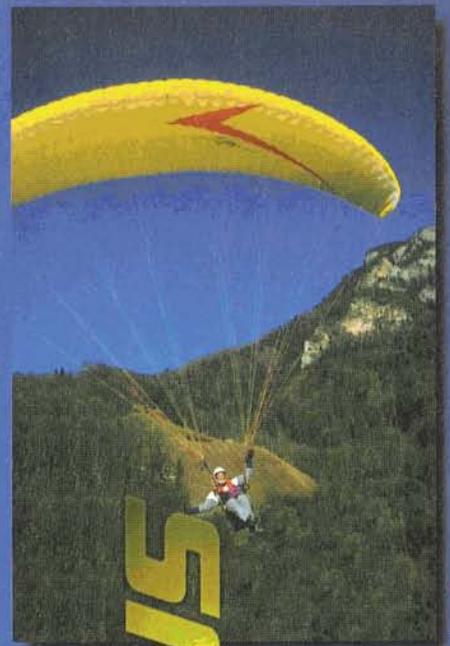
brennungen zugezogen. Die Unfallursache ist bislang noch ungeklärt, da nach Angaben der bei ihm zur Hilfe gelandeten Piloten zum Unfallzeitpunkt kaum Talwind herrschte. Eine offizielle WM wird es jetzt nicht mehr geben. Doch für den letzten Tag ist bestes Flugwetter vorausgesagt und der Kampf um die besten Platzierungen verspricht äußerst spannend zu werden.

### 17. Juli, Second Task

Wie der erste so auch der letzte Tag. Kaiserwetter beschert der WM einen würdigen Abschluß. Beinahe hätten die tapfer in 10-tägigem Dauerregen ausharrenden Piloten auf ihren letzten task verzichten müssen. Nur der entschiedenen Intervention vom deutschen Teamchef Stefan Mast beim extra einberufenen Teamleader Briefing ist es zu verdanken, daß sich die Spitzenpiloten der Welt nochmal miteinander messen können, um den Besten aus ihren Reihen zu ermitteln. Aufgrund der noch am gleichen Tag stattfindenden Siegesfeier - die komplette Auswertung muß bis dahin fertig sein - wählen die Veranstalter eine relativ kleine Aufgabe über 47, 5 Kilometer. Startboje ist das ca. 13 km östlich gelegene Stickleiten, Startgateöffnung 12:30, dann zur auf der anderen Talseite gelegenen Kirche in Schwarzenbach, kurz nach Uttendorf und schließlich zurück ins Ziel, dem Landeplatz in Neukirchen.

Das deutsche Team kommt nach der Fensteröffnung um 11:30 gut weg. Bodo erzählt: »Nach dem Start ging es ein bißchen zäh. Da die Basis sehr tief war, mußten wir versuchen, so viel Höhe wie möglich zu machen. Trotz des tiefen Einstiegs gelang uns die Querung des Paß Thurn.«

Die Schlüsselstelle ist der Wendepunkt, die Kirche in Schwarzenbach.



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](mailto:info@swing.de)

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

© 2005 swing GmbH



**Siegerehrung, dritter Platz in der Mannschaftswertung für die deutsche Mannschaft**



**Judith Dörflinger, Louise Crandal, Nicole Nußbaum**



**Chris Muller, Christian Heinrich, Walter Holzmüller**

## Mannschaftswertung

Platz	Mannschaft	Gesamt
1	ÖSTERREICH	6414
2	SCHWEIZ	6280
3	DEUTSCHLAND	6060
4	JAPAN	5550
5	ITALIEN	5402
6	KOREA	5118
7	SÜDAFRIKA	4542
8	TSCHECHIEN	4470
9	AUSTRALIEN	4285
10	NEUSEELAND	4261

Die Piloten stehen vor der Entscheidung, das Tal wieder zu queren und auf der gleichen Seite zurückzufliegen oder auf der südlichen Bergkette zu bleiben. Bodo: »Wichtig war, an der Boje hoch anzukommen und dann wieder mit Geduld Höhe zu machen. Meine Taktik war, einfach hoch bleiben, um nicht mehr in die zähe Luftmasse zu kommen. Wir konnten uns dann zu fünft (Chris Muller (CAN), Dondi Manuele (I), Jeong Sei Yong (KOREA) und Walter Holzmüller (AUT)) vom übrigen Feld absetzen.«

Sie bleiben auf der Südseite. Ange-

führt von Harry Bunz wechselt der Pulk der übrigen Weltklassepiloten wieder zurück auf die Nordseite. Darunter sind Christian Heinrich, der Sieger des ersten Taks, Europameister und Weltcup-Sieger Jimmy Pacher, Weltmeister Hausi Bollinger, aber auch unsere Jungs, Achim Joos, Berni Koller, Thorsten Siegel und Toni Bender. Jetzt geht es um Sekunden. Welche Linie ist die bessere?

Beide Gruppen kämpfen in der zähen Luftmasse um Höhe. Thorsten Siegel berichtet: »Der erste Pulk auf der Südseite hat sehr lang gebraucht und ich denke, unsere Taktik wäre aufgegangen, wenn der erste Bart bei uns besser gezogen hätte. Wir haben bestimmt 5-6 Minuten im Nullschieber rumgemacht, bis es endlich mal durchgerissen hat. Hier haben wir die Zeit und auch die Führung im Vergleich zum Südpulk verloren.«

Chris Muller erreicht als erster die nötige Höhe und heizt los in Richtung Ziel. Dicht auf den Fersen sind ihm Dondi Manuele, Bodo Genz, Jeong Sei

Yong und Walter Holzmüller. Im Sekundenabstand überfliegen sie die Ziellinie. Direkt dahinter kommt Harry Buntz, der den Nordpulk bis ins Ziel anführte. Pech hatte Achim Joos: »Nach dem Aufdrehen war klar, daß der, der jetzt am meisten Gas gibt, den Durchgang gewinnen wird. Mein Problem war, daß das Seedsystem gerissen ist, da bin ich halt ohne Speed geflogen am Schluß.« Trotzdem überquert er als Dreizehnter die Ziellinie, dicht gefolgt von Bernie Koller (19) und Thorsten Siegel (20). Toni Bender geht auf volles Risiko und muß sich 200 m vor der Ziellinie geschlagen geben. Doch dann kommen die Mädchen und machen die herausragende Teamleistung perfekt. Judith Dörflinger fliegt erneut als Dritte der Damenwertung ins Ziel. »Ich habe die Nordseite gewählt und denke, daß es die bessere Route war. Allerdings wäre ich beinahe abgesoffen, konnte dann aber in minimalster Thermik verharren und schließlich wieder aufdrehen«, erklärt die amtierende bayerische Meisterin. Und auch unsere Newcomerin, Anja Trudel, vollendet die Aufgabe in einer sehr guten Zeit.

Alle Achtung vor diesem Team!

Und ein besonderes Lob an Bodo, der erst im letzten Moment ins Team rückte. Denn Oliver Rössel, der amtierende Deutsche Meister, mit durchaus berechtigten Hoffnungen auf einen der Spitzenplätze bei dieser WM, hatte sich beim Mountainbiken zwei Tage vor WM-Beginn das linke Handgelenk gebrochen. Nach Rücksprache mit den behandelnden Ärzten entschied Teamchef Stefan Mast, daß Bodo für Olli fliegen wird.

Mit wenigen Punkten Vorsprung gewinnt Christian Heinrich (AUT) vor Chris Muller (CAN) und Walter Holzmüller (AUT) die Gesamtwertung. Bei den Damen siegt Louise Crandal (DK), Judith ist Zweite und der dritte Platz geht an die Schweizerin Nicole Nussbaum. Bei der Nationenwertung hat Österreich die Nase vorn, gefolgt von der Schweiz und Deutschland. Eine große Siegerehrung im Rahmen des Neukirchner Dorffestes folgt am Abend. Unter lautem Beifall der zahlreichen Zuschauer versammeln sich die Piloten auf dem Hauptplatz in Neukirchen.

Lange noch feiern die erfolgreichen

## Gesamtergebnis

Platz	Name	Glider	Nation	Punkte
1	Heinrich Christian	Nova Proto	ÖSTERREICH	1749
2	Muller Chris	Gin Glider Boomerang	KANADA	1733
3	Holzmüller Walter	Nova X-Pert	AUSTRALIEN	1611
4	Bollinger Hans	Gin Glider Boomerang	SCHWEIZ	1590
4	Jeong Sei Yong	Gin Glider Boomerang	KOREA	1590
6	Pacher Jimmy	Gin Glider Boomerang	ITALIEN	1587
7	Genz Bodo	Gin Glider Boomerang	DEUTSCHLAND	1580
8	Cox Steve	Advance Omega 4	SCHWEIZ	1578
9	Joos Achim	Gin Glider Boomerang	DEUTSCHLAND	1564
10	Von Känel Peter	Nova X-Pert	SCHWEIZ	1558

## Gesamtergebnis Damen

Platz	Name	Glider	Nation	Points
1	Crandal Louise	Gin Glider Boomerang	DANEMARK	1219
2	Dörflinger Judith	Nova X-77	DEUTSCHLAND	1133
3	Nussbaum Nicole	Advance Omega 4	SCHWEIZ	1114
4	Beihammer Gabi	Advance Omega 4	AUSTRALIEN	1061
5	Ju Su Ok	Gin Glider Boomerang	KOREA	1053
6	Perner Camilla	Edel Response	AUSTRALIEN	977
7	Kamiyama Kazuko	Gin Glider Boomerang	JAPAN	828
8	Tanaka Miyuki	Nova X-77	JAPAN	781
9	Trudel Anja	Advance Omega 4	DEUTSCHLAND	723
10	Joubert Andrea	Apco Tigra	SÜDAFRIKA	673

Teams ihre Titel, der leuchtende Sternenhimmel verspricht bestes Flugwetter für die nächsten Tage. So viel Zeit und Mühe haben die veranstaltenden Gemeinden für dieses Großereignis aufgebracht und hatten dann so viel Pech mit dem Wetter. Doch darauf kann kein Veranstalter der Welt Einfluß nehmen und so hoffen wir für die EM 2000 in Garmisch-Partenkirchen auf ein bißchen mehr Glück.

### Stimmen zur WM

**Stefan Mast**, Teamchef Deutschland:

Schon nach dem 1. Durchgang zeigte sich, daß es eben doch nicht ganz so einfach war, wie die Veranstalter annahmen, einen Wettbewerb mit dieser enorm hohen Teilnehmerzahl zu bewältigen. Es wurde viel diskutiert und noch öfter darüber abgestimmt, was das eigentliche Ziel einer WM ist und wie dieses sportlich und fair erreicht werden kann. Sportlich und fair bedeutet für mich als Teamchef: Am Schluß des Wettbewerbs müssen die besten Piloten/innen und die besten Teams auf den Podest stehen. Das Tasksetting muß sicher, selektiv und an der Spitze des Pilotenfeldes orientiert sein. Es kann ohnehin immer nur einen

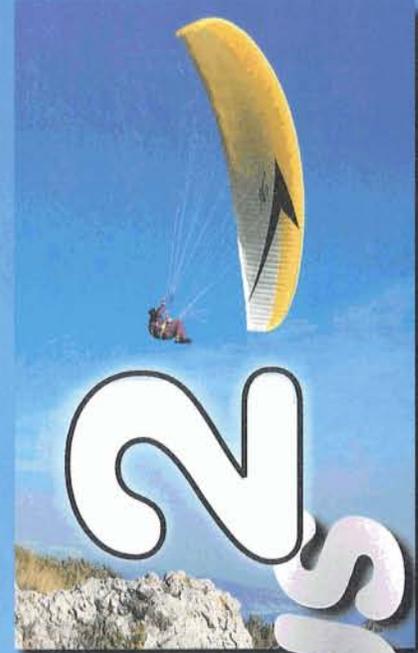
Siener geben. Aber sportlich fair bedeutet auch, daß alle Teams bis zum Schluß des Wettbewerbs fliegen und mit den Besten bei der Siegerehrung feiern.

**Michael Sanio**, Teamchef Österreich:

Wir sind sehr zufrieden mit dem Gesamtergebnis. Das war mehr als wir uns erwartet haben. Christian hat seinen Vorsprung aus dem ersten Lauf nach Hause bringen können, Walter Holzmüller hat im zweiten Lauf hoch gepokert, gewonnen und ist damit vom 13. auf den 3. Platz geflogen. Super unterwegs war auch die Beihammer Gabi, die den zweiten Durchgang bei den Damen gewonnen hat. Sie bleibt absolut cool bei solchen Großereignissen und ist der Stern für die Zukunft im österreichischen Gleitschirmsport. Sensationell ist außerdem, daß wir die Schweizer in der Teamwertung geschlagen haben. Ein Problem war das unterschiedliche Leistungsniveau der WM-Teilnehmer. Ansonsten war es eine sportlich gelungene Veranstaltung mit einem außerordentlichen Rahmenprogramm. Unser Team blickt bereits mit großer Erwartung auf die EM in Garmisch.

**Martin Scheel**, Teamchef Schweiz:

Auch ich bin sehr erfreut über die Leistung unserer Mannschaft. Am ersten Tag kamen alle sechs Herren ins Ziel, beim zweiten Durchgang fünf. Wir haben natürlich mit mindestens vier Durchgängen gerechnet und deshalb - rückblickend gesehen - am ersten Tag eine falsche Taktik angewandt. Für uns hatte das Ankommen Priorität. Im letzten Lauf griffen wir dann an, die Option war Nord- oder Südseite, fünf Schweizer waren im Führungspulk auf der Nordseite, daß es dennoch nicht gereicht hat, war einfach Pech. Bei weiteren Tasks hätte unser Team hervorragende Chancen gehabt.



# VENTUS

Na Na  
wer  
wird  
dann  
neidisch  
werden!

HIGH PERFORMANCE  
**DHV 2-3**



Swing GmbH  
Badfeldring 25  
D-82290 Landsberied

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

Email: [info@swing.de](mailto:info@swing.de)

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



**TREK**

sponsored by

Die Zwischenwertung vom 28.7.99 ist natürlich bei Erscheinen dieses Infos bereits überholt. Vor allem im Flachland hat die gute Wettersituation noch viele weite Flüge ermöglicht.

Ob es auch in den Alpen noch für gute Streckenflüge reichte und wie diese das Zwischenergebnis verändert haben, erfährt man am schnellsten übers Internet [www.dhv.de](http://www.dhv.de), Sport und Termine oder über Fax Anruf Nr. 08022/9675-99

## GS offene Klasse

D=Damenwertung J=Juniorenwertung T=Tandemwertung N=Newcomer (keine Teiln. in den letzten 3 Jahren)

Platz	Name	Verein	Gerät	Gesamt
1	Gschwendtner Sepp	DGC Tegernseer Tal	Free X Oxygen	698
2	Leschinski Frank	Condor Schwäbisch Hall	Nova Vertex	624
3	Kiener Harald		Free X Oxygen	569
4	Deisler Michael	Lenggieser Gleitschirmf.	FreeX Spark	531
5	Opitz Wolfgang	GSC Hochries-Samerberg	Sigma 4	473
6	Mayr Uli	GSC Paraclic Konstanz	Perche Sonic	447
7	Blum Christian	GSF im Eichenauer SV	Advance Omega 4	415
8	Brunner Willi	DGC Tegernseer Tal	FreeX Oxygen	403
9	Zitzmann Jörg	Lenggieser Gleitschirmf.	Swing Ventus	397
10	Münzner Markus	DGC Rottal am Inn	FreeX Frantic Plus L	372

## GS Sportklasse

D=Damenwertung J=Juniorenwertung T=Tandemwertung N=Newcomer (keine Teiln. in den letzten 3 Jahren)

Platz	Name	Verein	Gerät	Gesamt
1	Hirtl Franz	Kaiserwinkel Kössen	Apco Sierra	367
2	Lacrouls Barbara	DGC Tegernseer Tal	Free X Flair	338
3	Kirsch d.Ä. Christoph	DGC Tegernseer Tal	Free X Flair	290
4	Schindler Rupert		Swing Arcus M	248
5	Pfeifer Christine	DGC Tegernseer Tal	Free X Flair	215
6	Schmidt Markus		Swing Arcus S	174
7	Ehrenfried Kai	Kurpfälzer Gleitschirmf.	Swing Arcus M	171
8	Sattler Gerhard	DHC Heidenheim	Swing Arcus	112
9	Schneider Erich		Swing Astral	85
10	Nagler Werner	1.PFC Schwaben	Swing Arcus L	84

## FAI I

Platz	Name	Verein	Gerät	Gesamt
1	Lengauer Wolfgang	DFCA Kampenwand	Bautek Twister	954
2	Tulzer Jürgen	DCB Ruhpolding	Bautek Twister	891
3	Dreier Reinhold	DCB Ruhpolding	Bautek Twister	836
4	Rackl Walter	DFC Achenal	Bautek Twister	673
5	Doll Hubert		Guggenmos RCS	625
6	Otterpohl Bernd	Kirchdorf-Bahrenborstel	Bautek Twister	603
7	Tschurtschenthaler Ralf	DCB Ruhpolding	Icaro Laminar ST	559
8	Barthelmes Oliver	Spießhornfalken Bernau	Moyes CSX 5	556
9	Bausenwein Hans	DFC Ingoistadt	Icaro Laminar ST	529
10	Miederhoff Ralf	DFC West	Icaro Laminar ST	521

## FAI II

Platz	Name	Verein	Gerät	Gesamt
1	Müglich Dieter	1.DFC Wasserkuppe	Exlacy	509
2	Kratzner Christof		Air Atos	338
3	Weber Bernd		Air Atos	338
4	Hoffmann-Guben Marcus	DFC Hohenneufen	Air Atos	321
5	Schumann Kurt	Augsburger DC	Guggenmos E7	321
6	Dümegeger Lenz	DFC Achenal	Exlacy	270
7	Figura Holger	SG Segeletz Berlin	Exlacy	264
8	Müller Christian		Exlacy	211
9	Etz Lukas		Ghostbuster	211
10	Guggenmos Jos	D'Allgäuer	Guggenmos E7	211

# Deutsche Streckenflug- meisterschaft 1999

Zwischenwertung 28.7.99

# Flüge GS 1999

## Stand 28.07.99

Datum	Pilot	Fluggerät	Startplatz		Aufg	Startpunkt
			1. WP	2. WP		
			Total km	MF	Punkte	
09.05.99	Mittner Börry	Advance Omega 4	Bad Wildbad Serres Kirche	FS1WP		Weststartplatz Hochdorf
			39	1,5-1		54
09.05.99	Sattler Gerhard	Swing Arcus	Dischingen Schleppgel Heidenheim Schloß	FS2WP	Dischingen Schleppgel Neusheim FP	
			35,7	1,5-1		50
09.05.99	Lindell Rolf	Nova Vertex	Dischingen Schleppgel	FS	Dischingen Schleppgel Wolpertshausen	
			65,1	1		65
09.05.99	Krick Joachim	CP-Products Makro	Graach/Mosel	ZF		Graach Lasser/Bürgen
			38	1,5		57
10.05.99	Kirsch Stefan	Nova Vertex	Wallberg Kössen MS	FS1WP	Wallberg Gipfel Kössen LP	
			48,9	1,5-1		72
10.05.99	Wagner Günter	Nova Xyon I	Wallberg Rauschberg TS	FS1WP	Wallberg Gipfel Rauschberg LP	
			66,4	1,5-1		99
16.05.99	Schmidhuber Kurt	Advance Sigma 4	Hoher Bogen	FS	Hoher Bogen BS Zandt	
			22	1		22
23.05.99	Mayr Uli	Perche Sonic	Pde Molinera Osco	FAI	Alp Brogoldone Alp Brogoldone	
			78,5	2		157
24.05.99	Börschel Roland	Swing Ventus	Emberger Alm Lussensee	ID	Sattlegger Haus Sattlegger Haus	
			57,4	1,75		100
24.05.99	Lindell Rolf	Nova Vertex	Emberger Alm Alkuser See	ID	Greifenburg Kirche Greifenburg Kirche	
			95,5	1,75		167
24.05.99	Lawer Gunther	Apco Bogheera	Gustberg Grand Ballon Antenne	FAI	Urbes Campingplatz Urbes Campingplatz	
			41,6	2		83
24.05.99	Mittner Börry	Advance Omega 4	Treh Ballon D'Alsace	FS1WP		Treh-Ferme Gusti LP
			27,2	1,5-1		36
24.05.99	Költz Andreas	Nova Vertex	Emberger Alm Ziehlentkopf Gipfel	ID	Sattlegger Haus Sattlegger Haus	
			56,3	1,75		99
24.05.99	Klier Edmund	Nova Vertex	Emberger Alm Radlberger Alm	ID	Sattlegger Haus Sattlegger Haus	
			64,6	1,75	Anna Schutzhaus	113
24.05.99	Parl Reinhold	Airea Aspect	Emberger Alm Höfer Alm	ID	Sattlegger Haus Sattlegger Haus	
			52	1,75		91
24.05.99	Stuhldreiter Helmut	Swing Astral	Schmittenhöhe Schmittenhöhe BS	FS2WP	Breiteckbahn Bürglhütte	BS Fürth LP
			37,4	1,5-1		47
24.05.99	Hauber Peter	Swing Astral	Schmittenhöhe Bürglhütte	FS1WP	Schmittenhöhe BS Fürth LP	
			36,8	1,5-1		48
24.05.99	Ehrenfried Kai	Swing Arcus	Emberger Alm Höfer Alm	ID	Sattlegger Haus Sattlegger Haus	
			74,4	1,75	Goldeck Antenne	130
24.05.99	Blum Christian	Advance Omega 4	Wallberg Lofler #	ZF	Wallberg Gipfel Jennerbahn TS	
			91,9	1,5		138
24.05.99	Appel Armin	Cirrus	Treh Le Pit Hohnneck	ID	Treh-Ferme Treh-Ferme	
			36	1,75		63
24.05.99	Schoeffel Ralph	Swing Ventus	Emberger Alm Ziehlentkopf Gipfel	ID	Geifenburg Friedhof Geifenburg Friedhof	
			57,7	1,75		101
25.05.99	Parl Reinhold	Airea Aspect	Emberger Alm Lussensee	FS1WP	Sattlegger Haus Greifenburg LP	
			38,3	1,5-1		47
25.05.99	Buhleier Robert	Airea Fal Willi	Emberger Alm Lussensee	FS1WP	Sattlegger Haus St.Athanas Kirche	
			34,8	1,5-1		43
25.05.99	Ehrenfried Kai	Swing Arcus	Emberger Alm Höfer Alm	FS1WP	Greifenburg Friedhof Greifenburg LP	
			33	1,5-1		41
25.05.99	Schoeffel Ralph	Advance Omega 3	Emberger Alm Ziehlentkopf Gipfel	FS2WP	Geifenburg Friedhof Dobersach LP	
			78	1,5-1		107
25.05.99	Dengler Sebastian	Sonic-M	Emberger Alm Lussensee	FS2WP	Sattlegger Haus Greifenburg LP	
			56,6	1,5-1		80

Datum	Pilot	Fluggerät	Startplatz		Aufg	Startpunkt
			1. WP	2. WP		
			Total km	MF	Punkte	
26.05.99	Wies Jan-Hendrik	Advance Omega 5	Muntische /La Punt	FS		La Punt Ried / A
			80,9	1		81
27.05.99	Mayr Uli	Perche Sonic	Hirschberg	FS		Hirschberg Gnadenwald LP
			91,8	1		92
27.05.99	Sedlmair Stephan	Airea Shape	Wank	FS		Wank BS Gerlos Ortsseing Ost
			74	1		74
27.05.99	Straub Andreas	FreeX Oxygen	Schmittenhöhe Königsleiten BS	ID	Paarseen	Fürth
			154,9	1,75		271
27.05.99	Leschinski Frank	Nova Vertex	Muntische /La Punt Simmering Gipfelkreuz	FS1WP		Alp Es-cha Breitenbach Innbrücke
			190,6	1,5-1		243
27.05.99	Zitzmann Jörg	Swing Ventus	Brauneck	FS		Tannern Kirche Giessenach /Scharnitz
			35	1		35
27.05.99	Hirtl Franz	Apco Sierra	Untersberghorn	FS3WP		Scheibnwald Peterhof
			40,8	1,5-1	Grubhörndl Gipfel	61
27.05.99	Kiener Harald	FreeX Oxygen	Schmittenhöhe Königsleiten BS	ID	Paarseen	Fürth
			154,9	1,75		271
27.05.99	Rüttgers Uwe	UP Vision Classic	Schmittenhöhe	FS		Steindorf
			9	1		9
27.05.99	Nebel Manfred	Helix S	Nebelhorn Imberger Horn	FS2WP	Hahnenkamm Sender	Gruben Kurhaus
			56,6	1,5-1		76
27.05.99	Haider Sylvia	Advance Epsilon	Rotenkopf	FS		Rotenkopf Achenkirch
			39,6	1		40
27.05.99	Appel Armin	Cirrus	Oberjoch Heahenkamm Sender	FS2WP	Bach BS	Ochsenalpe Hindelang LP
			75	1,5-1		100
27.05.99	Hetz Winfried	Advance Bi-Beta	Schauinsland St. Wilhelm Hütte	FS2WP	Buchhof	Schauinsland MS Schauinsland LP
			23,8	1,5-1		35
28.05.99	Deisler Michael	FreeX Spark	Wallberg	FS		Wallberg Gipfel Hödenauer See
			29,8	1		30
28.05.99	Zitzmann Jörg	Swing Ventus	Wallberg Bayrischzell LP	ZFagB		Wallberg Gipfel Kössen LP
			46,5	1,5		70
29.05.99	Sedlmair Stephan	Airea Shape	Osterfelder	FS		Osterfelder BS Udemers Zillertal
			62,6	1		63
29.05.99	Schmidt Markus	Swing Arcus S	Jöchelspitze Ellbogner Spitze	ID	Hahnenkamm Sender	Jöchelspitze TS Jöchelspitze TS
			76,6	1,75		134
29.05.99	Fichtner Michael	Nova Xyon	Gnadenwald Marienbergjoch BS	ZR		Hinterhornalm Hinterhornalm
			101,2	1,75		177
29.05.99	Leschinski Frank	Nova Vertex	Nebelhorn Raulthütte	FS2WP	Schattenberg-schanze Stanz b. Navis	Grün b. Navis
			183	1,5-1		237
29.05.99	Deisler Michael	FreeX Spark	Gnadenwald Marienbergjoch BS	ZR		Hinterhornalm Hinterhornalm
			101,2	1,75		177
29.05.99	Gschwendtner Sepp	FreeX Oxygen	Wallberg Eben Kirche	FAI	Höhlensleinhaus	Wallberg TS
			82,9	2		166
29.05.99	Neumann Dieter	FreeX Spear	Schmittenhöhe Gernkogel Gipfel	FS1WP		Breiteckbahn BS Fürth LP
			83,8	1,5-1		105
29.05.99	Zitzmann Jörg	Swing Ventus	Gnadenwald Marienbergjoch BS	ZR		Hinterhornalm Hinterhornalm
			101,2	1,75		177
29.05.99	Schindler Rupert	Swing Astral Twin	Nebelhorn Imberger Horn	ID	Neunerkopf BS	Seealpe Seealpe
			41,5	1,75		73
29.05.99	Röche Martin	Swing Astral L	Nebelhorn Fluchtalpe	FAI	Eissee	Seealpe Altstädner Hof
			49,1	2		98
29.05.99	Mittner Börry	Advance Omega 4	Nebelhorn Imberger Horn	FAI	Hahnenkamm Sender	Seealpe Wildengundkopf
			75,5	2		151



Datum	Pilot	Fluggerät	Startplatz	Aufg.	Startpunkt
			1. WP	2. WP	3. WP/ Ziel/ bei FS Landung
			total km	MF	Punkte
29.05.99	Kiener Harald	FreeX Oxygen	Hochfelln Schmittenhöhe BS	FS2WP	Weilsee Neukirchen
			83,6	1,5-1	108
29.05.99	Münzner Markus	FreeX Frantic Plus I	Schmittenhöhe Gernkogel Gipfel	FS1WP	Areibahn BS Walchen
			80	1,5-1	101
29.05.99	Krick Joachim	CP-Products Makro	Emberger Alm Zwickenberg Kirche	Radlberger Alm	Sattellegger Haus Sattellegger Haus
			50,4	1,75	88
29.05.99	Simmel Stefan	Swing Cirrus	Nebelhorn Imberger Hom BS	FAI Hahnenkamm Sender	Seelpe Wildgundkopf
			75,5	2	151
29.05.99	Staudacher Robert	Swing Astral Twin	Schmittenhöhe	FS	Areibahn BS Jochberg
			26	1	26
29.05.99	Möller Gerhard	Swing Ventus	Ochsenalm Nebelhorn	FS1WP	Iseler BS Hindelang
			FS1	1,5-1	28
29.05.99	Lang Klaus-Dieter	Pro Design Contest	Nebelhorn Imberger Hom-TS	FAI Gaichtspitze	Seelpe Wildgundkopf
			73,1	2	146
29.05.99	Raab Eckard	Edel Energy	Weißenburg FP Waizenhofen Schleppegel.	FS 1WP	Weißenburg FP Waizenhofen Schleppegel.
			16,6	1,5-1	25
29.05.99	Kierdorf Jens	Advance Omega 5	Emberger Alm Zwickenberg Kirche	FS2WP Radlberger Alm	Sattellegger Haus Greifenburg LP
			50,4	1,5-1	68
29.05.99	Göhl Josef	Advance Omega 4	Nebelhorn Loreahütte	FAI Augsburgerhütte	Oytalhaus Oytalhaus
			91,8	2	184
29.05.99	Dajek Uli	Advance Sigma 4	Emberger Alm Zwickenberg Kirche	Radlberger Alm	Sattellegger Haus Sattellegger Haus
			50,4	1,75	88
29.05.99	Pfeifer Christine	Free X Flair	Schmittenhöhe Wildkogelbahn BS	ZR	Areibahn BS Areibahn BS
			69,4	1,75	121
29.05.99	Kirsch Christoph d.Ä.	Free X Flair	Schmittenhöhe Königsbrunn BS	FS1WP	Areibahn BS Piesendorf LP
			122,7	1,5-1	154
29.05.99	Miller Christine	Free X Spear	Schmittenhöhe Wildkogelhaus	ZR	Areibahn BS Areibahn BS
			66,8	1,75	117
29.05.99	Dengler Sebastian	Sonic-M	Emberger Alm Höfer Alm	FS2WP Radlberger Alm	Sattellegger Haus Greifenburg LP
			51	1,5-1	71
29.05.99	Wies Jan-Hendrik	Advance Omega 4	Muntische /La Punt	FS	La Punt Garmisch-P. Bahnhof
			134,9	1	135

Datum	Pilot	Fluggerät	Startplatz	Aufg.	Startpunkt
			1. WP	2. WP	3. WP/ Ziel/ bei FS Landung
			total km	MF	Punkte
29.05.99	Stadler Herbert	Edel Sector	Osterfelder	FS	Osterfelder BS Zell am See
			134,6	1	135
30.05.99	Opitz Wolfgang	Advance Sigma 4	Jenner Kehlssteinhaus	fid	Jenner MS Blaueshütte
			40,3	1,75	71
30.05.99	Schmidhuber Kurt	Advance Sigma 4	Zillertal Höhenstraße Schmittenhöhe BS	FS1WP	Melchboden Kiosk Saalfelden
			81	1,5-1	116
30.05.99	Wieczorek Peter	Swing Ventus	Unterberghorn Kössen Gerling Kirche	FS1WP	Unterberghorn BS Gerling
			41,6	1,5-1	62
30.05.99	Schunk Achim	Advance Sigma 4	Unternberg Ruhpolding ZR Inzell Eisstadion		Unternberg TS Unternberg TS
			18	1,75	32
30.05.99	Balzer Götz	Nova Xyon	Hochfelln Urschlaui Kapelle	FAI Walleralm	Hochfelln St. Jakob i. Haus Kirche
			87	2	174
30.05.99	Deisler Michael	FreeX Spark	Brauneck Solsteinhaus	FS1WP	Tannern Kapelle Gnadenwald LP
			63,5	1,5-1	85
30.05.99	Rüttgers Uwe	UP Vision Classic	Schmittenhöhe Wildkogelbahn BS	FS1WP	Schmittenhöhe BS Krimml
			45	1,5-1	62
30.05.99	Sussner Stefan	Nova Axon	Emberger Alm Radlberger Alm	FS1WP	Sattellegger Haus Seeboden
			27,9	1,5-1	34
30.05.99	Schoz Guido	Advance Omega 3	Hochfelln Schleising Alm	FS3WP Walleralm	Bründling Alm Erpfendorf
			85,6	1,5-1	118
30.05.99	Staudacher Robert	Swing Astral Twin	Schmittenhöhe Bürglhütte	fid	Areibahn BS Areibahn BS
			69,7	1,75	122
30.05.99	Nedele Martin	FreeX Spear	Nebelhorn Iseler BS	FS2WP	Schattenberg-schanze Hahnenkamm Sender
			35,3	1,5-1	51
30.05.99	Schindler Rupert	Swing Arcus S	Nebelhorn Hirschalpe	FS2WP Gaichtspitze	Guben Haus Schafwald
			50,3	1,5-1	68
30.05.99	Raab Eckard	Edel Energy	Schmittenhöhe Kreuzjoch	FS1WP	Fürth Gerlos Ortseing. Ost
			55	1,5-1	81
30.05.99	Bilburger Frank	Swing Astral	Jöchelspitze Gaicht Kirche	FS1WP	Jöchelspitze BS Forchach
			33,4	1,5-1	48
30.05.99	Lacrouls Barbara	Free X Flair	Schmittenhöhe Areibahn BS	fid	Fürth Fürth
			88	1,75	154



Foto: Freer-Flair

Datum	Pilot	Fluggerät	Startplatz			Aufg.	Startpunkt
			1. WP	2. WP	3. WP/ Ziel/ bei FS Landung		
			total km	MF	Punkte		
20.06.99	Kummer Noldi	FreeX Spear	Walberg Bayrischzell LP 22,1	FS1WP 1,5-1		Walberg Alm Tatzelwurm 31	
23.06.99	Zitzmann Jörg	Swing Ventus	Brauneck Tegelberg BS 67,3	FS1WP 1,5-1		Brauneck BS Reulle Lechbrücke 96	
23.06.99	Sturm Johannes	Advance Omega 5	Walberg Eschenlohe BAB Ausf. 78,4	FS2WP 1,5-1	Tegelberg TS	Walberg Gipfel Tegelberg LP 118	
23.06.99	Riedel Lutz	Free X FX 65L	Brauneck Tegelberg TS 57,9	ZF 1,5		Brauneck BS Tegelberg LP 87	
23.06.99	Plenagl Johann	FreeX Oxygen	Walberg Eschenlohe BAB Ausf. 59	FS1WP 1,5-1		Walberg Gipfel Grasswang 83	
24.06.99	Sturm Johannes	Advance Omega 4	Walberg Gerlossteinhaus 105,7	FS1WP 1,5-1		Walberg Gipfel Hauptmannsdorf 132	
24.06.99	Lacrouts Barbara	FreeX Flair	Walberg 29,8	FS 1		Walberg BS Niederhart Zillertal 30	
24.06.99	Schierle Willi	Boomerang	Nebelhorn Karl Hüller Hütte 76,5	ID 1,75		Schattenberg-schanze Wildgundkopf 134	
24.06.99	Hennig Peter	Swing Ventus	Spieser Hahnenkamm TS 54,6	FS1WP 1,5-1	Bernhardseck Bach	Hindelang Kirche Bach östl. 81	
25.06.99	Brunner Willi	FreeX Oxygen	Walberg Oberschwarzach-hütten 107,5	FS1WP 1,5-1		Walberg BS Niedersill östl. 136	
25.06.99	Schierle Willi	Boomerang	Nebelhorn Hochplattig 101,9	FS2WP 1,5-1	Venet BS	Schattenberg-schanze Imst 146	
26.06.99	Keller Peter	Airwave XXX	Hochfölln 23	FS 1		Hochfölln BS Bad Reichenhall 23	
26.06.99	Hirtl Franz	Apco Sierra	Wildkogel Wagrainer Haus 103,6	FS1WP 1,5-1		Wildkogelhaus Schladming 143	
26.06.99	Közl Andreas	Nova Vertex	Walberg Hödenauer See 29,8	FS1WP 1,5-1		Walberg Gipfel Oberaudorf südl. 45	
02.07.99	Brunner Willi	FreeX Oxygen	Walberg Kössen BS 61,4	FS1WP 1,5-1		Walberg Gipfel Waidring östl. Ortsrand 85	
02.07.99	Plenagl Johann	FreeX Oxygen	Walberg 32	FS 1		Walberg Gipfel Oberndorf 83	
03.07.99	Gschwendner Sepp	Free X Oxygen	Wank Taxenbach Kirche 138,9	FS1WP 1,5		Wank BS Taxenbach Sportplatz 208	
03.07.99	Leschinski Frank	Nova Vertex	Fiesch Bidmere 133,6	FS1WP 1,5-1		Lax Kirche Langwies Kirche 144	
03.07.99	Mayr Uli	Perche Sonic	Nebelhorn Loreahütte 94,8	FS2WP 1,5-1	Augsburgerhütte	Oytalhaus Forchach 127	
03.07.99	Blum Christian	Advance Omega 5	Wildkogel Königsleiten BS 97,7	ID 1,75		Hohenbramberg Sender Schmittenhöhe BSHohenbramberg Sender 171	
03.07.99	Neumann Dieter	Free X Spear	Walberg 29,8	FS 1		Walberg Gipfel Hödenauer See 30	
03.07.99	Zitzmann Jörg	Swing Ventus	Brauneck Nördlinger Hütte 82,4	FS2WP 1,5	Schattenberg-schanze Hahnenkamm LP	Brauneck Kirchstein Schloß Tratzberg 124	
03.07.99	Wallner Christian	Edel Saber	Osterfelder Ängerhütte 47,6	ID 1,75		Kreuzwanklift BS Forchensee 83	
03.07.99	Springel Rainer	Nova Xyon	Walberg 29,8	FS 1		Walberg Gipfel Hödenauer See 30	
03.07.99	Kummer Noldi	FreeX Spear	Walberg Bayrischzell LP 22,3	FS1WP 1,5-1		Walberg Alm Gellau 31	
03.07.99	Brandl Richard	UP Blues	Walberg Kössen BS 57,4	FS1WP 1,5-1		Walberg Gipfel Geppenbühl b. Waidring 82	
03.07.99	Brunner Willi	FreeX Oxygen	Walberg Grundhütten 128,7	FS2WP 1,5-1		Walberg Gipfel Schmiedingriff BS Kitzsteinh. Hollersbach 182	
03.07.99	Lacrouts Barbara	FreeX Flair	Schmittenhöhe Arelbahn BS 88	ID 1,75		Fürth Gernkogel BS 154	

Datum	Pilot	Fluggerät	Startplatz			Aufg.	Startpunkt
			1. WP	2. WP	3. WP/ Ziel/ bei FS Landung		
			total km	MF	Punkte		
30.05.99	Pfeifer Christine	Free X Flair	Schmittenhöhe Gernkogel Gipfel 72,8	FS1WP 1,5-1		Fürth Uggli östl. Uttendorf 94	
30.05.99	Kirsch Christoph d.Ä.	Free X Flair	Schmittenhöhe Königsleiten BS 111,8	FS1WP 1,5-1	Taxenbach- Hasenbach	Fürth 136	
30.05.99	Herrmann Nicole	Advance Sigma 4	Schmittenhöhe Wildkogelbahn BS 69,4	ZR 1,75	Arelbahn BS Arelbahn BS	121	
30.05.99	Keller Peter	Ozone Proton	Emberger Alm Kleblach Lind Brücke 26	ZFagB 1,5	Sattelegger Haus Greifenburg LP	39	
30.05.99	Miller Christine	Free X Spear	Schmittenhöhe Wildkogelbahn BS 69,4	ZR 1,75	Arelbahn BS Arelbahn BS	121	
30.05.99	Probst Werner	Advance Omega 4	Schmittenhöhe Gernkogel Gipfel 84,2	FS1WP 1,5-1		Fürth Fürth LP 105	
30.05.99	Dengler Sebastian	Sonic-M	Emberger Alm Höfer Alm 44	FS2WP 1,5-1	Sattelegger Haus Kleblach	64	
30.05.99	Trudel Anja	Advance Omega 4	Nebelhorn Klankhütte 38,2	FS2WP 1,5	Schattenberg-schanze Hahnenkamm LP	57	
03.06.99	Buchert Jörg	Swing Cirrus	Walberg 60,3	FS 1	Walberg Gipfel Waidring Untenwasser	60	
03.06.99	Kierdorf Jens	Advance Omega 4	Emberger Alm Goldeck Antenne 41	FS1WP 1,5-1	Sattelegger Haus Bruggen	53	
03.06.99	Schmidt Markus	Swing Arcus	Nebelhorn Imberger Horn BS 28,3	FS2WP 1,5-1	Seealpe Oberstdorf Golfplatz	40	
03.06.99	Stadler Heibert	Edel Sector	Wank 33,1	ZF 1,5	Wank BS Brauneck BS	50	
13.06.99	Bausenwein Hans	Ozone Proton	Steinbach Winde 48	ZF 1,5	Winde Plattenhofen Ortsausgang Nord	72	
13.06.99	Leidig Andreas	FreeX Spark	Hoher Bogen Kloster Windberg 58,2	FS1WP 1,5-1	Hoher Bogen MS Lailing	76	

Datum	Pilot	Fluggerät	Startplatz		Aufg	Startpunkt
			1. WP	2. WP		
			Total km	MF	Punkte	
03.07.99	Deisler Michael	FreeX Spark	Brauneck Solsteinhaus 100,8	FSZWP Eben St. Notburga 1,5-1	Tannern Kapelle Gasth. Glashütte 139	
03.07.99	Schneider Erich	Swing Astral	Wildkogel Schmittenhöhe BS 67,5	FS1WP 1,5-1	Wildkogel BS Neukirchen 85	
03.07.99	Stadler Herbert	Edel Sector	Osterfelder Reintalangerhütte 45,7	flD Ferchensee 1,75	Osterfelder MS Krottenkopfhütte 80	
03.07.99	Riedel Lutz	FreeX FX65L	Brauneck Nördlinger Hütte 106,5	FSZWP Schloß Tratzberg 1,5-1	Demelspitze Achenpass Grenze 148	
03.07.99	Kirsch Stefan	Nova Vertex	Wallberg Kössen MS 72	FS1WP Taxenbach kirche 1,5-1	Wallberg Gipfel Hochfilzen 1,5-1	
03.07.99	Müller-Blümlein Udo	UP Kendo	Niedere Körbersee 42,4	ZR 1,75	Andelsbuch Andelsbuch 74	
03.07.99	Kalka Reiner	Nova Vertex	Osterfelder Reintalangerhütte 138,8	FS1WP 1,5-1	Osterfelder MS Bruck Großglocknerstr. 140	
03.07.99	Parl Reinhold	Airea Aspect	Schmittenhöhe Wildkogel BS 98	FS1WP Königsleiten BS 1,5-1	Areibahn BS Fürth LP 123	
03.07.99	Schuh Florian	Swing Stratus	Wildkogel Schmittenhöhe BS 66,6	ZR 1,75	Sender Bramberg Sender Bramberg 117	
04.07.99	Sedlmair Stephan	Airea Shape	Osterfelder 68,6	FS 1	Osterfelder BS Radefeld 69	
04.07.99	Deisler Michael	FreeX Spark	Brauneck Solsteinhaus 107,4	FSZWP Eben St. Notburga 2	Tannern Kapelle Tannern Kapelle 215	
04.07.99	Hirtl Franz	Apo Aviation	Schmittenhöhe Königsleiten BS 73,8	FS1WP 1,5-1	Schmittenhöhe TS Dorf / Pinzgau 100	
04.07.99	Münzner Markus	FreeX Frantic Plus I	Wallberg Kössen BS 62,6	FS1WP 1,5-1	Wallberg Gipfel Moosn b. St. Johann 87	

## Flüge HG 1999 Stand 28.07.99

Datum	Pilot	Fluggerät	Startplatz			Aufg	Startpunkt
			1. WP	2. WP	3. WP/ Ziel/ bei FS Landung		
			Total km	MF	Punkte		
02.05.99	Axthammer Kurt	Moyes Xtralite	Hochries Frasdorf Tankstelle 21,0	FS 2WP 1,5-1		Ebersberger Alm Wössner Hof Piesenhausen 25	
02.05.99	Djamarani Andre	Icaro Laminar ST	Mindersdorf Eichberg rampe 44,2	FS1WP 1,5-1		Mindersdorf Kirche Eichberg LP 65	
02.05.99	Kamml Dieter	Icaro Laminar ST	Rauschberg Koler Alm 18,7	ZR 1,75		Rauschberg Stütze Rauschberg Stütze 33	
09.05.99	Voltz Elmar	Bautek Twister	Serrig 102,0	ZF 1,5		Rampe BAB Dreieck Nahetal 153	
10.05.99	Axthammer Kurt	Moyes Xtralite	Hochries Reichenhaller Haus 49,2	FS 2WP 1,5-1		Seienalm Pieding 72	
15.05.99	Miederhoff Ralf	Icaro Laminar ST	Nordhelle 92,8	ZF 1,75		Nordhelle Funkturm Nassau b. Koblenz 162	
17.05.99	Kuhlmann Thomas	Bautek Twister	Alles Lager 86,4	FS1WP 1,5-1		Altes Lager West Bernberg 110	
17.05.99	Serner Michael	Aeros Stealth	Neuhausen FP 45,0	FS 1		Neuhausen FP Kostebrau 45	
23.05.99	Stratmann Günter	Bautek Twister	Serrig 76,0	FS 1		Serrig Rampe Meddersheim b. Sobornheim 76	
24.05.99	Kratzner Christof	Air Atos	Hochfeln Reichenhaller Haus 93,2	FS2WP Hochries MS 1,5-1		Hochfeln MS Bergen LP 127	
24.05.99	Weber Bernd	Air Atos	Hochfeln Reichenhaller Haus 93,2	FS2WP Hochries MS 1,5-1		Hochfeln MS Bergen LP 127	
24.05.99	Baier Bob	Icaro Laminar ST	Hochfeln Reichenhaller Haus 93,2	FS2WP Hochries MS 1,5-1		Hochfeln MS Bergen LP 127	
24.05.99	Baumer Jobst	Aeros Stealth	Hochfeln Reichenhaller Haus 93,2	FS2WP Hochries MS 1,5-1		Hochfeln MS Bergen LP 127	
24.05.99	Dreyer Klaus	Icaro Laminar ST	Hochfeln Reichenhaller Haus 93,2	FS2WP Hochries MS 1,5-1		Hochfeln MS Bergen LP 127	
24.05.99	Werner Monique	Icaro Laminar ST	Hochfeln Reichenhaller Haus 59,9	FS1WP 1,5-1		Hochfeln MS Aschau 70	
24.05.99	Baumer- Fischer Sybille	Aeros Stealth	Hochfeln Reichenhaller Haus 52,4	FS1WP 1,5-1		Hochfeln MS Marquarstein 63	
24.05.99	Böcker Till	Aeros Stealth	Hochfeln Reichenhaller Haus 42,4	FS1WP 1,5-1		Hochfeln MS Urschlau 53	
24.05.99	Kamml Dieter	Icaro Laminar ST	Emberger Alm Radlberger Alm 70,3	FS2WP Zettlersfeld BS 1,5-1		Greifenburg Kreuzung Mittewald Bhl. 96	
24.05.99	Droege Ralf	UP Reflex C1	Emberger Alm Anna Schutzhaus 64,6	flD Radlberger Alm 1,75		Satteleggerhaus Satteleggerhaus 113	
24.05.99	Tulzer Jürgen	Bautek Twister	Emberger Alm Radlberger Alm 203,1	flD Zettlersfeld BS 1,75		Greifenburg Kreuzung Zettlersfeld Kirche 355	
24.05.99	Kienzie Klaus	Bautek Sunrise	Emberger Alm Anna Schutzhaus 88,6	flD Goldeck Antenne 1,75		Satteleggerhaus Satteleggerhaus 155	
24.05.99	Otterpohl Bernd	Bautek Twister	Emberger Alm Pirkebner Alm 127,2	FS2WP Matrei BS 1,5-1		Greifenburg Kreuzung Niedergail/ Landung Dellach 182	
25.05.99	Pollin Andreas	UP Reflex CS	Emberger Alm Anna Schutzhaus 64,6	flD Radlberger Alm 1,75		Satteleggerhaus Satteleggerhaus 113	
25.05.99	Aumer Rudi	Moyes CSX 5	Emberger Alm Radlberger Alm 123,8	FS2WP Matrei MS 1,5-1		Greifenburg Kreuzung Greifenburg West 159	
25.05.99	Otterpohl Bernd	Bautek Twister	Emberger Alm Pirkebner Alm 123,7	flD Matrei BS 1,75		Greifenburg Kreuzung Greifenburg Kreuzung 216	
26.05.99	Weinzierl Georg	Moyes Xtralite	Rauschberg Reichenhaller Haus 74,2	FAI Schmidt Zabirow Hütte 2		Ordnerhof Hochfeln BS 148	



Foto: Franz Huber

Datum	Pilot	Fluggerät	Startplatz		Aufg.		Startpunkt
			1. WP	2. WP	3. WP/ Ziel bei FS Landung	Punkte	
			total km	MF			
27.05.99	Dürnegger lenz	Exxtacy	Hochfelln Alpenrose BS 134,8	FAI Schmittenhöhe BS 2	Bründling Alm Bründling Alm 270		
27.05.99	Niedermann Helmut	Icaro Laminar ST	Schnifis Dittshaus Spulensee 64,8	IFD Wormser Hütte Schruns 1,75	Schnifis TS Schnifis TS 113		
27.05.99	Doll Hubert	Guggenmos RCS	Laber Tschiergant Gipfel 123,9	FAI Hafelekar BS 2	Ettal/Linderhof Ettal/Linderhof 248		
27.05.99	Voltz Elmar	Baulek Twister	Neumagen	FS	Rampe Schöneseiten Eifel 81		
27.05.99	Dreier Reinhold	Baulek Twister	80,7 Rauschberg Kinderalm Hokkling 160,4	FAI Miltersill Schloß 2	Rauschberg TS Rauschberg TS 321		
27.05.99	Wilms Helmut	Aeros Stealth	Schmittenhöhe Königsbrunn MS 124,0	FAI 1,75	Fürth Fürth 217		
29.05.99	Kratzner Christof	Air Atos	Schmittenhöhe Wildkogel BS 105,7	FAI Waidring Kirche 2	Schmittenhöhe BS Schmittenhöhe BS 211		
29.05.99	Hoffmann-Guben Marcus	Air Atos	Schmittenhöhe Wildkogel BS 105,7	FAI Waidring Kirche 2	Schmittenhöhe BS Schmittenhöhe BS 211		
29.05.99	Müller Christian	Exxtacy	Schmittenhöhe Wildkogel BS 105,7	FAI Waidring Kirche 2	Schmittenhöhe BS Schmittenhöhe BS 211		
29.05.99	Schumann Kurt	Guggenmos E7	Schmittenhöhe Wildkogel BS 105,7	FAI Waidring Kirche 2	Schmittenhöhe BS Schmittenhöhe BS 211		
29.05.99	Etz Lukas	Exxtacy	Schmittenhöhe Wildkogel BS 105,7	FAI Waidring Kirche 2	Schmittenhöhe BS Schmittenhöhe BS 211		
29.05.99	Weber Bernd	Air Atos	Schmittenhöhe Wildkogel BS 105,7	FAI Waidring Kirche 2	Schmittenhöhe BS Schmittenhöhe BS 211		
29.05.99	Guggenmos Jos	Guggenmos E7	Schmittenhöhe Wildkogel BS 105,7	FAI Waidring Kirche 2	Schmittenhöhe BS Schmittenhöhe BS 211		
29.05.99	Mügich Dieter	Exxtacy	Schmittenhöhe Wildkogel BS 105,7	FAI Waidring Kirche 2	Schmittenhöhe BS Schmittenhöhe BS 211		
29.05.99	Baumer Jobst	Aeros Stealth	Schmittenhöhe Wildkogel BS 105,7	FAI Waidring Kirche 2	Schmittenhöhe BS Schmittenhöhe BS 211		
29.05.99	Barthelmes Oliver	Moyes CSX 5	Schmittenhöhe Wildkogel BS 105,7	FAI Waidring Kirche 2	Schmittenhöhe BS Schmittenhöhe BS 211		
29.05.99	Bausenwein Hans	Icaro Laminar ST	Schmittenhöhe Wildkogel BS 105,7	FAI Waidring Kirche 2	Schmittenhöhe BS Schmittenhöhe BS 211		
29.05.99	Dreyer Klaus	Icaro Laminar ST	Schmittenhöhe Wildkogel BS 105,7	FAI Waidring Kirche 2	Schmittenhöhe BS Schmittenhöhe BS 211		
29.05.99	Baier Bob	Icaro Laminar ST	Schmittenhöhe Wildkogel BS 105,7	FAI Waidring Kirche 2	Schmittenhöhe BS Schmittenhöhe BS 211		
29.05.99	Rauch Thomas	Icaro Laminar ST	Schmittenhöhe Wildkogel BS 105,7	FAI Waidring Kirche 2	Schmittenhöhe BS Schmittenhöhe BS 211		
29.05.99	Währle Roland	Guggenmos RCS	Schmittenhöhe Wildkogel BS 105,7	FAI Waidring Kirche 2	Schmittenhöhe BS Schmittenhöhe BS 211		
29.05.99	Tschurtschenthaler Ralf	Icaro Laminar ST	Schmittenhöhe Wildkogel BS 105,7	FAI Waidring Kirche 2	Schmittenhöhe BS Schmittenhöhe BS 211		
29.05.99	Woll Gerald	Icaro Laminar ST	Schmittenhöhe Wildkogel BS 105,7	FAI Waidring Kirche 2	Schmittenhöhe BS Schmittenhöhe BS 211		
29.05.99	Bolz Holger	Icaro Laminar ST	Schmittenhöhe Wildkogel BS 105,7	FAI Waidring Kirche 2	Schmittenhöhe BS Schmittenhöhe BS 211		
29.05.99	Hertling Steffen	UP Speed TL	Schmittenhöhe Wildkogel BS 105,7	FAI Waidring Kirche 2	Schmittenhöhe BS Schmittenhöhe BS 211		
29.05.99	Bäumer- Fischer Sybille	Aeros Stealth	Schmittenhöhe Wildkogel BS 105,7	FAI Waidring Kirche 2	Schmittenhöhe BS Schmittenhöhe BS 211		

Datum	Pilot	Fluggerät	Startplatz		Aufg.		Startpunkt
			1. WP	2. WP	3. WP/ Ziel bei FS Landung	Punkte	
			total km	MF			
29.05.99	Liebig Richard	Icaro Laminar ST	Schmittenhöhe Wildkogel BS 105,7	FAI Waidring Kirche 2	Schmittenhöhe BS Schmittenhöhe BS 211		
29.05.99	Miederhoff Ralf	Icaro Laminar ST	Schmittenhöhe Wildkogel BS 105,7	FAI Waidring Kirche 2	Schmittenhöhe BS Schmittenhöhe BS 211		
29.05.99	Achtmüller Peter	Moyes CSX	Schmittenhöhe Wildkogel BS 105,7	FAI Waidring Kirche 2	Schmittenhöhe BS Schmittenhöhe BS 211		
29.05.99	Bajewski Jörg	Icaro Laminar ST	Schmittenhöhe Wildkogel BS 105,7	FAI Waidring Kirche 2	Schmittenhöhe BS Schmittenhöhe BS 211		
29.05.99	Werner Monique	Icaro Laminar ST	Schmittenhöhe Wildkogel BS 105,7	FAI Waidring Kirche 2	Schmittenhöhe BS Schmittenhöhe BS 211		
29.05.99	Schubert Lothar	Icaro Laminar ST	Schmittenhöhe Wildkogel BS 105,7	FAI Waidring Kirche 2	Schmittenhöhe BS Schmittenhöhe BS 211		
29.05.99	Kausche Peter	Guggenmos RCS	Schmittenhöhe Wildkogel BS 105,7	FAI Waidring Kirche 2	Schmittenhöhe BS Schmittenhöhe BS 211		
29.05.99	Eder Raimund		Schmittenhöhe Wildkogel BS 105,7	FAI Waidring Kirche 2	Schmittenhöhe BS Schmittenhöhe BS 211		
29.05.99	Wüst Lothar	Icaro Laminar ST	Schmittenhöhe Wildkogel BS 105,7	FAI Waidring Kirche 2	Schmittenhöhe BS Schmittenhöhe BS 211		
29.05.99	Brams Rosi	Guggenmos RCS	Schmittenhöhe Wildkogel BS 105,7	FAI Waidring Kirche 2	Schmittenhöhe BS Schmittenhöhe BS 211		
29.05.99	Djamarani Andre	Icaro Laminar ST	Schmittenhöhe Wildkogel BS 105,7	FAI Waidring Kirche 2	Schmittenhöhe BS Schmittenhöhe BS 211		
29.05.99	Sturm Herbert	Icaro Laminar ST	Schmittenhöhe Wildkogel BS 105,7	FAI Waidring Kirche 2	Schmittenhöhe BS Schmittenhöhe BS 211		
29.05.99	Hoss Tillmann	UP Speed TL	Schmittenhöhe Wildkogel BS 105,7	FAI Waidring Kirche 2	Schmittenhöhe BS Schmittenhöhe BS 211		
29.05.99	Hörburger Dominik		Schmittenhöhe Wildkogel BS 74,8	FS2WP Waidring Kirche 1,5-1	Schmittenhöhe BS Waidring 112		
29.05.99	Gebert Michael	Baulek Twister	Schmittenhöhe Wildkogel BS 62,9	FS1WP 1,5-1	Schmittenhöhe BS Kitzbühel 80		
29.05.99	Schönsteiner Monika	Laser	Schmittenhöhe Wildkogel BS 61,8	FS1WP 1,5-1	Schmittenhöhe BS Nähe Kitzbühel 79		
29.05.99	Fürsattel Jutta	Aeros Stealth	Schmittenhöhe Wildkogel BS 51,5	FS1WP 1,5-1	Schmittenhöhe BS Aurach 69		
29.05.99	Andries Dorothee	Aeros Stealth	Schmittenhöhe Wildkogel BS 38,1	FS1WP 1,5-1	Schmittenhöhe BS Mühlbach 55		
29.05.99	Böcker Till	Aeros Stealth	Schmittenhöhe Wildkogel BS 37,3	FS1WP 1,5-1	Schmittenhöhe BS Bramberg 54		
29.05.99	Mokros Manfred	Aeros Stealth	Hochfelln Waller Alm 95,4	FS2WP 1,5-1	Bründling Alm Passauer Hütte 135		
29.05.99	Frey Andreas	UP Reflex CS	Schmittenhöhe Wildkogel BS 69,8	ZR 1,75	Fürth Fürth 122		
29.05.99	Rackl Walter	Baulek Twister	Hochfelln Alpenrose BS 134,8	FAI Schmittenhöhe BS 2	Bründling Alm Bründling Alm 270		
29.05.99	Doll Hubert	Guggenmos RCS	Laber Tschiergant Gipfel 123,9	FAI Hafelekar BS 2	Ettal/Linderhof Ettal/Linderhof 248		
29.05.99	Dreier Reinhold	Baulek Twister	Rauschberg Kinderalm Hokkling 141,0	FS2WP 1,5-1	Rauschberg TS Frohnwies 195		
29.05.99	Weinzierl Georg	Moyes Xtraite	Rauschberg Kinderalm Hokkling 116,3	FS2WP 1,5-1	Ordnerho Bürglhütte 165		
29.05.99	Ebenfeld Markus	Seedwings Merlin	Rauschberg Hinterthal Kirche 89,9	FS2WP 1,5-1	Rauschberg TS Toberbach b.Uttendorf 130		

Datum	Pilot	Fluggerät	Startplatz		Aufg.	Startpunkt
			1. WP	2. WP		
			total km	MF	Punkte	
29.05.99	Wilms Helmut	Moyes Xtralite	Schmittenhöhe Königsbrunn MS 124,0	ZR 1,75	Fürth Fürth	217
29.05.99	Figura Holger	Exxtacy	Segeletz FP	FS		
			50,0	1		50
29.05.99	Kintscher Alv	Aeros Stealth	Brauneck Nördlinger Hütte 122,1	FAI Schloß Traizberg 2	Brauneck TS Brauneck TS	244
29.05.99	Aumer Rudi	Moyes Csx 5	Rauschberg Birkkarhaus 110,0	FS2WP Bürglhütte 1,5-1	Ordnerhof Grießen	156
29.05.99	Kuen Gabi	Guggenmos Cut	Tegelberg Bach Kirche 58,0	FS1WP 1,5-1	Neuschwanstein Stanzach	79
29.05.99	Kuen Günther	Guggenmos RCS	Tegelberg Rauth Hütte 134,7	fID Parseierspitze 1,75	Neuschwanstein Neuschwanstein	236
29.05.99	Huber Markus	Bautek Twister	Rauschberg Kinderalm Hokkling 138,8	FS2WP Bürglhütte 1,5-1	Ordnerhof St. Martin	193
29.05.99	Oberlechner Walter	Guggenmos Cut	Tegelberg Rauth Hütte 93,0	FS2WP Augsburger Hütte 1,5-1	Neuschwanstein Zams	136
30.05.99	Weichselgartner Jürgen	Bautek Twister	Hochries Waidring Kirche 64,9	FS2WP Reichenhaller Haus 1,5-1	Hohenaschau Inzell	93
30.05.99	Axthammer Kurt	Moyes Xtralite	Rauschberg Grubhörndl Sender 59,6	FS2WP Waller Alm 1,5-1	Rauschberg TS Going	84
30.05.99	Frey Andreas	UP Reflex CS	Schmittenhöhe Schmittenhöhe BS 74,0	fID Wildkogel BS 1,75	Fürth Fürth	130
30.05.99	Rackl Walter	Bautek Twister	Hochfeln Alpenrose BS 134,8	FAI Schmittenhöhe BS 2	Bründling Alm Bründling Alm	270
30.05.99	Tschurtschenthaler Ralf	Icaro Laminar ST	Rauschberg Steiner Alm 173,9	FAI Schneeberg BS 2	Ordnerhof Ordnerhof	348
30.05.99	Ebenfeld Markus	Seedwings Merlin	Rauschberg Hintertal Kirche 96,0	FS2WP Bürglhütte 1,5-1	Rauschberg TS Kitzbühel	137
30.05.99	Altmannshofer Max	Icaro Laminar ST	Rauschberg Kinderalm Hokkling 150,0	FS2WP Bürglhütte 1,5-1	Rauschberg TS Steinpass alle Grenze	204
30.05.99	Vogel Karlheinz	Moyes CSX	Emberger Alm Hofer Alm 93,6	fID Windische Höhe 1,75	Greifenburg Kreuzung Greifenburg Kreuzung	164
30.05.99	Lengauer Wolfgang	Bautek Twister	Rauschberg Kinderalm Hokkling 160,4	FAI Mittersill Schloß 2	Rauschberg TS Rauschberg TS	321
30.05.99	Schmidt Arnold	Laminar 14	Rauschberg Hintertal Kirche 92,5	FS2WP Bürglhütte 1,5-1	Rauschberg TS Aisdorf	133
30.05.99	Ludwig Gerhard	Moyes Xtralite	Rauschberg Birkkarhaus 63,6	FS1WP 1,5-1	Ordnerhof Saalfelden	88
30.05.99	Hoffmann-Guben Marcus	UP Speed TL	Rauschberg Reichenhaller Haus 80,0	FS3WP Pillersee Nordufer 1,5-1	Rauschberg TS Kampenwand BS LP	116
30.05.99	Graf Wolfgang	Moyes Xtralite	Rauschberg Hintertal Kirche 102,7	FS2WP Bürglhütte 1,5-1	Rauschberg TS Atzing	143
13.06.99	Müller Neithard	Exxtacy	Segeletz FP	FS	Segeletz Bahnhof Buchholz /B2	76
15.06.99	Müglich Dieter	Exxtacy	Kühndorf FP	FS	Hanger Hoppach	121
18.06.99	Ehrenfried Kai	UP Reflex	Milibocus	FS		Östringen
20.06.99	Figura Holger	Exxtacy	Segeletz FP	FS		57
			56,7	1		Steinfurth
25.06.99	Lengauer Wolfgang	Bautek Twister	Zillertal Höhenstraße Triebsen Flugplatz 211,6	FS1WP 1,5-1	Melkboden Kiosk Treglwang	146 313

Datum	Pilot	Fluggerät	Startplatz		Aufg.	Startpunkt
			1. WP	2. WP		
			total km	MF	Punkte	
25.06.99	Müglich Dieter	Exxtacy	Hochfeln Reichenhaller Haus 101,0	fID Heuberg Alm 1,75	Bründling Alm Bründling Alm	177
25.06.99	Kummer Noldi	Icaro Laminar 14	Walberg	FS	Walberg Alm St. Ulrich/Pillersee	62
			61,6	1		62
25.06.99	Osterried Franz	Enterprise wings Foil	Tegelberg Rauth Hütte 91,3	FS2WP Augsburger Hütte 1,5-1	Rampe Mils	133
26.06.99	Rohrer Gerd	Wills Wing Fusion	Bahrenborstel	FS	Grillhütte Langfölder	45
			44,6	1		45
03.07.99	Barthelmes Oliver	Moyes CSX 5	Rauschberg	ZF	Rauschberg BS Greifenburg LP	174
			116,1	1,5		174
03.07.99	Hoyer Bernd	Bautek Milan Racer	Emberger Alm Zwickenberg Kirche 72,7	fID Goldeck Sender 1,75	Sattleggerhaus Sattleggerhaus	127
04.07.99	Altmannshofer Max	Laminar ST	Fulsegg Loderbichl BS 106,0	FS2WP 1,5-1	Stöcklbauer Bramberg	156
04.07.99	Rackl Walter	Bautek Twister	Hochfeln Rechlegg Alm 101,8	FS1WP 1,5-1	Bründling Alm Fürth LP	133
04.07.99	Graf Wolfgang	Moyes Xtralite	Fulseck Holzlehen 125,0	FS2WP Königsleiten BS 1,5-1	Stöckl LP Fürth LP	163
04.07.99	Doll Hubert	Guggenmos RCS	Schmittenhöhe Schmittenhöhe BS 102,3	FS2WP Königsleiten BS 1,5-1	Fürth LP Fürth LP	129
09.07.99	Rohrer Gerd	Wills Wing Fusion	Bahrenborstel Lingen Hindemis 831 182,4	FS1WP 1,5-1	Weststart Zwolle	232
11.07.99	Rohrer Gerd	Wills Wing Fusion	Bahrenborstel	ZF	Weststart Lingen Hindemis 831	149
			99,1	1,5		149
18.07.99	Woll Gerald	Icaro Laminar ST	Venet	ZF	Venet BS Gnadenwald LP	110
18.07.99	Bausenwein Hans	Icaro Laminar ST	Venet	ZF	Venet BS Gnadenwald LP	110
18.07.99	Werner Monique	Icaro Laminar ST	Venet	ZF	Venet BS Gnadenwald LP	110
18.07.99	Wöhrl Roland	Guggenmos RCS	Venet	ZF	Venet BS Gnadenwald LP	110
18.07.99	Sturm Herbert	Icaro Laminar ST	Venet	ZF	Venet BS Gnadenwald LP	110
18.07.99	Barthelmes Oliver	Moyes CSX	Venet	ZF	Venet BS Gnadenwald LP	110
18.07.99	Dreyer Klaus	Icaro Laminar ST	Venet	ZF	Venet BS Gnadenwald LP	110
18.07.99	Schumann Kurt	Air Atos	Venet	ZF	Venet BS Gnadenwald LP	110
18.07.99	Hoffmann-Guben Marcus	Air Atos	Venet	ZF	Venet BS Gnadenwald LP	110
19.07.99	Bausenwein Hans	Icaro Laminar ST	Hochfeln Gasth. Rechlegg 115,8	FS1WP 1,5-1	Bründling Alm Brannenburg	147

**unicomdirekt**

**GÜNSTIG UND KOMFORTABEL TELEFONIEREN FÜR DHV-MITGLIEDER**

Sehr geehrtes DHV-Mitglied,

September 1999

im Mobilfunk bieten wir neue Tarifoptionen an. Damit auch Sie von diesen Sparmöglichkeiten profitieren können, haben wir mit dem Deutschen Hängegleiter Verband ein attraktives Paket mit Sonderkonditionen vorbereitet.

Unser Angebot: der **unicomdirekt D2 FUN-Tarif** mit einer frei wählbaren Zusatz-Sparoption. Zum Beispiel telefonieren Sie mit **BestCitySpecial** zu den Festnetzanschlüssen des Ortes, in dem Sie sich gerade befinden, rund um die Uhr für **nur 29 Pfennig/Minute**. Passend dazu: **das Ericsson A1018s für nur 19,95 DM.**

Inklusive erhalten Sie von **unicomdirekt eine portable Freisprecheinrichtung**. Dieses praktische Zubehör macht mobil telefonieren richtig komfortabel. Beide Hände bleiben frei, z.B. um sich beim Telefonieren Notizen zu machen.

Außerdem geben wir Ihnen unsere Vertrauensgarantie: Bei kommenden Tarifveränderungen profitieren Sie von Ihrem DHV-Mitgliedstarif. Denn **unicomdirekt** garantiert Ihnen: Wenn sich die **unicomdirekt** Tarife verändern, wird auch Ihr Tarif immer automatisch auf den neuesten Stand gebracht.

Für weitere Fragen steht Ihnen das **unicomdirekt** Team jederzeit gern unter **0180/24 24 6** zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Ihr **unicomdirekt** Service Team

PS: Noch ein Tip: Eine umfassende Handy- und Tarifauswahl finden Sie im Internet. Schauen Sie doch mal rein unter <http://www.dhv.handyservice.de>

NUR **19,95 DM<sup>1)</sup>**  
ab 29 Pf/Min tagsüber  
mobil telefonieren



**ERICSSON A1018S FÜR NUR 19,95 DM<sup>1)</sup>**

Aktuelles Dualband-Handy mit portabler Freisprecheinrichtung. 100 Stunden Bereitschaftszeit, bis zu 4 Stunden Sprechzeit<sup>2)</sup> und 163 Gramm leicht.

**unicomdirekt D2 FUN – IHR TARIF MIT MITGLIEDSVORTEILEN**

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

Außerdem telefonieren Sie mit **unicomdirekt** immer besonders preiswert durch die Zusatz-Sparoptionen.

<sup>1)</sup> Angebot für Mitglieder des DHV, Gesprächsgebühren gemäß **unicomdirekt** Preisliste, gültig nur bis 31.10.1999 in Verbindung mit einem **unicomdirekt** Mobilfunk-Kartenvertrag, Vertragsdauer 24 Monate.

<sup>2)</sup> Sprech- und Bereitschaftszeiten sind netz- und akkuabhängig und können variieren.

<sup>3)</sup> Sonderkonditionen gelten bei Bestellung bis zum 31.10.1999 für die volle Vertragslaufzeit.

<sup>4)</sup> Sowie an Wochenenden und bundeseinheitlichen Feiertagen.

<sup>5)</sup> BestWeekend von sa. 00.00 bis so. 24.00 Uhr.

<sup>6)</sup> Wahlweise Taktung 10/10 Sek. gegen Aufpreis von 5,- DM monatlich.

Alle Preise verstehen sich inklusive der gesetzl. Mehrwertsteuer.

Stand 01.08.1999. Änderungen vorbehalten.

**IHRE DHV-SONDERKONDITIONEN BIS 31.10.1999<sup>3)</sup>:**

- ➔ Sie zahlen keine Anschluß- und Deaktivierungsgebühr (Ihre Ersparnis: 118,95 DM)
- ➔ Sie zahlen eine ermäßigte monatliche Grundgebühr
- ➔ Sie erhalten den Komfort-Einzelgesprächsnachweis inklusive (Ihre Ersparnis: 8,63 DM mtl.)
- ➔ Sie bekommen Ihr Handy umgehend zum persönlichen Wunsch-Liefertermin und -Lieferort
- ➔ Sie erhalten eine portable Freisprecheinrichtung für komfortables Telefonieren (Ihre Ersparnis: 49,90 DM)
- ➔ Bei vorhandenem eigenem Handy sind Sie zusätzlich 6 Monate von der Grundgebühr befreit

**IHR DHV-MITGLIEDS-TARIF<sup>1)</sup>:**

Tarif	<b>unicomdirekt D2 FUN</b>
Monatliche Grundgebühr	23,70 DM
<b>Hauptzeit: 8.00 bis 17.00 Uhr</b>	
Gesprächsminute	1,29 DM
Gesprächsminute BestCity	0,69 DM
BestCitySpecial	0,29 DM
Netzzintern	0,69 DM
<b>Nebenzzeit: 17.00 bis 8.00 Uhr<sup>4)</sup></b>	
Gesprächsminute	0,39 DM
Gesprächsminute BestCity	0,39 DM
BestCitySpecial, BestWeekend <sup>5)</sup>	0,29 DM
Netzzintern	0,39 DM
Taktung <sup>6)</sup>	60/1 Sek.

Nutzen Sie das aktuelle Mobilfunkangebot, 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. ➔

## MEINE PERSÖNLICHEN DATEN

Bitte hier Ihre DHV-Mitgl.-Nr. eintragen

Name

Vorname

Straße/Nr.

PLZ/Ort

Geburtsdatum  Staatsangehörigkeit\*

Geburtsort

Telefon priv./Telefax

Telefon gesch.

Identifikation bei Übergabe des Handys durch Personalausweis  Reisepaß\*\*

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

## MEINE DERZEITIGE TÄTIGKEIT

Branche

Ltd. Angestellter/  Angestellter/  Beamtin/er  Wehrdienstleistender  Arbeiter/in

Hausfrau/mann  Student/in  Soldat/in  Auszubildender/  Rentner/in

Selbständig als  Beschäftigt/selbständig seit

## MEINE ZAHLUNGSWEISE

Per Kreditkarte  Kreditkarten-Nr.

Kreditkarteninstitut

Gültig bis

Per Bankeinzug  Kto.-Nr.  BLZ

Bank

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

unicomdirekt D2 FUN  Taktoption 10/10 Sek.  (Aufpreis 5,- DM monatlich)

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

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

Komfort-Einzelgesprächsnachweis  Ja  Ja, um die letzten drei Ziffern verkürzt.

Nein, alle Verbindungsdaten werden sofort nach Rechnungsversand gelöscht.

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

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

## MEIN HANDY-WUNSCH

Ich bestelle folgendes Gerät  **Ericsson A1018s inkl. portabler Freisprecheinrichtung** Bruttopreis\* **19,95 DM**

\*Nur in Verbindung mit einem unicomdirekt Tarif.

Ich habe bereits ein Handy\*

Hersteller/Modell

\*Sie sparen 6 Monate Grundgebühr.

SIM-Karte  Groß  Klein

## LIEFERUNG

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

Standardlieferung  8.00-12.00 Uhr  12.00-17.00 Uhr  17.00-19.00 Uhr am (Datum)  (kostenlos)

Spätlieferung  19.00-21.00 Uhr am (Datum)  (kostenpflichtig, 25,- DM)

Individuelle Lieferung  (nur mo.-fr. 8.00-17.00 Uhr) am (Datum)

zwischen  und  (Uhrzeit, z. B. 8.00-9.00 Uhr oder 14.00-15.00 Uhr, kostenpflichtig, 25,- DM)

Samstagslieferung zwischen 8.00 und 12.00 Uhr am (Datum)  (kostenpflichtig, 15,- DM)

Lieferanschrift

SCHUFA/AGB

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

Ort, Datum/Unterschrift



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

**unicomdirekt**  
*einmal gut verbunden.*

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

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





Das diesjährige Finale der Deutschen Meisterschaft im Drachenfliegen startete unter dem Motto »sun unlimited«. So stand es auf allen T-shirts der Teilnehmer. Nach den verregneten Meisterschaften der vergangenen Jahre sollte es in diesem Jahr einmal klappen, mehr als nur die geforderten 2 Mindestdurchgänge starten zu können. Es sollte aber nicht sein; trotz guter Wettervorhersagen für diese Woche und einem Azorenhoch zu Beginn der Wettbewerbswoche endete

alles wieder mit einem Adriatief und Dauerregen an den Schlußtagen.

Die originellste Anreise gelang Oliver Barthelmes: die Überquerung des Alpenhauptkammes mit dem Auto erschien ihm zu langweilig. Er schrieb einen Zielflug vom Rauschberg nach Greifenburg aus und landete unter den stauenden Blicken der bereits anwesenden Teilnehmer am Campingplatz in Greifenburg. Tolle Leistung Olli und sehr originell.

### Sonntag 4.7.

Bereits mittags bauten sich im Westen, Nordosten und Südwesten die ersten Wolkentürme auf, Gewitter waren für diesen Tag nicht vorhergesagt, deswegen schickte Wettbewerbsleiter Rudl Bürger die teilnehmenden 93 Pilotinnen und Piloten (davon 8 in der FAI-Klasse 2) Richtung Südosten. Aufgabe war ein Zielrück mit dem Wendepunkt Dobratsch. Doch schon bald meldeten die Piloten über Funk die ersten Gewitter auf der Flugroute und Blitze in der Nähe des Wendepunktes. Obwohl es sich hierbei um ganz lokale, kurzlebige Gewitterzellen handelte, die vielleicht zu umfliegen gewesen wären, brach die Wettbewerbsleitung den Durchgang über Funk ab. Einige Piloten wollten es zwar kaum glauben, als ihnen bereits weit vor der Wende Konkurrenten mit rauhängenden Beinen aus dem Gurtzeug (vereinbartes Zeichen der Absage für Piloten ohne Funk)

entgegenkamen, aber der Wettbewerbsleitung war das Risiko zu groß. Großzügiges Angebot von Reiseleiter Dr. Dünnhofen die Piloten vom Fuße des Dobratsch zurückzuholen: das Ergebnis war, die Piloten waren nach teilweise vierstündiger Busfahrt endlich wieder in Greifenburg und der Organisator war um 500 DM ärmer.

Sehnlich erwarten die Piloten die Fertigstellung des neuen Startplatzes an der Emberger Alm um den Geldforderungen des Herrn Dünnhofen zu entgegenen.

### Montag 5.7.

Für diesen Tag war zwar die Gewitterwahrscheinlichkeit von den Meteorologen höher eingeschätzt worden, aber um 12.45 Uhr konnte trotzdem das Startzeichen für ein 81,5 km Dreieck ausgelegt werden.

Mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 45,33 km/h umrundete Jobst Baeumer die Route mit den Wende-

punkten Irschen Kirche, Windische Höhe und dem Landeplatz in Greifenburg am schnellsten. Nur Christof Kratzner mit dem Atos in der FAI Klasse 2 war mit 47,12 km/h noch etwas schneller, seine Flugzeit betrug 1:44.09. Ebenfalls schneller als 40 km/h waren Jos Guggenmos mit seinem E7 in der Klasse 2 sowie der zweitschnellste Flexible Bob Baier. Beste Nichtligapiloten an diesem Tag waren: Harald Lang (Hessen) auf Platz 15, Walter Schurr (Hessen) und Karlheinz Vogel (Bayern) auf Platz 20.

Unter den insgesamt 56 Piloten, die das Ziel erreichten, waren 6 Piloten der Klasse 2 sowie 6 Damen, mit Monique Werner als 32., Sybille Baeumer-Fischer als 35. und Corinna Schwiegershausen als 37.

### Dienstag 6.7.

Der Durchzug einer Kaltfront machte diesen Tag zunichte. Die Teilnehmer maßen ihre Kräfte beim Rollerblade-



Warten, warten, warten

## Briefing



Deutsche Meisterin Monique Werner



Deutscher Meister Bob Baier

CrossCountry sowie abends bei heißen Rennen auf der GoKart-Bahn bei Lienz. Mit Abstand der Schnellste war hierbei Florian Schönsteiner.

### Mittwoch 7.7.

In der Hoffnung, wenigstens einen kurzen Task ansetzen zu können, nahm Rudl für die Piloten wieder die großzügige und äußerst kostengünstige Transportmöglichkeit von Professor Dünnhofen in Anspruch (eine Auffahrt ca.900.-DM). Trotz langen Wartens, diesmal sollte der Durchgang notfalls ausgesessen werden. Fazit: außer Speisen nichts gewesen.

### Donnerstag 8.7.

Bereits die Wettervorhersage für diesen Tag ließ nichts Gutes erwarten: starker Nordwind am Alpenhauptkamm (bis zu 40 Knoten am Sonnblick 3088m) veranlaßte den Wettbewerbsleiter in Absprache mit den Pilotensprechern den Flugtag auf »Standby« zu setzen. Als dann aber mehr und mehr Freiflieger (darunter auch Paragleiter) den anscheinend weitgehend turbulenzfreien Luftraum bevölkerten, entschloß sich der Pilotenrat zu einer Aufgabe mit sofortiger Talquerung und einer insgesamt 56 km langen Route, auf der Süd-

## Ergebnisse Deutsche Meisterschaft

### FAI Klasse I

Platz	Name	Fluggerät	Punkte
1	Baier Bob	Laminar ST	4713
2	Baeumer Jobst	Stealth	4579
3	Barthelmes Oliver	CSX4	4153
4	Bolz Holger	Laminar ST	3644
5	Bausenwein Hans	Laminar ST	3564

### FAI Klasse II

Platz	Name	Fluggerät	Punkte
1	Kratzner Christof	Atos	4142
2	Guggenmos Jos	E7	2916
3	Hoffmann-Guben M.	Atos	2715
4	Weber Bernd	Atos	2542
5	Schumann Kurt	E7	2447

### Frauen

Platz	Name	Fluggerät	Punkte
1	Werner Monique	Laminar ST	2310
2	Bäumer-Fischer Sybille	Stealth	2281
3	Brams Rosi	RCS	2187
4	Schönsteiner Monika	Laser	1386
5	Andries Dorothee	Stealth	949

seite des Tales. Man wollte den Turbulenzen bei Nordwind zwischen Emberger Alm und Anna Schutzhaus entgehen, dies erwies sich dann auch als richtig.

Kaum war das Fenster offen, stürmten Oliver Barthelmes und Lukas Etz zum Start und versorgten den Wettbewerbsleiter mit Informationen aus der Luft. Als sich herausstellte, daß der

Wind in der Höhe nicht so stark war wie vorhergesagt, die Luft nicht so turbulent und die Talquerung dank guter Steigwerte auch kein Problem war, ging die Post ab am Startplatz.

Während Olli weiter seine Flugroute über Funk beschrieb und von sicheren Flugbedingungen entlang der Strecke berichtete, meldete Lukas frühzeitig seine Landung in Greifenburg. Beim Wiederstart klappte es dafür besser und seine Gesamtzeit, die ja weiterlief (inclusive Abbauezeit Auffahrt und Aufbauzeit), war besser als die mancher Piloten, die nur einen Startversuch benötigten.

Sehr selektiert wurden auch die nachfolgenden Piloten durch die unterschiedlichen Thermikbedingungen. Aufgrund von Startverzögerungen durch Rückenwind am Startplatz bildeten sich Pulks, die mit unterschiedlichem Erfolg leben mußten. Selbst Spitzenpiloten, wie Holger Bolz oder Gerald Woll sahen sich nach wenigen Kilometern am Boden, diejenigen jedoch, die lange warteten, wurden mit einer Spur knapp unterhalb der Basis und mit schnellen Zeiten belohnt. Zu ihnen gehörten die »Nichtligapiloten« Bernd und Detlef Meier, Harald Lang und Klaus-Peter Sporleder, die erst ca. 30

Minuten vor Fenster-schließung an den Start gingen, einem Zeitpunkt zu dem mit Oliver Barthelmes, Hans Bausenwein, Marcus Hoffmann-Guben, Christof Kratzner und Walter Schurr bereits 5 Piloten im Ziel waren.

Absolut Schnellster war wiederum Christof Kratzner, knapp vor Marcus Hoffmann-Guben und Kurt Schumann in der Klasse II. Christof gelang damit das Kunststück, sämtliche Durchgänge der Deutschen Meisterschaft (6 Durchgänge FAI II) zu gewinnen und wurde damit souverän Gewinner der German Open und Deutscher Meister FAI II. Zweiter und Dritter wurden sowohl in der Deutschen Meisterschaft wie bei der German Open Jos Guggenmos und Marcus Hoffmann-Guben.

Spannend verlief der Kampf um die Deutsche Meisterschaft in der flexiblen Klasse. Vor diesem Durchgang führte Bob Baier nur mit 170 Punkten vor Jobst Baeumer. Dieser hatte die letzten drei Durchgänge souverän gewonnen und hierbei Bob jeweils mehr als 100 Punkte abgenommen. Jobst war in blendender Verfassung und dies veranlaßte Bob natürlich, am Start keinesfalls vor Jobst abzuheben. Ein munteres Pokerspiel am Start begann, das beide aber nach kurzer Zeit und im Angesicht guter Flugbedingungen schnell auf sehr sportliche Weise beendeten: sie starteten gleichzeitig.

Im Ziel hatte Jobst wieder die Nase vorn, er gewann diesen Durchgang und die German Open. Zum Gewinn der Deutschen Meisterschaft langte es nicht, 42 Punkte Differenz zu Bob Baier waren zu wenig und dieser holte sich zum 9. Mal den Titel des Deutschen Meisters seit 1986.

Zeitgleich auf dem 2. Platz des 2. Durchgangs landeten Peter Kausche, Hans Bausenwein und Oliver Barthelmes vor Bernd Meier und Bob Baier. Mit sieben Piloten unter den ersten 20 hat sich gezeigt, daß auch die Qualifizierten der Landesmeisterschaften bei der diesjährigen German Open gute Leistungen erzielt haben und in der Gesamtwer-



DHV-Vorsitzender Charlie Jöst mit den strahlenden Siegern

## Ergebnis German Open FAI I

Platz	Name	Fluggerät	Region	Punkte
1	Baeumer Jobst	Stealth	Bayern	1365
2	Baier Bob	Laminar ST	Bayern	1169
3	Barthelmes Oliver	CSX5	Hessen	1151
4	Djamarani Andre	Laminar ST	Baden-Wü	1022
5	Schweier Georg	Laminar ST	Bayern	923
6	Lang Harald	Stealth	Hessen	887
7	Schurr Walter	Twister	Hessen	846
8	Kausche Peter	RCS	Niedersachsen	835
9	Meier Bernd	Stealth	NRW	828
10	Etz Lukas	Twister	Rheinland Pfalz	773

## Ergebnis German Open FAI II

Platz	Name	Fluggerät	Region	Punkte
1	Kratzner Christof	Atos	Baden-Wü	1631
2	Guggenmos Josef	E 7	Bayern	1330
3	Hoffmann-Guben Marcus	Atos	Ba-Wü	1291
4	Schumann Kurt	E 7	Bayern	1104
5	Weber Bernd	Atos	Baden-Wü	784
6	Müglich Dieter	Exxtacy	Hessen	772
7	Kühn Manfred	Exxtacy	Baden-Wü	285
8	Eberle Klaus	Exxtacy	Bayern	175
9	Müller Christian	Exxtacy		0

tung mit Harald Lang (6.), Walter Schurr (8.), Bernd Meier (9.), Detlef Meier (11.) Valentin Werner (12.) und Klaus-Peter Sporleder (13.) 6 Piloten in die vordere Wertung brachten.

Beste Dame in diesem Durchgang mit erstaunlich schneller Flugzeit wurde die amtierende Weltmeisterin Corinna Schwiengershausen vor Rosi Brams und Monika Schönsteiner. Corinna (15.) war damit auch »beste Dame« (eine eigene Damenwertung gibt es nicht) der German Open vor Rosi (18.) und Monika (37.).

Deutsche Meisterin wurde jedoch Monique Werner vor Sybille Baeumer-Fischer und Rosi Brams.

Auch diese Wertung verlief letztendlich äußerst spannend. Im Gesamtend-

klassement lagen die drei Damen unmittelbar hintereinander und sie trennten gerade 140 Gesamtpunkte.

## Freitag 9.7.

Das Adriatief brachte eine frühe Absage des Durchgangs, das Endergebnis stand somit mit nur zwei gültigen Durchgängen fest. Ca. 35 Piloten versuchten, dem Berg trotzdem noch einen Freiflug zu entlocken, kehrten aber bald per Sammeltransport der Firma Dünnhofen durchnäßt vom Startplatz zurück.

Die angesetzte Siegerehrung mit Band und Tanz im Freien fiel auch dem Wasser zum Opfer. Trotzdem wurden die Sieger auf der Campingplatzterrasse geehrt. Sie duschten in Formel 1-Manier die anwesenden Piloten und Gäste mit dem Siegerchampagner.

In ausgelassener Stimmung wurde bis weit in den nächsten Morgen gefeiert. Besonders Bob und Rosi trugen kräftig dazu bei, daß die Lachmuskeln bis um 04.00 Uhr morgens strapaziert wurden, und daß durch die Versteigerung von T-Shirts die Ligakasse aufgebessert wurde.

Wegen der Abreise des Nationalmannschaftsteams zur Vor-Europameisterschaft nach Innsbruck hatte Rudl für diesen sowie den folgenden Sonntag einen Gesamtpreis von 1000 DM für die 3 besten selbstdokumentierten, geschlossenen Aufgaben von der Emberger Alm ausgesetzt, aber Dauerregen machte allen interessierten Piloten einen Strich durch die Rechnung.

## Samstag 10.7.

Abreise im Dauerregen und Ankunft in Innsbruck ebenfalls im Dauerregen. Schlimmer noch erging es den Gleitschirmpiloten, die ja zur gleichen Zeit im Pinzgau die Weltmeisterschaft durchführten. Sie hatten bis zum heutigen Montag lediglich einen Wertungsdurchgang durchgebracht. Ein schwacher Trost.

Schlimmer noch erging es den Gleitschirmpiloten, die ja zur gleichen Zeit im Pinzgau die Weltmeisterschaft durchführten. Sie hatten bis zum heutigen Montag lediglich einen Wertungsdurchgang durchgebracht. Ein schwacher Trost.

Schlimmer noch erging es den Gleitschirmpiloten, die ja zur gleichen Zeit im Pinzgau die Weltmeisterschaft durchführten. Sie hatten bis zum heutigen Montag lediglich einen Wertungsdurchgang durchgebracht. Ein schwacher Trost.

# 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
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.Dreieckland, 07661/627140
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.Dreieckland, 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 & Gleitschulschule, 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 & Gleitschulschule, 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
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

Datum	Ort	HG,GS	Art	Organisator, Telefon
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	Freilburg	HG,GS	T,A,B	Flugsch.Dreieckland, 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	Braunegg	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

## Fluglehrausbildung

### LEHRGANGSKALENDER Fluglehrer

16.09.1999	D/GS	Pflichtfortbildung Windenschlepplehrer Horst Barthelmes 06654/353
30.09.1999	D/GSPassagier-Windenschlepp	(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 Windenschlepp Horst Barthelmes 06654/353
04.11.1999	D/GSPassagier-Windenschlepp	(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

09.10. + 10.10.1999	D/GS	Vereins-Windenschlepp-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 Oberbergel, Tel. 07685/909526, Fax: 07685/909528., Karl Slezak (GS) Tel. 08803/60598, Fax 60510 Fax 07685/1061, Anni Rehr, Tel. 0043/3687/81880, Fax 0043/3687/81346.

# GERMAN CUP

## Drachenfliegen

### German-Cup 3 und 4, Hochries

Am 19./20.6.99 trafen sich die Teilnehmer des German-Cup an der Hochries, um im Rahmen des Chiemgau-Cup die Durchgänge 3 und 4 auszufliegen.

Ihre Euphorie wurde jedoch vorerst gebremst, da der Berg bis Mittag in den Wolken verschwunden war. Als sich dann aber die Basis hob, kam noch ein kurzer aber anspruchsvoller Durchgang zustande. Zwei Wendepunkte waren an der Alpennordseite, dann führte der Weg ins Flachland zum Tinninger See und zurück nach Grainbach. 3 Piloten kamen ins Ziel, von denen Hans Kiefinger der Schnellste war und damit den Tagessieg davontrug. Kurz vor Fenster-schluß startete noch Conny Konrad, der am längsten pokerte und damit (fast) gewann. Als Dritter ins Ziel kam Uli Eysel, der Führende der Gesamtwertung.

Am Abend gab's Bier und es wurde gegrillt (alles frei - wie machen die Sauerberger das nur?). Die Stimmung war gut. Sehr gut. Zu gut für Einige, die am nächsten Tag müde und zu spät am Startplatz eintrafen. Doch keiner hatte etwas

verpaßt. Die hoffnungsvolle Wetterprognose stimmte nicht (Wie machen die Meteorologen das nur?). Aufgabe des zweiten Tages war: Hochries- Hochplatte-Tinninger See-Grainbach. Zu hoch gegriffen, wie sich herausstellte. Wegen früher Ausbreitung und Abschattung war spätestens ab der Hochplatte nur noch ein Abgleiten drin. Am weitesten kam wieder Hans Kiefinger mit seinem Stealth, der damit den zweiten Tagessieg einflog. Uli Eysel wurde Zweiter und konnte damit seine Gesamtführung verteidigen. Als Dritter an der Hochries konnte sich Uli Schorer den 2. Platz der Gesamtwertung sichern. Dritter der Gesamtwertung ist Oliver Straten. Viele fleißige Helfer trugen dazu bei, daß die Piloten sorgenfrei schöne Flüge genießen konnten. Sogar fürs Rückholen war gesorgt (Danke, Peter). Und während sich die Piloten beim Freibier vom Fliegen erholten, war Rudl Bürger mit Auswerten und Rechnen beschäftigt. Allen, die so schöne Wettkämpfe ermöglichen, herzlichen Dank.

Hans Kiefinger



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

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





## Ergebnis

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Hans Kiefinger	Aeros Stealth	768 Punkte
2.	Uli Eysel	SX4	636 Punkte
3.	Uli Schorer	Speed	470 Punkte
4.	Jürgen Buchert	Twister	439 Punkte
5.	Dirk Reutsch	Ramair	415 Punkte

## Gesamtwertung German-Cup 1999

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Eysel Uli	SX4	1443
2.	Schorer Uli	Speed	1176
3.	Straten Oliver	Foil	990
4.	Buchert Jürgen	Twister	872
5.	Trenkle Ralph	Topless	824
6.	Jank Siggj	RCS	804
7.	Bude Erwin	Xtralite	785
8.	Jacob Thomas	Merlin	782
9.	Friedemann Peter	SpeedT	773
10.	Kuhlmann Thomas	Laser	773
11.	Kiefinger Hans	Stealth	768
12.	Konrad Conny	K4	655
13.	Rentsch Dirk	RamAir	415



## Fliegen in Thüringen

OSTTHÜRINGER GLEITSCHIRMSCHULE  
LEUTENBERG

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

Rosenthaler Str. 25 · 07338 Leutenberg  
Tel.: 03 67 34/3 03 57 · Handy: 01 71/5 14 27 82  
<http://home.t-online.de/home/OstthueringerGleitschirmschule> · e-mail: [OstthueringerGleitschirmschule@t-online.de](mailto:OstthueringerGleitschirmschule@t-online.de)

**NEWS! Ab sofort UL-Ausbildung zum Motorschirmfliegen**

# OASE

Flugschule im Allgäu

Gratis: Programm und Info-Video anfordern!

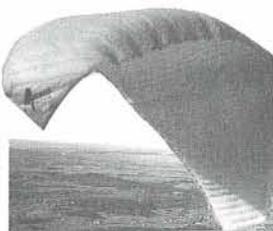
Phone: 0 83 26 . 3 80 36  
Fax: 0 83 26 . 3 80 37

Kurse  
Scheine  
Tours  
& more

e-mail: [oase\\_peter.geg@t-online.de](mailto:oase_peter.geg@t-online.de) • [www.oase-paragliding.com](http://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



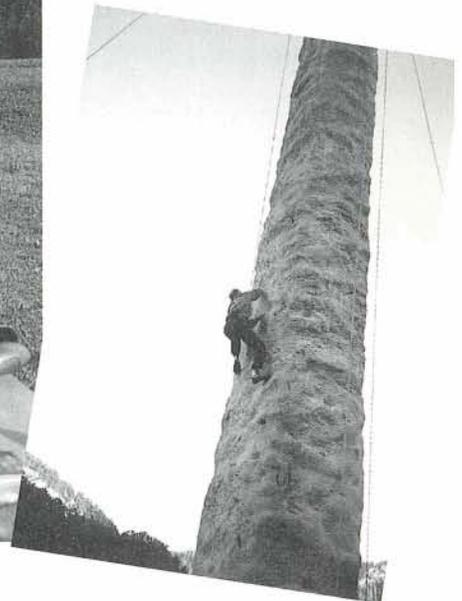
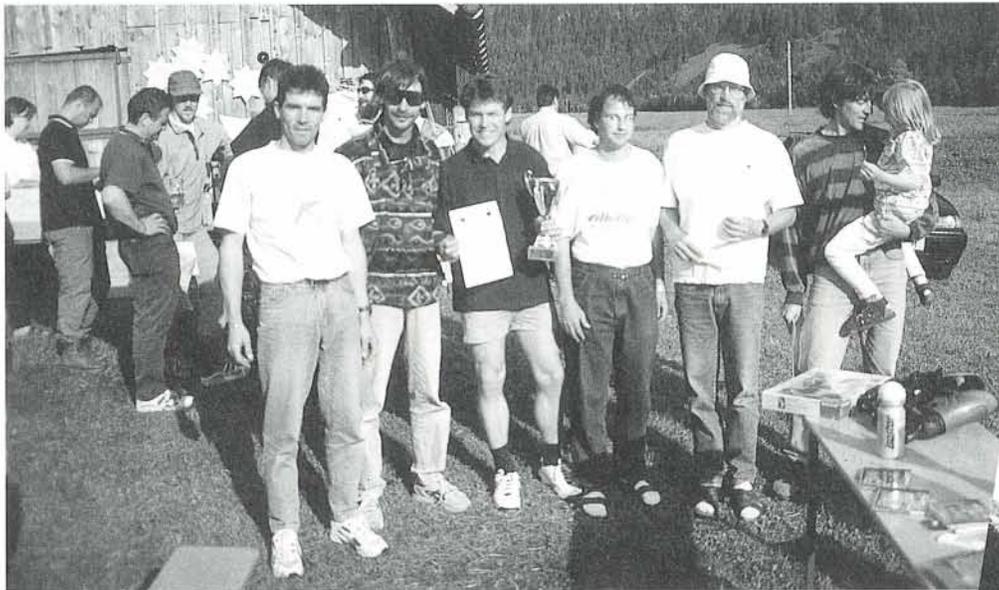
Haldenweg 4  
87672 Roßhaupten  
☎ 08367-598  
Fax -1026



[www.abschweb.net/quiz](http://www.abschweb.net/quiz)

[www.abschweb.net/schule](http://www.abschweb.net/schule)  
**Flugschule Tegelberg**

# wettbewerbsport



## Internationale Bayrische Mannschafts-Meisterschaft 1999

Die internationale. bayrische Mannschaftsmeisterschaft '99 im Drachenfliegen fand dieses Jahr am Diedamskopf im Bregenzer Wald statt. Ausrichter war der Verein Westallgäuer Drachenflieger mit Unterstützung des Bregenzer Wälder Clubs. Ursprünglich hatten 17 Mannschaften ihr Kommen zugesagt, wegen der unsicheren Wetterlage waren es

am Samstagmorgen noch 11, 4 davon aus Vorarlberg. Ließ das Wetter bei der Auffahrt noch auf einen kleinen Durchgang hoffen, so fegte dann am Mittag ein kräftiger Schneesturm in kurzer Zeit 10 cm Neuschnee auf die Sonnenterrasse der Bergstation, so daß der 1. Wertungstag gestrichen werden mußte. Im Biergarten vom Gasthof Ritter, dem Clublokal der Bregenzer Wälder, fand dann der Ersatzwettbewerb statt - ein Wettklettern am 20 Meter hohen Kletterfelsen. Pro Mann-



### OUTDOOR ENGINEERING

Oliver Guenay  
Bitzweg 3 87459 Pfronten  
Tel. / Fax 08363 / 9 44 43  
Email: olisbluesky@yahoo.de  
Www.outdoor-engineering.de



## Marokko

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

**Wettersicher ! Kleine Gruppen !  
Superspaß ! Teamwork & Erlebnis  
Abflüge 1.10. / 8.10. / 3.11. / 21. 1.  
Je 1 od. 2 Wochen ab 1690.- DM  
inkl. Flug, Landrover, Hotels & Camps, RL**

**Erlebnis Ostafrika Tansania - 20.12. - 9.1. 2000**

Landrover- Safari ins Maasailand mit GS, Baden auf Sansibar,  
DM 4000.- (2 Wochen) bzw. 5000.- (3 Wochen)

**Erlebnis Chile** - faszinierendes Fliegen an der Pazifikküste  
und den Anden, Nov. 3 Wochen, DM 4500.-

**Erlebnis Brasilien** - März 2000, 3 Wochen, DM 4500.-

**Erlebnis Südafrika** - Dezember 99 ..... TAKE OFF !

## Teneriffa

### Paragliding-Ferien total

- ◆ Typisch kanarische Bergfinca auf 940 m
- ◆ Ruhig gelegen, direkt im Fluggebiet  
(Ifonche 500 m und Jama 3 km)
- ◆ Übernachtung im DZ und  
individuellem Frühstück
- ◆ Flughafentransfer
- ◆ täglich Paraglidingtaxi mit freundlicher Betreuung

**580,- DM  
pro Woche**  
Gruppen- und Vereins-  
angebote auf Anfrage

**Alternativprogramme wie Mountainbike- und Motorrad-  
touren, geführte Wanderungen und Inselausflüge organisie-  
ren wir ebenfalls für Sie. Ausserdem haben Sie die Möglich-  
keit, sich in unserem à la carte-Restaurant mit internatio-  
naler und marktfrischer Küche verwöhnen zu lassen.  
Wir würden uns freuen, Sie als unsere Gäste zu begrüßen.**

**Fon & Fax 00 34/9 22/72 58 94**

schaft traten ein Kletterer und zwei Helfer an, die ihren Kandidaten nach Kräften am Sicherungsseil auf seiner Route mit Schwierigkeitsgrad 4+ unterstützten. Dabei erwies sich besonders Walter O. vom Club Bayrische Rigi als der große Klettermax, der sogar den Favoriten der gastgebenden Wälder hinter sich ließ. Das anschließende Fliegergrillfest fand bei bester Stimmung statt, zumal die hervorbrechende Abendsonne für den nächsten Tag gutes Flugwetter versprach.

Am Sonntag hatte mancher »lange Arme« und war froh, daß sein Fluggerät samt Gurtzeug mit einer Pistenraupe der Bergbahn Diedamskopf zum Startplatz transportiert wurde. Als Tagesaufgabe wurde ein doppelter Zierrückflug über 63 km ausgeschrieben, mit den Wendepunkten Üntsch-Alpe vor dem Hochtannberpass und Mittelsation Bergbahn Beza/Niedere.

Die anspruchsvolle Aufgabe mit Luftstart wurde wegen einer durchziehenden Störung mit längerer Abschattung nur von 5 Piloten erfüllt - alles Piloten des Bregenzer Wälder Clubs. Tagesschnellster war Walter Mayer in 1 Std. 56 min., die längste Flugzeit betrug 4 Std. 20 min.

In der internat. Wertung siegten Bregenzer Wälder III vor Bregenzer Wälder I und Augsburg I. Neuer Bayr. Mannschaftsmeister '99 wurde die Mannschaft Augsburg I mit den Piloten Schumann K., Woll G., Eder R. und Stehle A. vor der Mannschaft Bayr. Rigi und Augsburg II.

Der Vorstand der Westallgäuer Drachenflieger dankte mit einem Schlußwort den Fliegerfreunden aus dem Bregenzer Wald für die gute Zusammenarbeit bei der Durchführung des Wettbewerbs, die Bregenzer Wälder ihrerseits erklär-

ten ihre Bereitschaft, jederzeit wieder ihr schönes Fluggelände auch für bayrische Wettbewerbe zur Verfügung zu stellen. Dank ging auch an den DHV für die logistische Unterstützung und die Sachpreise.

Hans Stiefenhofer

### Internationaler Zirbelnuß-Cup '99

Traditioneller Windenschlepp-Wettbewerb des Augsburg-Königsbrunner Drachenflieger-Clubs.

Wann: 25./26. September, Ausweichtermin 2./3. Oktober.

Wo: Königsbrunn-Süd am Ortsende an der alten B17.  
Wettbewerbsaufgaben: Zielwerfen, Punktlanden, Zeitfliegen, Bojenfliegen, Speed-run, Mini-Cross-Country.  
Sonstiges: Fest am Samstagabend im Stadel mit Band.

Information und Anmeldung: Bernd Kottmair, Tel. 08233-5785, e-mail: berndio@hotmail.com

## IMPRESSUM

**Herausgeber:** Deutscher Hängegleiterverband e.V. (DHV) im DAeC.

Fachverband der Drachenflieger und Gleitsegler in der Bundesrepublik Deutschland, Postfach 88, 83701 Gmund am Tegernsee

**DHV homepage:**  
<http://www.dhv.de>

**E-Mail DHV:**  
[dhv@dhv.de](mailto:dhv@dhv.de)

**E-Mail Technik:**  
[dhvtechnik@compuserve.com](mailto:dhvtechnik@compuserve.com)

**Faxabruf** 08022/9674-0

**Telefon-Nummern**  
Mitgliederservice/  
Versicherung  
08022/9675-0

Ausbildung  
08022/9675-30

Sport  
08022/9675-50

Betrieb/Gelände  
08022/9675-10

Technik  
08022/9675-40

**Fax** 08022/9675-99

**Redaktion:**  
Klaus Tänzler (verantwortlich),  
Sepp Gschwendtner

**Gestaltung und Anzeigen**  
Renate Miller

**Erscheinungsweise:**  
5 Ausgaben pro Jahr

**Preis:** Im Mitgliedsbeitrag des DHV enthalten.

**Anzeigen:** Bedingungen und Anzeigenpreise bei der DHV-Geschäftsstelle erhältlich.

**Haftung:** Die Redaktion behält sich die Kürzung von Leserbriefen und Beiträgen sowie die redaktionelle Überarbeitung vor. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bilder übernehmen Redaktion, DHV und Verlag keine Haftung.

**Druck und Repro:**  
Mayr Miesbach  
Am Windfeld 15  
83714 Miesbach

**Papier:** Biomatt chlorfrei

**Auflage:** 32.500

**Titel:** Klaus Tänzler

# wettbewerbs sport



Red Bull Speed-Run Spektakel auf der berühmten Streif in Kitzbühel. Gewonnen hat Robert Reisinger vor Manfred Ruhmer und Rupert Plattner. Der amerikanische Meister im Acrofliegen Aaron Swebston landete wegen allzu bodennahem Speed im Krankenhaus.



## Neuer Damen-Streckenflugweltrekord

Der von der in Norwegen geborenen Tove Heaney mit ihrem Moyes CSX4 Drachen aufgestellte Streckenflugweltrekord über 370.87 km wurde nun anerkannt. Die Drachenfliegerin flog am 02.12.98 von Garnpung Lake, Australien/NSW in ca. sieben Stunden nach Bealiba/Victoria. Der Start erfolgte mittels Autowinde.

## Offene WBW und Veranstaltungen

Datum	Wettbewerb	Ort	Veranstalter
1.3.-30.9.99	Renschler Adventure Brauneck Pokal 99	Brauneck	Tel: 08042/9486
10.-12.9.99	Fly In Umbria '99	Perugia, Italien	Umbriatiere S.p.a., Regione dell'Umbria, Italien, Tel: 0039/339/6220666, Fax: 0039/759146378, e-mail: cwrp@tin.it
16.-19.9.99	Coupe icare	Saint Hilaire du Touvet	Saint Hilaire du Touvet/Office du Tourisme, 38660 Saint-Hilaire du Touvet - France, Tel: 0033/476083399, Fax: 0033/476972056
03.12. - 11-12.99	Offener intern. Wettbewerb	Lanzarote	Tel./Fax 02735/2309
25.09. - 26.09.99	Zirbeluß Cup	Augsburg	Bernd Kottmair, Tel. 08233/5785, e-mail: berndio@hotmail.com

## G R I E C H E N L A N D



**UNTER DEUTSCHER LEITUNG**  
**fly OLYMPIC EAGLES CLUB e.V.**

**DAS CAMP FÜR DRACHEN- UND GLEITSCHIRMFLEGER**

**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](http://ourworld.compuserve.com/homepages/olympic_eagles)

# X-RAY

Standard  
DHV 2



Zulassung in  
5 Größen  
angestrebt!

Foto: Urs Haari

NOVA: ++43-512-361340, nova@ping.at, <http://www.nova-wings.com>  
Charly: ++49-8364-1286, charly-produkte@t-online.de  
High Adventure: ++41-41-6620175, info@skybums.ch,  
<http://www.high-adventure.ch>

# NOVA

AIRPLAY - PHOTOS: CHRISTINE PEIFER / PHOTODISC

# flair. speedweltrekord!

[www.freex.com](http://www.freex.com)



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



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

