B 5591 F

März 2000

DHV-info

104

Gleitschirmflieger

Freitag 14.04.2000 Live in Concert

BANANAFISHBONES

BELLIBONE MELLOW SIRENS

EINLASS 18.00 **UHR**

Samstag 15.04.2000 Live

BAYERN 3 PARTY

MIT MATTHIAS MATUSCHIK

EINLASS 20.00 UHR

DRACHEN UND GLEITSCHIRM

FREE FLIGHT 2000

LIVE

WWW.FREE-FLIGHT.DE

GARMISCH PARTENKIRCHEN

CONCEPT NEFF

für Snformationen:
Tel.: A9-8821-18853 oder
info@free-fught.de

BAYERN 3

Veranstalter

FREE FLIGHT POOL E.V.

ronikeho,

14.-16.Ap fi

Garmisch-Partenkirchen

Olympia Eissport Zentrum

inhalt 104

WICHTIG ® NEU — KURZ Neuigkeiten und Wissenswertes

1' **JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG 1999**
Gelungene 2o-Jahrfeier und arbeitsintensive Delegiertentagung

26 **FRÜHLINGS-IMPRESSIONEN**
Die Fluglust erwacht

30 **FREE FLIGHT 2000**
Produktshow und Action

32 **PERFORMANCE-TRAINING**
Durch Training zu mehr Flugvergnügen

35 **TRAVEL UND TRAINING**
Der Katalog für Reise-lustige und Fortbildungsinteressierte

3t **PUSTERTAL** Torsten Hahne stellt ein Flugparadies vor

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

5º **NFGH** Offizielle Nachrichten für Drachen- und Gleitschirmflieger

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

SICHERHEITSJOURNAL Mitteilungen zum Thema Flugsicherheit

PROTEKTOREN Die Airbags für Gleitschirm-flieger bewähren sich

10 **RETTUNGS GERÄTE**
Wissenswertes nicht nur für Junior-piloten

GUT SEHEN
Alles Wichtige für den Durchblick

VOM GLEITSCHIRM ZUM DRACHEN Ein Gleitschirmpilot lernt Drachenfliegen

VEREINE BRIEFE
Vereinsnachrichten und Leserforum

103 **JUGEND IN DIE LUFT**
Sozialarbeit mal anders

WETTBEWERBSFLIEGEN Der DHV bietet ein breites Programm

110 **WETTBEWERBE** Meldungen und Ergebnisse

(-55 DHV-Shop

77 Gebrauchtmarkt

108 Prüfkalender

113 Impressum

115 Versicherungsprogramm

Titel:
Heinz Zwissig

Liebe Drachen- und Gleitschirmflieger

Auch wenn ein neues Jahrtausend begonnen hat, bleibt unser Flugsport in seiner Schönheit und Einfachheit immer noch das Maß aller Dinge. Der alte Menschheitstraum des Fliegens hat sich beim Drachen- und Gleitschirmfliegen erfüllt. Eine so kostengünstige, leicht zu erlernende und erlebnisreiche Flugmöglichkeit ist ja kaum noch zu steigern. Da wir das ganze auch noch motorlos, also abgasfrei und fast geräuschlos, ausüben können und für unsere Start- und Landeplätze keine Betonpisten brauchen, müßten wir eigentlich auch der Traum der Naturschützer sein.

Der DHV hat sich seit seiner Gründung bemüht, Drachen- , und später Gleitschirmfliegen, so frei, wie es unser Rechtssystem erlaubt, zu etablieren. Ein Hauptanliegen des Verbandes war und ist die Sicherheit der Piloten auf der Geräte- und Ausbildungsseite. Hier wurden extreme Fortschritte erzielt. Fluggeräte mit DHV-Gütesiegel sind heute weltweit der Maßstab für Sicherheit. Wir bieten unseren Mitgliedern jedoch noch viel mehr, Eine wirkliche Fachzeitschrift, das Info, und eine konkurrenzlos günstige Haftpflichtversicherung sind wohl die fühlbarsten Vorteile. Mindestens genauso wichtig ist jedoch für jeden von uns die tägliche politische Arbeit des Verbandes, Sie gewährleistet, dass wir unseren Flugsport gleichberechtigt mit allen anderen Luftraumbenutzern durchführen können.
In der immer wichtiger werdenden Naturschutz-Diskussion setzten wir von Anfang an auf Dialog mit den Naturschützern und auf Fachkompetenz in den eigenen Reihen. Dafür erhielten und erhalten wir viel Zustimmung von Behördenseite und die Anerkennung vieler Naturschützer - zum Wohl der Natur und zum Wohl unseres Sports.

Wir werden unsere Bemühungen weiter verstärken, um uns allen das Erlebnis des Fliegens in seiner einfachsten Form so sicher und frei wie möglich zu erhalten. Wir bitten Euch, stärkt uns durch Euer Vertrauen und gebt uns Impulse. Auch konstruktive Kritik ist durchaus gefragt.

Vor allem aber, genießt jede Minute in der Luft, genießt es, wie ein Vogel fliegen zu können und seid euch immer der Verantwortung Euch selbst, den anderen und der Natur gegenüber, bewusst.

Ich wünsche Euch viele erlebnisreiche und unfallfreie Flüge.

Euer Charlie Jöst

etternetz

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

gGeländename	Geländehalter	Telefonnummer
32457 Porta Wesilalica	Della-Club Wiehengebirge e, V.	0571/710227
35088 Eisenberg	OFT Ederbergland e. V.	06452/8585
36136 Wasserkuppe	Rhäner Drachen- und Gleitschirmnregerverein e.V,	06654/69-6
36840 Rammeisberg	Harzer Drachen- und Gleitschirm-Verein Goslar e.	Neu. 0170/6728481
52245 Sophienhohe	Ostwindlreunde e. V.	0171/8714309
55585 Duchroth	Pfälzer Gleitschirm•Club e.V.	0171/2375896
57562 Sassenroth	Drachen- und Gleitschirmlreunde Helledel e. V.	02744/930349
58849 Nordhelle	GSC Nordhelle e.V. + Flugsporl Lennetal e.V.	02352/21265
64665 Melibokus	Erster Drlenwälder Drachen-Flug-Club e. V.	09251/983612
72258 Stöckerkopf	Drachen- und Gleitschirrnverein Baiersbronn e.V	07442/121425
72393 Schneithalde	DFC Starzeln e.V.	0170/4436907
74343 Teufelsberg	Die Hohenhaslacher Flreger•	07147)922756
74544 Einkorn	NG-Club •Einkorn Schwäbisch lall, e.V.	0791(4992360
74847 Finkenhof	Delta-Club Mosbach e.V.	06261/670638
76332 Althof	Die Althofdrachen e.V.	07083/4567
76597 Teufelsmühle	Drachenflugclub Loflenau e.V.	07083/51385
76703 Krämer	Gleitschirmclub Kralchlal e. V.	07250/921228
78148 Hintereck	Gleitsegelclub Lehlicuraris e. V.	07723/5801
79102 Schauinsland	GSC Colibri	07602/1512
79183 Kandel	DFC Südschwarzwald e.	07681/22058
79215 Gschasi	Drachen-und Gleitschirmflieger Oberes Eiztal e. V.	Neu: 0173/4209560
82467 Wank	Gleitschinnsegler Werdenfels e. V.	0171/3568374
83122 Hochries	Gleitschirmclub Hochries-Samerberg e. V.	08032/8805
83436 Predigtsruld	GST •Alhatro• Bad Reichenhall e,	0171/3514322
83661 Brauneck	Lengrieser Gleilschirmflieger	0171/8169210
83700 Wallberg	DGC Tegernseer Tal e.V.	08022/95137
93339 Jachenhausen	1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub Riedenburg e. V.	09442/3295
93453 Hoher Bogen	1. Gleltschirnweaein Bayerwald e.	09947/2452
93462 Osser	1. Gleitschirmverein Bayerwald e. V.	0171/3574282
94541 Büchelstein	DFC Bayerwald e, V.	09908/891191

Sonderkonditionen für Mitglieder

Viele DHV-Mitglieder haben bereits die im Info veröffentlichten Angebote von Talkline/unicomdirekt genutzt. Talkline/unicomdirekt hat deshalb den Service für Euch weiter verbessert: Auch im Internet findet Ihr Zugang zu dem kompletten Sortiment von Talkline/unicomdirekt! Den Onlineshop mit exklusiven Mobilfunk-, Festnetz- und Internetangeboten sowie aktuellen Aktionspaketen könnt Ihr ab sofort über einen Link von der DHV-Homepage oder auch direkt via www.dhy.unicomdirekt ansurfen und - falls gewünscht - auch gleich dort oder über die Hotline bestellen. **Das Nachrichtenmagazin Focus hat kürzlich in seinem Beitrag: »Die 59 besten Internetprovider im Härtetest« als Nm Talkline ermittelt.**

IPPI-Card in der Schweiz

Bislang war das Gleitschirm- und Drachenfliegen in der Schweiz nur Inhabern des Schweizer Brevets, des Deutschen Unbeschränkten Luftfahrerscheins oder des Österreichischen Sonderpilotenscheins erlaubt. Somit hatten die Gastpiloten aus aller Welt und auch die deutschen A-Schein-Inhaber ein rechtliches Problem. Der DHV-Vorsitzende Charlie löst hatte sich in Gesprächen mit dem SHV-Präsidenten Beat Jordi um eine Lösung bemüht. Auch DHV-Geschäftsführer Klaus Tänzler setzte sich als Koordinator des Weltverbandes FAI und des Europaverbandes Europe Airsports für eine möglichst liberale Gästeregelung in der Schweiz ein. Der SHV hatte für die Wünsche der Gastflieger Verständnis und strebte eine Gastregelung an, wie sie bereits seit einigen Jahren in Deutschland gilt. Der SHV konnte nun die Schweizer Behörde überzeugen. Seit Anfang des Jahres 2000 anerkennt das Schweizerische Bundesamt für Zivilluftfahrt (BALZ) die von der FAI herausgegebene International Pilot Proficiency Identification Card (IPPI-Card/Kategorie Delta oder Gleitschirm) der Stufen IV und V als einen dem amtlichen schweizerischen Hängegeleiter-Pilotenausweis (Kategorie Delta oder Gleitschirm) gleichwertigen ausländischen Ausweis, der zur Durchführung von gelegentlichen Flügen mit Hängegleitern (Delta oder Gleitschirm) im Schweizerischen Luftraum durch Ausländer mit Wohnsitz im Ausland berechtigt.

A-Schein-Piloten können sich von der DHV-Geschäftsstelle die IPPI-Card Stufe IV ausstellen lassen, Fax genügt (08022/9675-99). Die Ausstellungsgebühr beträgt 3o,- DM für Mitglieder, 5o,- DM für Nichtmitglieder.

Neue Flugbetriebsordnung

Die Flugbetriebsordnung für Hängegleiter und Gleitsegel (FBO) ergänzt die allgemeinen Vorschriften des Luftverkehrsrechts für den speziellen Betrieb von Hängegleitern und Gleitsegeln. Beispielsweise sind hier verbindliche Regelungen beim gemeinsamen Flugbetrieb in der Thermik (Drehrichtung) oder die Kommandos beim Windenschlepp festgeschrieben. Die neue Fassung ist auf Seite 57 in dieser Ausgabe veröffentlicht.

Quält& der FLgschuln

Seit August 1997 erhält der neu lizensierte A-Schein-Pilot, zusammen mit seinem Luftfahrerschein einen Fragebogen zum Ausbildungs- und Prüfungsablauf zur freiwilligen Beantwortung, Knapp Lioo ausgefüllte Fragebögen wurden von den Piloten an den DHV zurückgeschickt. Bei einer Zahl von ca. 5.400 Beschränkten Luftfahrerscheinen, die in diesem Zeitraum ausgestellt wurden, entspricht das einer Quote von gut 20%. Mit diesem umfangreichen Datenmaterial ist nun eine gezielte Analyse der Situation im Ausbildungs- und Prüfungsbereich möglich. Erfreulicherweise stellt die Mehrzahl der Piloten ihrer Flugschule ein gutes Zeugnis aus. Gelobt wird vor allem das Sicherheitsbewußtsein und die fachliche Kompetenz der Fluglehrer. Auch die Arbeit der DHV- Prüfer findet überwiegend positive Zustimmung. Die Pilotenumfrage gibt aber auch Hinweise auf Missstände in einigen wenigen Flugschulen. Der DHV sorgt in diesen Fällen, entsprechend seiner gesetzlichen Aufsichtspflicht, für Abhilfe.

Zusammenfassung der wichtigsten Umfrageergebnisse

Fähigkeiten in der Schulung

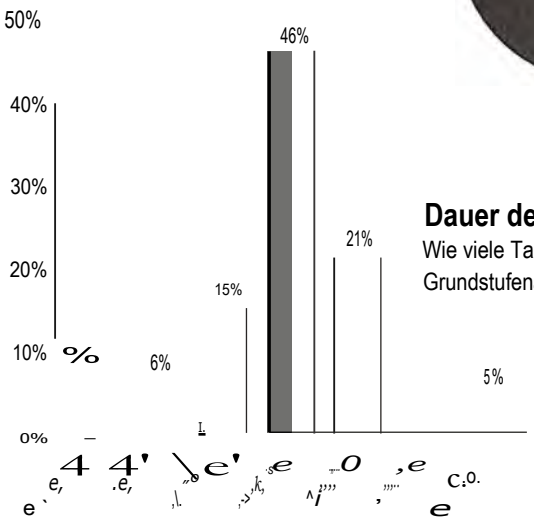
	Sehr **gut**	**! Gut**	**Zufriedenstellend**	1 Verbesserungswürdig	Ohne Angabe
Wie beurteilst Du den theoretischen Unterricht Deiner Flugschute?	50%	38%	7%	3%	2%
Wie beurteilst Du die organisatorischen Fähigkeiten Deiner Flugschule?	46%	34%	10%	9%	
Wie beurteilst Du die pädagogischen und fachlichen Fähigkeiten der Fluglehrer Deiner Flugschule?	610/0	29%		4%	1%
Wie beurteilst Du das Sicherheitsbewußtsein Deiner Flugschule?	810/0	13%	2%	2%	j 2%
Wie beurteilst Du den Zustand der Schulungsgeräte Deiner Flugschule?	50%	36%	8%	2%	4%

-9.11Pt.

o,A, = ohne Angabe

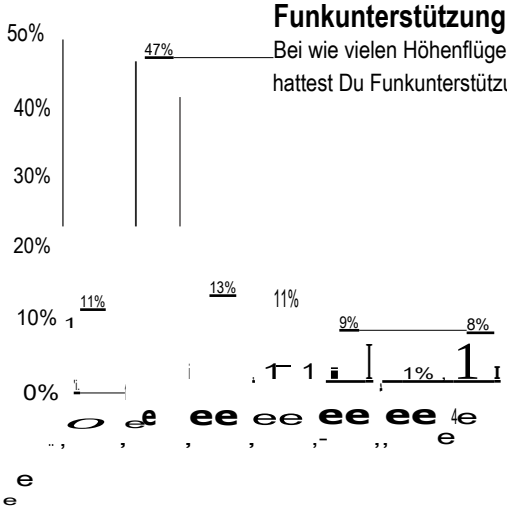
Wie beurteilst Du den DHV-Prüfer? Seine Entscheidungen waren entsprechend den Prüfungskriterien korrekt?

Das Auftreten des Prüfers war freundlich und kom**petent?**



Dauer der Schulung

Wie viele Tage umfasste Deine Grundstufenausbildung?



Funkunterstützung

Bei wie vielen Höhenflügen hattest Du Funkunterstützung?

Aktiv Gleitschirmfliegen

Der neue Lehrfilm **des DHV**

Rund 2 Jahre hat es gedauert, um das bisher aufwendigste Lehrvideo des DHV fertigzustellen.
Peter Cröniger und das Lehrteam hatten hohe Ansprüche an den Film gestellt: Sämtliche Inhalte des Performance-Trainings sollten darin vorgestellt und alle Übungen perfekt demonstriert werden. Die Qualität von Bild und Inhalt sollte mindestens das Niveau der erfolgreichen »Starten - Steuern - Landen« Videos erreichen. Mit Peter Cröniger, Christoph Kirsch und Mike Küng standen Filmemacher Charlie löst nicht nur ausgezeichnete Piloten zur Verfügung, sondern auch erfahrene Videoprofis, die schon oft vor und mit der Kamera agiert haben. Dennoch mußten einige Szenen nachgedreht werden, weil unter den kritischen Augen des DHV-Lehrteams selbst kleinste Abweichungen von der Lehrmeinung sofort erkannt wurden. Nach einigen Probevorführungen und letzten Änderungen findet der Film jetzt nicht nur die Zustimmung der Experten, sondern löste auch bei den ersten Zuschauern spontane Begeisterung aus. Allerdings sollte nicht übersehen werden, daß der Film anspruchsvolle Inhalte vermittelt, die vom Zuschauer erst ab einem bestimmten Wissens- und Könnensstand (Beschränkter Luftfahrerschein) umgesetzt werden können. Das 42 minütige Video ist also weniger für den gemütlichen Bierabend geeignet, wohl aber für die engagierte Fort- und Weiterbildung in Schulen und Vereinen oder zur Information am heimischen Fernseher. Das Video soll und kann auch nicht die qualifizierte Ausbildung durch den Performance-Trainer ersetzen, sondern soll der engagierten Pilotin, dem engagierten Piloten, Lust auf Training und Weiterbildung machen. Wie bei den Videos »Starten - Steuern - Landen« wird der DHV allen Mitgliedsvereinen und Flugschulen eine Kassette des Films kostenlos zusenden. Das Video ist auch im DHV-Shop für DM 40.- + Versandkosten zu haben.

Die wichtigsten Inhalte des Videos:
Perfekt Starten mit Schwerpunkt auf die Rückwärtsstarttechniken. *Perfekt Landen* - mit Augenmerk auf Starkwindlandung, Hanglandung und Toplandung. *Aktiv Fliegen* mit allen Facetten und Übungen dieses umfangreichen Themas. *Abstiegshilfen* - mit den Schwerpunkten Ohren anlegen, B-Stall und Steilspirale. *Rettungsschirm* - als allgemeiner Einstieg in dieses komplexe Thema.

Nördlichster Gleitschirmflug

Im Herbst 1999 startete eine Jugendexpedition des Deutschen Alpenvereins zur arktischen Inselgruppe Svalbard. Neben einer Inlandeisdurchquerung und zahlreichen Erstbegehungen wurde auch ein erfolgreicher Flug vom höchsten Berg, dem Newtontoppen (1.717 m), durchgeführt. Die Expedition war logistisch äußerst aufwendig, sämtliche Ausrüstung mußte von den Teilnehmern selbst mit Zugschlitten gezogen werden. Außerdem war wegen der relativ großen Eisbärengefahr die Mitnahme von sog. »Pump guns«, großkalibrigen Gewehren, Pflicht. Dies dürfte der nördlichst Gleitschirmflug gewesen sein, der bisher stattgefunden hat.

Das Fluggebiet des Monats

Wir haben den Service auf unserer Homepage www.dhv.de erweitert. Ab März stellen wir jeden Monat ein Fluggebiet vor, das für die entsprechende Jahreszeit besonders geeignet ist. Der XC-Experte Torsten Hahne gibt eine kurze Einführung in das Gelände und jede Menge nützliche Informationen und Tipps: von der Anreise über die Start- und Landeplätze bis hin zur Fliegerkneipe. Die Seiten findet Ihr auf der DHV-Homepage www.dhv.de unter News »Berg des Mo• nats«.

Peter Janssen vom Umweltminister in Arbeitskreis berufen

Schon in der letzten Legislaturperiode hatte der Arbeitskreis Sport und Umwelt, der das Bundesumweltministerium berät, viel Gutes für den Ausgleich zwischen den Belangen des Sports und des Naturschutzes tun können, so zum Beispiel beim Änderungsverfahren für das Bundesnaturschutzgesetz.
Wegen der erfolgreichen Arbeit hat der neue Bundesumweltminister Jürgen Trittin diesen von seinen CDU-Vorgängern eingerichteten Arbeitskreis aus jetzt 16 Experten verschiedener Fachrichtungen erneut berufen, so auch den DHV-Justitiar Peter Janssen auf Vorschlag des Kuratoriums Sport und Natur. Weiter berufen wurden Experten u. a. des Deutschen Sportbundes, der kommunalen Spitzenverbände, der Verwaltungsgerichtsbarkeit, der Länderumwelt- und Innenministerien, der Naturschutzverbände, der Sportartikelindustrie, der Sporthochschulen sowie als ständige Gäste des Umweltbundesamtes, des Bundesamtes für Naturschutz , des Bundesinnenministeriums und des Bundesinstituts für Sportwissenschaft. Die erste wichtige Aufgabe für den Arbeitskreis steht schon vor der Tür: Im Frühjahr will das Bundesumweltministerium den Novellierungsentwurf für das Bundesnaturschutzgesetz zur Diskussion stellen.

Sachstand Musterzulassungspflicht

Vorab zur Klarstellung: Die Musterzulassungspflicht nach der bisherigen Rechtslage ist weiter gültig. Wann eine Änderung kommt, läßt sich nicht vorhersagen. Nach dem Stand der Verhandlungen wird das BMVBW seinen ursprünglichen Verordnungsentwurf, der die ersatzlose Streichung der Gütesiegelpflicht bedeutet hätte, im Sinne der von der DHV-Jahrestagung mit großer Mehrheit beschlossenen Resolution verändern. So ist vorgesehen, dass es auch künftig verbindliche Lufttüchtigkeitsforderungen geben soll, dass die Hersteller und Importeure ihre Geräte einer Prüfung durch unabhängige und fachkundige Prüfer unterziehen müssen und dass der DHV bei Feststellung von Mängeln oder bei begründeten Zweifeln das betroffene Gerät grounden kann.

Resolution der DHV-Jahrestagung

1. Das heutige System der verbindlichen Musterzulas-sung der Gleitsegel und Hängegleiter gewährleistet die neutrale und qualitativ hochwertige Musterprüfung **der Geräte nach einheitlichen, am Sicherheitsanspruch der Piloten ausgerichteten Anforderungen.**

2. Die Musterzulassung soll nur wegfallen, wenn ein gleichwertiges, möglichst internationales System **an ihre Stelle tritt.**

L -

Jubiläumsfest und Sponsoring bei VAUDE

Seit einem Jahr arbeitet Torsten Siegel mit dem schwäbischen Outdoor Hersteller VAUDE zusammen. Die Werbewirksamkeit des Gleitschirmfliegens und die Möglichkeit, Produktfotos aus einer völlig neuen Perspektive aufzunehmen, haben VAUDE dazu veranlasst, die Liga- und Nationalmannschaftspiloten zu sponsern.

Neben den Werbeaufnahmen für den neuen Hauptkatalog konnte Torsten das Gleitschirmfliegen auch beim 25jährigen Firmenjubiläum präsentieren. Vom DHV wurde für die Wiesen rund um den Firmensitz in Obereisenbach eine Genehmigung für Außenstarts und -landungen erteilt. Der Referatsleiter für Flugbetrieb, Björn Klaassen, hatte dabei doppelte Arbeit, da sich das Gebiet in der CTR des Flughafens Friedrichshafen befand. Über 800 Gäste verfolgten mit großem Interesse die Schleppvorführungen und der Andrang bei den kostenlosen Tandemflügen war gewaltig. Den Passagieren bot sich aus der Luft ein einmaliger Anblick. Neben dem Firmensitz konnten sie den Bodensee und Friedrichshafen aus einer besonderen Perspektive betrachten. Bei der anschließenden Fete gab es dann auch einen Riesenapplaus für das Schleppteam (Hartmut Rocker, Georg Maier, Michael Hartmann und Torsten Siegel), die an diesem Tag über 5o Starts- und Landungen durchgeführt hatten. Neben vielen glücklichen Gesichtern, Umarmungen für die Piloten, die mit steigendem Bierkonsum immer inniger wurden, und langen Fluggeschichten hat der Jubiläumstag bei VAUDE vor allem eins gebracht: eine optimale Werbung für den Gleitschirmsport.

DHV-Shop 2000

Das neue Sortiment im DHV-Shop kommt gut an. Spitzenreiter ist die atmungsaktive und winddichte Outdoorjacke. Siehe DHV-Shop Seite 55.

Neue Vereine

Verein für Bewegung und Rythmik
Stefan Stautner
E. Eschenbach-Weg 15
84508 Burgkirchen

1. Drachen- und Gleitschirmclub Jura
Airmühttat
Reinhard Pöppl
Auf der Hohen-Straße 14
92345 Dielfurt

Gleitschirmclub Hochschwarzwald
Münstertat
Peter Seidel
Am Stadtgraben 2
79244 Münstertal

Francis Rogallo feiert 88sten Geburtstag

Zum Geburtstag unseres »Big Daddy« des Drachen- und Gleitschirmfliegens - und Ehrenmitgliedes des DHV - überbrachte Charlie Jöst, wie in jedem Jahr, am 27. Januar telefonisch die Glückwünsche der deutschen Drachen- und Gleitschirmflieger. Francis Rogallo und seine Frau Gertrude, die den DHV vor io Jahren zu unserem io-jährigen Jubiläum besucht hatten, sind beide wohlauf, obwohl »Rog«, wie seine Freunde ihn nennen, im Winter einen leichten Schlaganfall hatte. Francis und Gertrud gratulierten bei dieser Gelegenheit dem DHV zum 20-jährigen Jubiläum, das der DHV im November gebührend gefeiert hatte, verbunden mit herzlichen Grüßen an alle deutschen Pilotinnen und Piloten. Als Charlie sich besorgt nach dem derzeitigen Befinden von Francis Rogallo erkundigte - schließlich kann ein Schlaganfall zu einer ernsten Sache werden - beruhigte ihn dieser mit seinem bekannt trockenen Humor: »Mach Dir keine Sorgen, Charlie. Das letzte, was bei mir abschalten wird, ist mein Mundwerk«.

Lilienthal-Museum kauft Hängegleiter-Museum

Nach der DHV-Hauptversammlung hat überraschend das Lilienthal-Museum in Anklam das Hängegleiter-Museum von Günter Burghardt erworben. Zunächst hatte dieser sein Museum dem DHV zum Kauf angeboten und in der DHV-Hauptversammlung hatte eine große Mehrheit der Delegierten für den Erwerb gestimmt, denn es bestand die Gefahr, daß die einzigartige Sammlung auseinandergerissen, in unbekannte Hände geraten oder gar entsorgt werden könnte. Mit dem Erwerb durch das Lilienthal-Museum ist der Erhalt der Sammlung in Deutschland unter fachkundiger Betreuung gesichert.

Selbsterfahrung mit neuer Ausbildungsmethode, Justitiar Peter Janssen (li.), Sicherheitsvorstand Karl Slezak (m.), Sportvorstand Christoph Kirsch (re.)

Aktive Piloten arbeiten für uns

Dass es sich bei der ehrenamtlichen Führungsmannschaft des DHV durchweg um begeisterte Piloten handelt, lässt sich auch daran erkennen, dass schon mal bei Kommmissionssitzungen die Unterbrechungen genutzt werden, um in die Luft zu kommen. Der Vorsitzende Charlie Jöst hat als begeisterter Gleitschirm- und Drachenflieger nichts gegen solche Sitzungspausen. Eine Besonderheit gab es bei der letzten Kommissionssitzung in Bad Salzungen: Die Kommission ließ sich die neue Drachenflug-Ausbildungsmethode vorführen und einige Kommissionsmitglieder probierten die Methode trotz starkem und böigem Wind gleich selbst aus. Dank der Fluglehrer Karl-Heinz Sylla, Martin Ackermann und UL-Pilot Horst Barthelmes kam so der Gleitschirmflieger und Sicherheitsvorstand Karl Slezak zu seinem ersten Drachenflug. Sportvorstand Christoph Kirsch hing seit vielen Gleitschirmflug-Jahren zum ersten Mal wieder am Drachen und Justitiar Peter Janssen machte einen Passagierflug per Windenstart.

Auch das Mitarbeiterteam der DHV-Geschäftsstelle besteht überwiegend aus aktiven Piloten. Die Ex-Europameisterin im Gleitschirmfliegen Barbara Lacrouts (Buchhaltung) ist derzeit amtierende Deutsche Streckenflugmeisterin. Der Info-Macher Sepp Gschwendtner ist amtierender Deutscher Streckenflugmeister im Gleitschirmfliegen. Den Geschäftsführer Klaus Tänzler sieht er nicht nur im Büro, sondern, auch schon mal bei einem 130 km Zielrückflug, den Sepp mit dem Gleitschirm und Klaus gleichzeitig mit dem Drachen absolvierten. Benedikt Liebermeister (Öffentlichkeitsarbeit) ist begeisterter Gleitschirmflieger. Regina Glas (Ausbildung) ist erfahrene Drachenfliegerin mit Wettkampfambitionen. Björn Klaassen (Gelände, Flugbetrieb) ist Drachenflieger und Gleitschirmfluglehrer. Das Technikreferat besteht ohnehin aus hochkarätigen Piloten. Man denke nur an den amtierenden Weltmeister Christof Kratzner (Drachenflugtests), an die international hochgeschätzten Piloten Mike Küng (Gleitschirmtests), Reiner Brunn und World-Cup-Finale-Sieger Harry Bunz sowie den Referatsleiter Hannes Weiniger, seit 9 Jahren GS-Testpilot, Drachenflieger und früher Mitglied der Gleitschirmnationalmannschaft.

Rekordbeteiligung beim gemeinsamen Fluglehrer-Assi**stentenlehrgang des DHV und des ÖAeC, der** im turnusmäßigen Wechsel diesmal in Ruhpolding stattfand. 14 Tage lang referierten Experten in Methodik, Aerodynamik, Meteorologie, Gerätekunde, Flugpraxis, Flugmedizin, Natur**schutz**, Fluggeschichte, **Navi**gation, Luftraumgliederung und Luftrecht. Die Teilnehmer absolvierten spezielle Trainingseinheiten, die auf die Lehrerqualifikation vorbereiten und zeigten bei Praxis- und Theorieübungen ihr Talent.

Ideal zum Streckenfliegen

Die neue GPS-Gerätegeneration von Garmin ist ideal zum Streckenfliegen: Neben den schon bekannt leistungsfähigen 12-Kanalempfängern und der komfortablen Wegpunkt- und Routenverwaltung bieten das neue Garmin GPS 12 Map und Garmin GPS III plus eine integrierte Europa-Landkarte. Diese Karte beinhaltet alle Hauptstrassen, Orte, Landesgrenzen, Seen, Flüsse und Küstenlinien von Europa und dem nahen Osten. Zusätzlich können per PC von speziellen MapSource CD-Roms Detailkarten in die Geräte geladen werden. Diese digitalisierten Landkarten gibt es von Deutschland, Österreich, Schweiz, Frankreich, Italien, Spanien, England, Benelux und Dänemark/Schweden und ergänzen die integrierten »Basemaps« um noch mehr nützliche Kartendetails.

Mit den neuen GPS kann man sich ohne Landkarte in unbekannten Fluggebieten zurecht finden und sich während des Streckenfluges optimal anhand von Auffanglinien (Straßen, Flüssen, etc.) orientieren. Bei einer eventuellen Außenlandung weiß man immer ganz genau, wo man ist und wie es wieder nach Hause geht.

Selbstverständlich ist das IQ Competition/GPS schon jetzt vorbereitet, mit den neuen GPS-Geräten zusammenzuarbeiten.

Die neuen GPS 12 Map und GPS III plus sind ab sofort bei Bräuniger zu beziehen. Bräuniger beschäftigt sich schon seit Jahren intensiv mit GPS, unter anderem natürlich auch mit der GPS-Anbindung von Varios. Infos unter Tel: 0881/64750 oder bei www.brauniger.com/gps.

Flyranch

Die Firma Sunglide Sybille und Jobst Baeumer zieht um. Die neue Flyranch liegt zwischen Memmingen und Kempten, östlich der Raststätte »Allgäuer Tor«, man erkennt oben am Hang die Startrampe (auf eigenem Grund). Wir haben hier ideale Flugbedingungen für Drachen und Gleitschirme - mit Toplanden vor der Haustür und auch Schleppmöglichkeiten. Die Aerosgeräte Stealth und Star stehen zum Probefliegen aufgebaut in der Halle bereit.

Adresse: Schilchernhof, 87463 Dietmannsried, Tel: 08374/588895, Fax: 08374/588894, e-mail: sunglide@t-online.cle.

Streckenflugwoche mit Roland Würgler

Roland Würgler, ein erfahrener Wettkampf- und Streckenflugweltrekordler, organisiert und leitet eine Streckenflugwoche für brevetierte Piloten, die vom 3. (17:00 Uhr) - 10. Juni 2000 in Davos für mindestens 8 und maximal 12 Personen stattfindet. Die Pauschalkosten betragen pro Person sFr. 1.200,00 mit Fr. 70,00 Einzelzimmerzuschlag. Im Preis inbegriffen sind: Halbpension in einem sehr schönen, zentral gelegenen 3-Sterne-Hotel mit Bio-Sauna, Bahnfahrten zum Hausberg Jakobshorn, 7 Tage Theorie und Praxis dem Wetter entsprechend. Auch Streckenflugeinweisungen mit dem Biplace sind möglich. Thermik- und GPS-Training wird auf Wunsch angeboten. Anmeldeschluß ist der 31. April 2000. Anmeldung und Information: Tel: + Fax: 0041/81/4134262, e-mail: rolandmuergler©datacomm.ch.

GlideZeit - Flugschule Tübingen News

Seit nunmehr 13 Jahren ein Begriff im Süddeutschen Raum steht die Flugschule Tübingen unter neuer Leitung. Wilfried Grau, Gleitsegel- und Drachenfluglehrer sowie Performancetrainer und Sicherheitstrainingsleiter hat die Flugschule zum 1. November 1999 übernommen und die Idee der kompletten Gleitschirm- und Drachenflugausbildung verwirklicht. Von der Grundausbildung in Tübingen bis zum Sicherheitstraining am Lac d'Annecy wird alles aus einer Hand angeboten. Verstärkung hat Willi, der sich hauptsächlich um die Ausbildung kümmert, durch Markus Wendelstein, ein Fachmann im organisatorischen Bereich, erhalten. Mit dem neuen Schulungsraum und den Hallen des Sportinstituts in unmittelbarer Nähe zu dem direkt in Tübingen gelegenen Übungsgelände verfügt die Flugschule über eine perfekte Infrastruktur. Am 29. bzw. 3o. März organisiert GlideZeit in den neuen Räumlichkeiten zusammen mit Markus Hoffmann-Guben (Mannschafts-Vize-Weltmeister FAI II 1999) ein GPS- und Streckenflugseminar, am 19. März geht es im Sportinstitut ums Rettungsgerät in Theorie und Praxis und am 3o. April findet ein Start- und Landeseminar am Übungshang statt.

Die Flugschule verfügt seit Neuestem auch über einen Platz im Internet: Unter www.glidezeit.de besteht die Möglichkeit, sich über das Schulungsprogramm sowie die sonstigen Angebote zu informieren.

Neue Büroadresse: GlideZeit - Flugschule Tübingen, Bahnhofstraße 1/1, 72764 Reutlingen, Tel: 07121/370400, Fax: 07121/370454, e-mail: glidezeit@t-online.de, homepage: www.glidezeit.de.

Aeue 1/Mb.-Zeiten

www.Die Remstaeler.de
Gleitschirm- und Drachenflug
Die Remstäler
Luise Christmann
Feinbauweg 19
Winterbach

www.tandemschule.de
1. Deutsche Tandem GSS
Alte Str. 55
82431 Koche! am See

www.sail-fly.de
reisen@sail-fly.de
Sail&Fly Tours
Dietrich Starcke
Bremerhavener Heerstr. 30
28717 Bremen

Änderung der Rufnummern
Die Flugschule Spieler hat eine neue Telefon- und Fax-Nummer: Telefon: 08803/489550 Fax: 08803/489551 und ist auch unter flugschule.spieler@t-online.de erreichbar.

Charly Scooter up date

Eine nicht geringe Anzahl von Piloten wollen ihren alten geliebten Gleit schirmsitz weiterhin fliegen, aber dennoch nicht auf einen wirksamen und DHV-geprüften Rückenschutz verzichten. Für diesen Kundenkreis bietet sich das Scooter update an. Hierzu wird auf dem Gurtrücken eine spezielle Tasche aufgenäht, in der der Protektor verstaut werden kann. Mit wenigen Handgriffen kann die Tasche vom Gurt entfernt werden. Durch die spezielle Gelenkkonstruktion des Scooters wird der Pilot in seiner Bewegungsfreiheit nicht eingeschränkt. Weitere Einsatzmöglichkeiten sind Tandemgurte für Pilot und Passagier, Bergsteigergurte und Schulungsgurte; diese können ebenfalls nachgerüstet werden. Mit nur 65o Gramm Eigengewicht ist das update kaum spürbar and beeinflußt in keiner Weise den Sitzkomfort.

Der Preis für das Charly Scooter update beträgt DM 249,- incl. der anfallenden Näharbeiten. Info bei jeder guten Flugschule oder: Charly Produkte, Tel: 08364/1286, Fax: 08364/8426, e-mail: charly-produkte@t-online.de, web: www.charly-produkte.de.

WILLS WING Service im Revier

Jetzt gibt es auch eine Wills Wing Vertretung in Nordrhein-Westfalen. Neben dem Verkauf neuer und gebrauchter Wills Wing Geräte bietet er 5 bzw. 2 Jahres-Checks an. Zubehör namhafter Hersteller ergänzen das Angebot (Prospekt anfordern). Inhaber Peter Seifert ist 47 Jahre und fliegt seit seinem 14. Lebensjahr. Erst Segelflugzeug und seit 1984 Drachen. Neben guter Leistungen in den vergangenen Jahren wurde er 1999 Vereinsmeister und konnte den 3. Platz beim Vereins-Strecken-Flugpokal belegen. Als Vorführer steht die gesamte Wills Wing Flotte zur Verfügung. Nach Terminabsprache sind alle Startarten (UL-Schlepp, Windenschlepp und Bergstart) möglich. Ein Drachen-Flug-Simulator kann für euer Fest ausgeliehen werden.
Anschrift: Peter Seifert, Kamblickweg 16, 45307 Essen, Tel: 0201/550272 Handy: 0171/7926800, Fax: 0201/553329, e-mail: http://seifert-peter@t-online.de.

Nova fun cup Flugspaß ohne Grenzen

Bisher einmalig im Gleitschirmsport wird von Nova der internationale Wettbewerb für alle Freizeit- und Hobbypiloten ins Leben gerufen - der Nova fun cup.
Diese Veranstaltungen werden den Genuß- und Freizeitpiloten ansprechen. Die Teilnahme am Nova fun cup erfordert keine spezielle Ausrüstung (GPS, Data-back Kamera....). Die Disziplinen können von jedem lizensierten Piloten bewältigt werden. Der gemeinsame Flugspaß in der Gruppe steht an erster Stelle. Die Kriterien des Wettbewerbs und die Termine bestimmen die Veranstalter selbst: Disziplinen (z.b. Ziellanden, Schätzzeit, Bojenfliegen....) Startplatz (z.b. Berg, Windenschlepp ....) Ort (z.b. Hausberg, Schleppgelände, im Rahmen des Vereinsausfluges....
Als Veranstalter können Clubs, Windengemeinschaften fungieren; der Phantasie sind keine Grenzen gesetzt, solange die luftrechtlichen Vorschriften befolgt werden. Nova stellt für jeden einzelnen Bewerb Urkunden und Pokale gratis zur Verfügung. Die Pressearbeit wird von Nova übernommen. Die Ergebnisse werden in den Fach- und Verbandsmagazinen und dem web von Nova veröffentlicht. Im Herbst wird dann das große Finale von Nova, durchgeführt.
Die ersten Drei eines jeden fun cup's sind automatisch dafür qualifiziert. Auch hier steht der Flugspaß im Vordergrund und die Disziplinen werden entsprechend ausgewählt. Unter allen Finalteilnehmern werden wertvolle Sachpreise verlost und die »charnpions« erhalten tolle Pokale. Wir wünschen uns eine rege Teilnahme und Dir viel Spaß und das Glück, damit vielleicht Du auf dem Siegerpodest stehst.
Bitte fordere die detaillierte Infomappe zum Nova fun cup an: Charly Produkte, Tel: 08364/1286, charly-produkte@t-online.de.

neu auf dem markt
Informationen der Anbieter

-fLiSkf C'e4en (inegirltee

'eider ist Fliegen noch imer ein »Männersport«.

Warum ist das der Fall, und was können wir besser machen. Dies ist die Aufgabe dieser Umfrage.

Für die Teilnehmerinen gibt's auch einige Preise zu gewinnen (gewinnen kann nur eine Frau)! Bitte an Freundinnen und Fliegerkolleginnen weitergeben.

freise:

1.	Preis: 1 Gleitschirm Sx DHV 1-2 (Größe nach Bedarf)	Wert: DM 5.000,-
2.	Preis: 1 Gleitschirm Kurs bis zum A-Schein	Wert: DM 2.000,-
3.-5,	Preis: 1 Schnuppertag	Wert: DM 150,-

Einsendeschluss: 14. April z000
Abgabeschluss am Flight Design Stand Free Flight 15. April z000 16:00 Uhr.
Verlosung der Preise: 15. April z000 Flight Design Stand auf der Free Flight in Garmisch um 18:00 Uhr Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.
Fragebogen bitte senden an: Flight Design International, Sielminger Strasse 65, D-70771 Leinfelden-Echterdingen, e-mail: flightdesign@t-online.de

Name: _____ Alter: _____

Anschrift: _____ Beruf: _____

_____ _____ Hobbys: _____ _____

Frage 1: Bist Du schon Drachen- oder Gleitschirmpilotin?
❑ Nein (Bitte weiter mit Fragen 2-10, 16 - 17)
❑ Ja (Bitte weiter mit Fragen 11 - 17)

Frage 2: Hast Du Informationen übers Fliegen?
❑ Nein
❑ Ja
Wenn ja, woher?

Frage 3: Würdest Du eine Flugausbildung machen?
❑ Nein
!3 Vielleicht?
❑ Ja
Wenn Nein, warum nicht?

Frage 1: Würdest Du allein einen Kurs machen?
❑ Nein, nur mit (m)einem Freund
!:1 Ia

Frage 5: Müsste sich etwas ändern, damit Du mit dem Fliegen anfängst?
[—I Nein
❑ Ia
Wenn Ia, was müsste sich ändern?

Frage 6: Glaubst Du, die Ausbildung ist zu schwierig?
❑ Nein
❑ Ja
Wenn Ja, warum?

Frage 7: Glaubst Du, Fliegen ist gefährlich?
❑ Nein
❑ Ja
Wenn Ja, warum und woher hast Du die Informationen ?

Frage 8: Hast Du schon einmal einen Tandemflug gemacht?
❑ Nein
❑ Ja
Wenn Ja, was waren Deine Eindrücke (positiv & negativ)?

Frage 9: Würdest Du gerne mit einem Tandempiloten mitfliegen?
❑ Nein
❑ Ia
Wenn Nein, warum nicht?

Frage 10: Würdest Du gerne einmal einen Schnupperkurs machen?
❑ Nein
❑ Ja
Wenn Nein, warum nicht?

Frage 11: Wie bist Du zum Fliegen gekommen und
was begeistert Dich am Fliegen?

Frage 12: Wie lange fliegst Du schon?

Frage 13: Warst Du mit Deiner Ausbildung zufrieden?
❑ Ja
❑ Nein
Wenn Nein, warum nicht?

Frage 14: Wieviel Zeit widmest Du dem Fliegen ?

Frage 15: Gehst Du allein zum Fliegen?
❑ Nein, mit Freunden oder Gruppen
❑ Ja

Frage 16: Warum glaubst Du fliegen so wenig Frauen?

Frage 17: Was fällt Dir zum Thema Frauen & Fliegen ein?

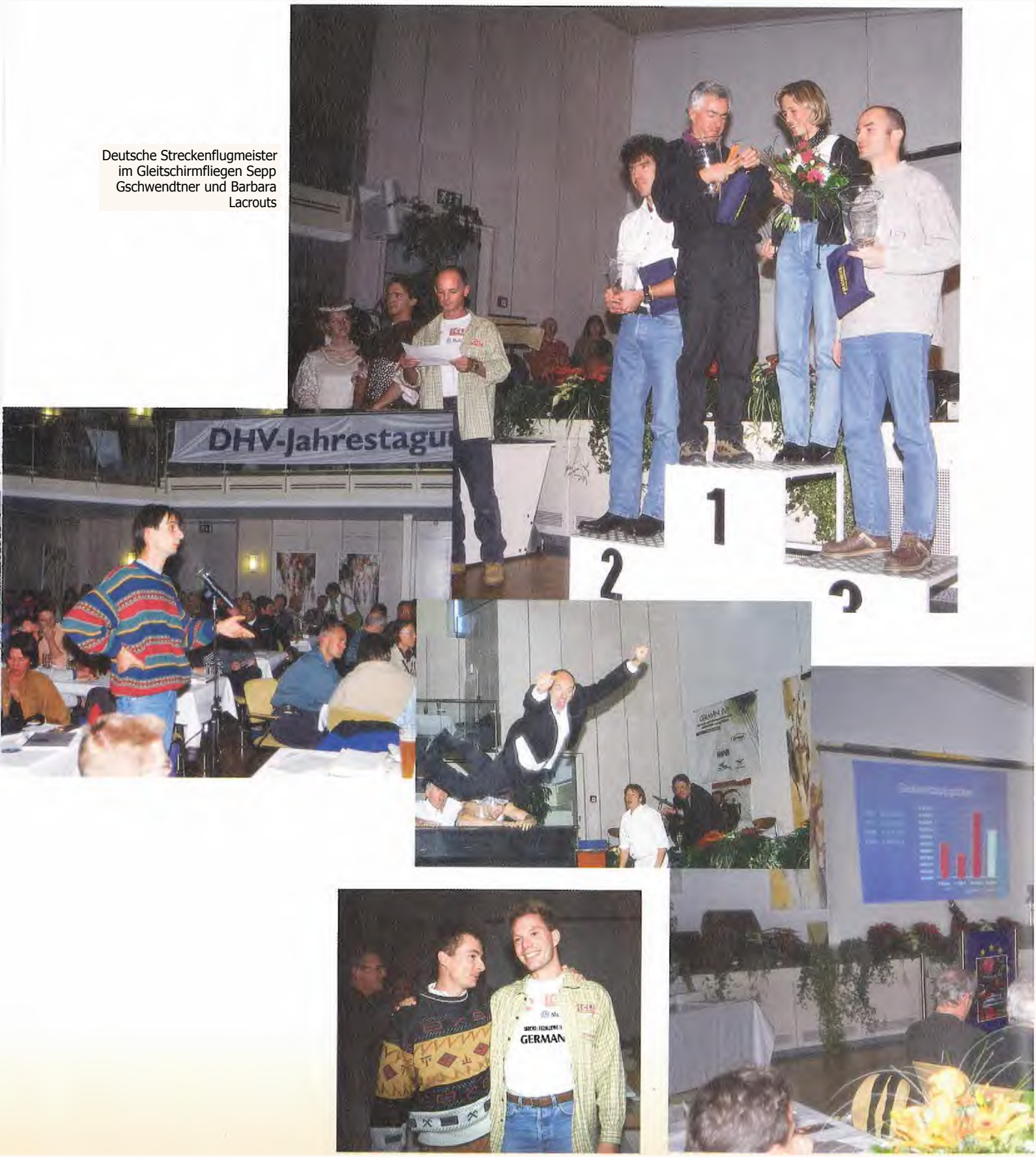
Geschäftsräume verdoppelt

Die Flugschule Chiemsee GmbH hat als anerkannter Herstellerbetrieb durch einen aufwendigen Um- bzw. Neubau ihren Geschäfts- und Werkstattbereich durch einen neuen Showroom auf das Doppelte der bisherigen Fläche vergrößert, Kleinere Servicearbeiten, wie Rettung packen, Leinen erneuern und sogar kleinere Reparaturen können täglich sofort, größere Reparaturen und 2-Jahreschecks innerhalb weniger Tage erledigt werden. Zudem erlangte die Flugschule Chiemsee die Anerkennung als Performance-Center. Weitergehende Infos gibt's im Internet unter www.flugschule-chiemsee.de oder e-mail: flugschule.chiemsee@t-online.de oder konventionell unter Tel: 08052/9494, Fax: 9495.

Casio entwickelte erste Uhr mit GPS

Der Technikfortschritt macht seit Jahren Global Positioning Systems (GPS) auch für den Endverbraucher nutzbar, Mittlerweile sorgen handgroße GPS-Geräte für Sicherheit an Flight. Das Unternehmen Casio ist jetzt mit einer perfekten Lösung für Flieger und andere Outdoorfans auf den Markt gekommen. Erstmalig ist es gelungen, ein Navigationssystem zu entwickeln, welches klein genug ist, um es in eine Armbanduhr zu integrieren: die Pro Trek GPS, Mit einem Fliegengewicht von nur 148 g ist die Uhr insgesamt leichter und kleiner als alle herkömmlichen Navigationssysteme. Minimale Größe, hohe Leistungskraft! Sie beeinträchtigt ihren Träger nicht bei seinen Aktivitäten und ist damit fast eine absolute Ergänzung für Flieger, welche sich auch nur entfernt mit Navigation befassen. Der in die Uhr integrierte hochempfindliche 8-Kanal-Empfänger ortet die nächst(f)liegenden 8 Satelliten. Nur 4 Sekunden, nachdem der GPS-Vorgang ausgelöst wurde, erscheinen auf dem Uhrendisplay die genauen Angaben zur Standortbestimmung mit Längen- und Breitengrad (Grad, Minuten, Sekunden - Nord/Süd bzw. Ost/West). Nach der Festlegung des Zielortes zeigt das Display anhand einer Grafik sowohl die Richtung als auch die Entfernung zwischen momentanem Stand- und Ziel-ort an. Um den Benutzer immer auf dem neuesten Stand seines Aufenhaltsortes zu halten, werden diese Daten ständig (wie man es kennt) aktualisiert. Mehrere Displaymodi sind möglich, so daß z.B. vorrangig die Richtung, Entfernung, Geschwindigkeit, Ankunftszeit etc. ermittelt werden können. Die GPS-Daten können gespeichert werden, so daß im Anschluß des Fluges eine genaue (grafische) Rekonstruktion möglich ist. Die Zeitanzeige ist absolut präzise, da sie vom Satelliten gesteuert wird.

Mit der Pro Trek GPS ist Casio ein Meilenstein in der Entwicklung gelungen. Flieger und andere Outdoorfreaks werden die einfache, unkomplizierte Handhabung zu schätzen wissen.
Nähere Infos gibt es bei: SiS-Time and Sport, Stockbachstraße 2, 06348 Großtimer, Tel: 03476/88960, Fax: 03476/889630, homepage: www.time-sport.de, e-mail: info@time-sport.de.



Deutsche Streckenflugmeister im Gleitschirmfliegen Sepp Gschwendtner und Barbara Lacrouts

Neugewählt: Christian Blum und Bodo Genz

IlltreStalltierS3M

FAI/CIVL-Präsident Olivier Burghelle

Gospelsängerin Liz Howard singt: »I believe I can fly«

Es kam, wie es sich angekündigt hatte im Internet-Forum und bei den Regionalversammlungen: Eine Flut von Geschäftsordnungs- und Sachanträgen, zähe Diskussionen, ein Rekord an Abstimmungen. Als sich nach Mitternacht die Delegierten von ihren Plätzen erhoben, war klar: Die Mehrheit steht hinter dem Vorstand.

Der Finaltag im Further Tagungszentrum hatte ganz harmonisch angefangen. »20 Jahre DHV« zogen als Highlights vorüber, kurze Ansprachen und Grußworte des Vorsitzenden Charlie Jöst, der Präsidenten befreundeter Hängegleiterverbände und des Gründungsvorsitzenden Peter Janssen, io Minuten Video »Zeitflug«, eingeleitet und stimmungsmäßig zusammengehalten von einer Gospelsängerin und zum Abschluß gebracht mit den atemberaubend-komischen Sprüngen einer Akrobatengruppe.

Nach der Mittagspause wurde es ernst. Zur Reihenfolge der Tagesordnung fand man sich noch relativ schnell zusammen. Bei der Genehmigung des Protokolls der Jahrestagung 1998 gab es zunächst Widerspruch, der nach Hinweis fallen gelassen wurde. In die Vollen ging's dann in der Aussprache über die Vorstandsberichte. Akteure aus dem Internet-Forum beanstandeten life am Mikrofon die Vorstandsarbeit. Satzungs- und Gesetzesparagraphen wurden vorgehalten und gekontert, mancher sah sich mehr an ein juristisches Fachseminar erinnert als an eine Fliegerversammlung. Fortsetzung beim Finanz- und beim Kassenprüfbericht. Der frühere Finanzvorstand sah Unstimmigkeiten im Zahlenwerk für das Berichtsjahr 1998.

Erster Abstimmungshöhepunkt über den Antrag, einen Untersuchungsausschuß über die Hintergründe der 2 Vorstandsrücktritte im Frühjahr 99 einzurichten und solange die Vorstandschaft nicht zu entlasten: 1 Stimme für den Antrag, Antrag abgelehnt. Danach die geheime Abstimmung über die Entlastung: Antrag mit großer Mehrheit angenommen, der Vorstand ist entlastet. Nach den vorausgegangenen Diskussionen war damit auch klar, die Mehrheit unterstützt den Vorstandskurs.

Fundamentalopposition erübrigte sich jetzt. Das war gut für die Behandlung der Sachanträge. Die Resolution an das Bundesverkehrsministerium zur Musterzulassungspflicht wurde nach kurzer Diskussion mit großer Mehrheit angenommen - eine wertvolle Unterstützung für die Verhandlungen mit dem Ministerium für die künftige Sicherheit der Gleitschirme und Drachen. Mit Sachlichkeit und dem gemeinsamen Bemühen um beste Lösungen für den Sport und die Mitglieder fand man in den Diskussionen über die Sachanträge wieder zusammen.

In dieser positiven Grundstimmung folgten kurz vor Versammlungsende die turnusmäßigen Neuwahlen. Die beiden jungen Kandidaten Bodo Genz und Christian Blum setzten sich als stellvertretender Vorsitzender und als Technikvorstand durch.

Die nächste Hauptversammlung wird von den Drachen- und Gleitschirmfreunden Rhein-Mosel-Lahn auf einem Rhein-Schiff ausgerichtet. Das Aussteigen während der Versammlung dürfte schwierig werden.

in ltmo 1111

Vestamdsclitt

Chrlinqiiisto
Vorsitzender, 48,
Fil memacher,
Modellflug, Segelflug und
Motorsegler bis 1989,
Drachenfluglehrer und Gleit-
schirmpilot, DHV-Lehrteam.

Lothar Schwellar
Finanzvorstand, 42,
Software-Experte,
Drachen- und Gleit-
schirmflieger. OP%

karlilgiak
Sicherheitsvorstand, 39,
Leiter Sicherheitstraining,
Gleitschirmfluglehrer,
DHV-Lehrteam.

Vidder Wedel!
Ausbildungsvorstand, 54,
Lehrer.
Fluglehrer und Prüfer für
Drachen- und Gleitschirm-
flieger.

Bodo Genz
stv. Vorsitzender, 26,
Maschinenbaustu-
dent, Mitglied der
GS-Nationalmann-
schaft.

Christoph Kirsch
Sportvorstand, 35,
Gleitschirmhersteller,
Gleitschirmfluglehrer,
DHV-Lehrteam.

CletionBlurn
Technikvorstand, 30,
Flugzeugmechaniker und
Technischer Redakteur für
Triebwerke, Gleitschirmflie-
ger, seit 1992 Ligapilot.

Neugewählt

Bodo Genz
stehvertretender Vorsitzender

Neuer ehrenamtlicher stellvertretender Vorsitzender ist der 26jährige Münchner Bodo Genz. Der Maschinenbaustudent hat 1993 mit dem Gleitschirmfliegen begonnen und qualifizierte sich bereits 1995 für die Liga. Im letzten Jahr gewann er neben den bayrischen Meisterschaften die American Nationals in Aspen und erreichte eine hervorragende Plazierung bei der WM im Pinzgau.

Bodo wird in diesem Jahr sein Studium beenden, im März stehen die letzten Prüfungen an, im Winter folgt die Diplomarbeit. Im Sommer möchte der Nationalmannschaftspilot bei der Europameisterschaft in Garmisch erneut voll angreifen.

Christian Blum
Technikvorstand

Christian Blum wurde zum neuen Technikvorstand gewählt. Der 3ojährige hat sich schon seit frühester Jugend dem Fliegen verschrieben. Modell-, Segel-, Motorsegel- und schließlich Gleitschirmfliegen sind die Stationen seiner privaten fliegerischen Laufbahn. Nach der Lehre zum Flugzeugmechaniker bei Dornier und der Ausbildung zum Maschinenbautechniker arbeitet Christian jetzt bei MTU München als Technischer Redakteur für Triebwerke. Diese reichhaltigen Erfahrungen aus dem privaten und beruflichen Bereich werden ihm für seine künftige Verbandsarbeit sehr nützlich sein.

Item Müht°

Rudolf Weichsel
(Regionalbeirat Mitte)

Der Regionalbeirat-Beauftragte der Region Mitte, Rudolf Weichsel (61), bedankt sich bei allen Teilnehmern der Regionalversammlung am 24.10.1999 für seine Wahl und versichert allen Vereinsmitgliedern der Region Mitte, sich für ihre Belange und Probleme jederzeit einzusetzen. Sein offenes Ohr: Tel: und Fax: 02224/3965 oder postalisch: Rudolf Weichsel, Fritz-Henkel-Straße 27, 53572 Unkel/ Rhein.

Gerhard Olbinsky
(Regionalbeirat Nord)

Nach kurzer Unterbrechung setzt Gerd Olbinsky seine Tätigkeit als Regionalbeirat für den norddeutschen Raum fort. Der 51jährige Pädagoge fliegt seit 1989 Drachen und ist Vorsitzender der Hamburger Drachenflieger e.V. Da geländebedingt in Norddeutschland hauptsächlich mit UL-Schlepp oder von der Winde gestartet wird, wurde Gerd zum Fachmann auf diesem Gebiet. Seine diesbezüglichen Erfahrungen bringt er gerne in die DHV-Kommissionsarbeit ein.
Gerhard Olbinsky, Marckmannstr. 3, 20539 Hamburg, Tel: 040/784176, e-mail: Olbinsky@t-online.de.

Wolfgang Brauer
(Regionalbeirat Ost)

Als er vor 27 Jahren im verbotenen Westfernsehen Mike Harker von der Zugspitze fliegen sah, war Wolfgang Brauer vom Flugvirus befallen. Der 48jährige Drachenfluglehrer ist Vorsitzender des Wuppertaler Drachenflugvereins in Sondershausen. Seit seiner Wahl zum Regionalbeirat Ost 1998 vertritt Wolfgang besonders die speziellen Interessen der »Flachländer« und sorgt für eine gute Kommunikation zwischen DHV-Mitgliedern in der nordöstlichen Region Deutschlands und der Kommission.
Wolfgang Brauer, Mittelstr. 15, 99706 Sondershausen, Tel. 03632/58620, e-mail: Brauer-Sondershausen@t-ordine.de

Helmut Fehr
(Regionalbeirat Südwest)

Den zehnjährigen Vorstandsvorsitz des GSC Colibri Freiburg gab Helmut Fehr jetzt ab, um sich einem verwandten Aufgabengebiet als Regionalbeirat Südwest zuzuwenden. Der 46jährige Polizeihauptkommissar begann 1988 mit dem Gleitschirmfliegen und sieht sich in erster Linie als ein auf Sicherheit bedachter Genussflieger. Seine Ziele in der Kommissionsarbeit formuliert er folgendermaßen: Vertretung der Mittelgebirgsregionen, Stärkung der Vereine durch optimierte Informationspolitik, verbesserte Zusammenarbeit der Vereine durch regionale Treffen und Förderung regionaler Projekte zur Gewinnung von Fluggebieten.
Helmut Fehr, Runzstraße 7, 79102 Freiburg, Tel. 0761/37540, e-mail: fehr.helmut@t-online.de.

Arnold Kummer
(Regionalbeirat Südost)

Noldi Kummer gehört zu den Pionieren des Drachen- und Gleitschirmfliegens. Seit 1979 fliegt der 49jährige Drachen und stürzte sich schon Anfang der 8oiger Jahre mit einem Sprungschirm vorn Wallberggipfel. 1986 war dann als Fachbeirat in der DHV-Kommission für die Etablierung des Gleitschirmfliegens in Deutschland zuständig. Heute ist der selbstständige Kachelofen- und Lüftungsheizungsbaumeister 2. Vorstand des DGC Tegernseer Tal und setzt sich seit 1998 für Interessen Bayerns in der Kommission ein.
Arnold Kummer, Haindlstr. 11, 83700 Rottach-Egern, Tel: 08022/65421.

DHV-Vorsitzender Charlie Jöst stellt das älteste aktive Mitglied, den 86jährigen Günter Lange und die beiden Jüngsten Tina Schwer (16J.) und Markus Milz (17J.) vor.

der 201 ilainstallum 27.1181999 im FAN im Wald

beginn: 14:3o Uhr, Ende to5 Uhr

1. Begrüßung und Regularien

Die Delegierten werden von Konrad Franz, Vorsitzender des 1. Gleitschirmvereins Bayerwald, und Charlie Jöst, Vorsitzender des DHV und Versammlungsleiter begrüßt.

Beschlüsse (einstimmig): Benedikt Liebermeister wird zum Protokollführer gewählt. Als Stimmenzähler werden die DHV-Mitarbeiter, die nicht Delegierte sind, gewählt.

Es wird festgestellt, daß die Versammlung beschlußfähig ist. Es sind 151 stimmberechtigte Delegierte anwesend. Nach Annahme der Geschäftsordnungsanträge von Remo Kutz, Anja Trude! und Karl-Heinz Sylla wird die Tagesordnung wie folgt festgelegt.

2. Genehmigung des Versammlungsprotokolls 1998

Beschluß (einstimmig): Das Protokoll der Jahrestagung 1998 wird genehmigt.

3. Bericht des Vorstandes

Der Vorsitzende Charlie Jöst sagt einleitend, daß den Delegierten vorher schriftliche Tätigkeitsberichte zugeschickt worden sind und die mündlichen Berichte die schriftlichen nur ergänzen. Über ihre Tätigkeit berichten der Vorsitzende Charlie Jöst, der Sportvorstand Christoph Kirsch, der Ausbildungsvorstand Waldemar Obergfell, der Sicherheitsvorstand Karl Slezak und der Geschäftsführer Klaus Tänzler. Nach den Berichten erfolgt eine Aussprache. Bezüglich Technik wird auf den schriftlichen Bericht Bezug genommen. Finanzvorstand Lothar Schweizer gibt den Finanzbericht.

4. Bericht der Kassenprüfer

Die Kassenprüfer Benno Osowski und Christian Albrecht erläutern den zuvor versandten Kassenprüfbericht.

Eine ausführliche Diskussion über den Finanzbericht und den Kassenprüfbericht schließt sich an.

5. Untersuchung

Justitiar Peter Janssen übernimmt mit Einverständnis der Versammlung die Versammlungsleitung.

Antrag 5.2, Jürgen Hansmeyer:

»Die Delegierten werden gebeten zu beschließen, dass zum Zweck der Untersuchung der Vorkommnisse in der Geschäftsführung des DHV ein Ausschuss gewählt wird, der in der Lage ist, die von Jo Konrad und Knut von Hentig erhobenen Beschuldigungen zu überprüfen.

Über die Entlastung des Vorstandes kann erst dann abgestimmt werden, wenn die Ergebnisse der Untersuchung vorliegen.

Jo Konrad und Knut von Hentig werden gebeten, ihre Aussagen zu den Vorgängen in schriftlicher Form dem Ausschuß zur Verfügung zu stellen.

Den Mitgliedern des Untersuchungsausschusses wird Kostenerstattung zugesagt.«

Beschluß (mehrheitlich dagegen, 1 Stimme dafür): Der Antrag wird abgelehnt.

6. Entlastung der Vorstandschaft

Beschluß (geheime Abstimmung, 107 dafür, 38 dagegen): Die Vorstandschaft wird entlastet.

Charlie löst übernimmt wieder die Versammlungsleitung.

7. Musterzulassungspflicht

Antrag 5.1, Regionalversammlungen:

»Resolution

1. Das heutige System der verbindlichen Musterzulassung der Gleitsegel

Claus Gerhard, Deutscher Streckenflugmeister in der FAI-Klasse II

Die Deutsche Meisterin im Gleitschirmfliegen Judith Dör1inger

Der Deutsche Meister im Gleitschirmfliegen Tibor Berld (m.) und die Nächstplazierten Achim Joos (re.) und Bodo Genz (11.)

Die Deutschen Meister im Drachenfliegen, Monique Werner und Bob Baier

und Hängegleiter gewährleistet die neutrale und qualitativ hochwertige Musterprüfung der Geräte nach einheitlichen, am Sicherheitsanspruch der Piloten ausgerichteten Anforderungen.
2. Die Musterzulassung soll nur wegfallen, wenn ein gleichwertiges, möglichst internationales System an ihre Stelle tritt.«
Peter Janssen berichtet über den aktuellen Verhandlungsstand mit dem Bundesverkehrsministerium.
Beschluß (mehrheitlich): Die Resolution wird angenommen.

8. Anträge auf Satzungsänderung

Antrag 8.i, Vorstand:
In § 5 Abs. 2 der Satzung wird folgender Satz 3 angefügt:
»Verwaltungsakte auf Grund des § 31 c des Luftverkehrsgesetzes werden von der Geschäftsstelle entschieden und erlassen.«
Beschluß (2/3-Mehrheit): Der Antrag wird angenommen.
Antrag 8.2, Klaus Hermann:
»Im Hinblick auf Kosteneinsparungen schlage ich vor, die im Jahre 1993 erstmals eingeführten Regionalversammlungen künftig entfallen zu lassen.«
Beschluß (mehrheitlich): Der Antrag wird abgelehnt.
Antrag 8.3, Remo Kutz (2/3-Mehrheit für Vorstandsbeschlüsse):
Nicht behandelt, da Antragsfrist versäumt.

9. Sonstige Anträge

Antrag 9.1, Remo Kutz (Streichung der Geschäftsführerstelle):
Vom Antragsteller zurückgezogen.
Antrag 9.2, Thees Wullkopf, modifiziert:
»Der Vorstand wird beauftragt, für die Durchführung der Aufgaben des Technikreferates die Zertifizierung nach ISO 9000 einzuleiten und für die anderen vom BMVBW übertragenen Aufgabenbereiche eine Voruntersuchung zur Zertifizierung vorzunehmen.«
Beschluß (64 dafür, 63 dagegen): Der Antrag wird angenommen.
Antrag 9.3, Thees Wullkopf:
»Die JHV fordert den DHV auf, einen Leitfaden zur Sportförderung für Vereine, Nachwuchsbildung, den Breiten- und Leistungssport zu erstellen.
Hierzu wird der Vorstand/das Referat Öffentlichkeitsarbeit beauftragt:
1. ein Konzept zur planmäßigen Nutzung finanzieller Fördermöglichkeiten aus den Töpfen der Sportförderung, wie z.B. der Mittel über den Landessportbund, der satzungsmäßigen Verwendung von Überschussmitteln der Sparkassen sowie der Volks- und Raiffeisenbanken, der öffentlichen und gemeinnützigen Stiftungen, der Sportförderung des Bundes, der Kommunen und Kreise zu erstellen und fortzuschreiben.
2. ein Förderkonzept zu erarbeiten, das Möglichkeit aufzeigt, die Förderquellen zu erschließen und zu nutzen.
3. Den Vereinen soll ein Leitfaden an die Hand gegeben werden, wie sie an die Fördermittel verschiedener regionaler und überregionaler Sportförderer kommen. Beschreibungen der unterschiedlichen Fördervoraussetzungen und Hilfen zur Antragsgestaltung sollten darin enthalten sein.«
Beschluß (mehrheitlich): Der Antrag wird angenommen.
Antrag 9.4, Thees Wullkopf (Darlehen für Fluggelände):
Vom Antragsteller zurückgezogen.
Antrag 9.5, Martin Schaffer:
»Um die Nachprüfpflicht für Hängegleiter zu modifizieren, zu sichern und zu verbessern, fordern wir die Konstitution eines Arbeitsausschusses unter der Leitung des DHV-Technik-Referates, der die folgenden Fragen/Probleme in einem Arbeitspapier in Form eines Lösungsvorschlages untersucht und dokumentiert. Das Arbeitspapier wird in den Regionalversammlungen im Jahre 2000 diskutiert.
In der DHV-Jahrestagung z000 soll über das Ergebnis der Analysen sowie über die weitere Vorgehensweise abgestimmt werden.
Das Arbeitspapier soll das Umfeld der folgenden Fragen beleuchten:
1. Reduziert eine Erweiterung der Nachprüfung durch vom DHV geschulte Hängegleiter-Nachprüfer (analog zur Nachprüfung von Winden durch DHV-Windennachprüfer) und alternativ zur heute vorgeschriebenen Nachprüfung durch Herstellungsbetriebe die Gesamtkosten für die Hängegleiter-Besitzer?
2. Kann eine Nachprüfung der Hängegleiter auch durch Luftsportgeräteprüfer Klasse 5 (analog DULV) nach einer vom DHV initiierten Schulung preisgünstiger durchgeführt werden?
3. Wie muß der Zeitplan und die Aktivitätenliste (wer macht was in welcher Zeit) aussehen, damit auf der Grundlage von genormten Prüfmethoden und Hersteller-Spezifikationen eine sichere, vereinfachte, preiswerte

Nachprüfung in den heute üblichen Zeiträumen von 5/2/2... Jahren stattfinden kann?
4, Antrags-Vorschlag für die Abstimmung im Jahre 2000: »... das DHV-Technik-Referat wird beauftragt, das Verfahren xyz zu realisieren und bis zum ... einzuführen.
Ein Arbeitsausschuß soll sich wie folgt zusammensetzen:
1. DHV-Technik-Referat: Leiter und Sachverständige
2. Hans Jürgen Schäfer: Drachenflugschul-Inhaber
3, Horst Barthelmes: Winden-Nachprüfer mit viel Erfahrung
4. Ein Drachenflieger, z.B. Martin Schaffer, Drachen- und Gleitschirm-Fliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn
5. Ein Herstellerbetrieb von Drachen, z.B. Horst Zimmer, Fa. Bautek oder andere.«
Beschluß (mehrheitlich): Der Antrag wird angenommen.
Antrag 9.6, Karl-Heinz Sylla:
»Die rechtlichen und versicherungstechnischen Regelungen sollen überprüft und ggf. so geändert werden, damit Folgendes festgestellt bzw. erreicht wird:
Die Nachprüfung eines UL wird auch als Nachprüfung für den nichtmotorgetriebenen Betrieb der UL-Fläche anerkannt, sofern diese Fläche auch für den nichtmotorgetriebenen Betrieb zugelassen ist.«
Beschluß (mehrheitlich): Der Antrag wird von der gemäß Antrag 9.5 einzusetzenden Arbeitsgruppe mitbehandelt.
Antrag 9.7, Charlie Jöst:
»Der DHV erwirbt das von Günter Burghardt und dem Förderverein angebotene »Erste Hängegleiter Museum der Welt« zum Preis von 25.000 DM und sorgt für eine sachgerechte Lagerung und Pflege.«
Beschluß (mehrheitlich): Der Antrag wird angenommen.
Antrag 9.8, Michael Stübing:
»Hiermit stelle ich den Antrag, dass der DHV-Vorstand die Mitglieder in regelmäßigen Abständen über die Probleme, Fortschritte und erzielten Lösungen bei der Umsetzung der auf der JHV getroffenen Beschlüsse unterrichtet. Regelmäßig bedeutet, dass die Unterrichtung mindestens 4 mal jährlich zu erfolgen hat.«
Beschluß (mehrheitlich): Der Antrag wird angenommen.
Antrag 9.9, Michael Stübing, modifiziert:
»Der DHV unterstützt die Regionalbeiräte bei der Durchführung von Regionalveranstaltungen durch logistische und finanzielle Hilfe.«
Beschluß (mehrheitlich): Der Antrag wird angenommen.
Antrag **9.10,** Michael Stübing:
»Ich stelle den Antrag, dass bei Entscheidungen über den Antrag/Initiative eines Mitgliedes, Vereines, Vorstandes oder der Geschäftsstelle der Antragsteller/Initiator zur Sitzung oder zur Entscheidungsfindung (via Mail oder Post) eingeladen wird und seinen Antrag begründen und diskutieren kann. Der Antragsteller/Initiator hat das Recht, im Info einen Bericht über die Entscheidungsfindung und deren Ausgang im Info zu veröffentlichen.«
Beschluß (58 dafür, 83 dagegen): Der Antrag wird abgelehnt.
Antrag 9.11, Michael Stübing (Einbeziehung der Mitglieder in Entscheidungen):
Nicht behandelt, da Satzungsänderung erforderlich wäre.
Antrag **9.12,** Thomas Gietl, modifiziert:
»Hiermit beantrage ich, daß die Fragebögen zur Ausbildungsüberprüfung immer mit der Scheinzustellung an den Piloten versandt werden.
Der Anreiz für eine Rücksendung soll durch eine Aufmerksamkeit, wie z.B. einem Cappi oder DHV-Aufnäher oder ähnlichem, erhöht werden.
Die Ergebnisse der Fragebögen sowie deren Veränderungen sollen zweimal jährlich in anonymisierter Form im DHV-Info veröffentlicht werden.«
Beschluß (69 dafür, 62 dagegen): Der Antrag wird angenommen.
Antrag 9.13, Dr. Claus Gerhard, modifiziert:
»Die Wertung erfolgt getrennt in den FAI-Klassen 1, II und III, d.h. für Drachen, Starrflügler und Gleitschirme. Innerhalb der FAI-Klasse I gilt ein Handicap-Faktor für turmlose Drachen. Das Punktergebnis jedes eingereichten Streckenfluges wird durch ein Hundertstel des Faktors geteilt. Der Faktor für Turm-Drachen beträgt go, für turmlose Drachen wo.«
Beschluß (mehrheitlich): Der Antrag wird angenommen.

io. Wahlen

Wahl des stellvertretenden Vorsitzenden
Kandidaten: Bodo Genz und Werner Schmitt
Vorstellung der Kandidaten.
Wahl (geheime Abstimmung, Genz 92 Stimmen, Schmitt 56): Bodo Genz wird gewählt. Er nimmt die Wahl an.
Wahl des Technikvorstandes
Kandidaten: Christian Blum und Dieter Kamm!.
Vorstellung der Kandidaten.
Wahl (geheime Abstimmung, Blum 94 Stimmen, Kamm! 5o): Christian Blum wird gewählt. Er nimmt die Wahl an.
Wahl der Kassenprüfer
Beschluß (einstimmig): Die Wahl der 2 Kassenprüfer erfolgt in einem Wahlgang.
Kandidaten: Christian Albrecht, Dr. Dirk Aue, Io Konrad, Remo Kutz, Michael Stübing, Thees Wullkopf.
Vorstellung der Kandidaten.
Wahl (geheime Abstimmung, Albrecht 36 Stimmen, Aue go, Konrad 42, Kutz 28, Stübing 16, Wullkopf 8o): Dr. Dirk Aue und Thees Wullkopf werden gewählt. Sie nehmen die Wahl an.

It Wirtschaftsplan für 2000

Lothar Schweizer erläutert den Wirtschaftsplan.
Antrag von Thomas Neff auf Erhöhung des Budgets für Öffentlichkeitsarbeit,
Beschluß (mehrheitlich): Der Antrag wird abgelehnt.
Beschluß (mehrheitlich): Der vorgelegte Wirtschaftsplan für 2000 wird angenommen.

12. Ort der Jahrestagung 2000

Bewerbung: Drachen- und Gleitschirm-Fliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn.
Vorstellung durch Werner Schmitt und Rudolf Weichsel.
Beschluß (einstimmig): Die Jahrestagung 2000 wird in Boppard ausgerichtet. Sie findet auf einem Rheindampfer statt.
Anmerkung: Wenn bei den Abstimmungen nicht »geheim« angegeben ist, sind sie offen erfolgt.

Gmund, 12. Januar 2000

Benedikt Liebermeister — Protokollführer
Charlie Jöst — Vorsitzender

Protokoll der RglimmonerummlumpOr

Regionalversammlung Ost, Weltmeister Chiistof Kratzner referiert

Regionalversammlung Bayern

Geschäftsführer Klaus Tänzler (links) mit Mike Küng, Gastreferent

Orte und Tage

Region Ost (Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen): Riesa am 9.10.1999
Region Nord (Bremen, Hamburg, Niedersachsen, Schleswig-Holstein): Hamburg am 10,10.1999
Region Südwest (Baden-Württemberg): Weinstadt-Beutelsbach am 23.10.1999
Region Mitte (Hessen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland): Boppard am 24.10.1999
Region Südost (Bayern): Fürstenfeldbruck am 13.11.1999
Beginn ca. 14:15 Uhr, Ende ca. 20:00 Uhr

Teilnehmer

Riesa: 25 Mitglieder + Vollmachten = 42 Stimmen
Hamburg: 44 Mitglieder + Vollmachten = 73 Stimmen
Weinstadt-Beutelsbach: 83 Mitglieder + Vollmachten = 248 Stimmen
Boppard: 123 Mitglieder + Vollmachten = 323 Stimmen
Fürstenfeldbruck: 151 Mitglieder + Vollmachten = 535 Stimmen

Begrüßung und Regularien

Der örtliche Vorstand, der jeweilige Regionalbeirat und der DHV-Vorsitzende Charlie löst begrüßen die anwesenden Mitglieder.
Beschlüsse (einstimmig): Björn Klaassen wird zum Protokollführer gewählt.
Die Stimmenzähler werden wie vorgeschlagen gewählt.
Es wird festgestellt, daß die Versammlung beschlußfähig ist.
Mit der vorgeschlagenen Tagesordnung besteht Einverständnis.

Genehmigung des Protokolls der Regionalversammlung 1998

Beschluß (einstimmig): Das Protokoll der Regionalversammlung 1998 wird genehmigt.

Gleitschirmtraining am Boden

Der DHV-Testpilot Mike Küng stellt mit Dias und Video Trainingsmöglichkeiten mit dem Gleitschirm am Boden und an kleinen Hängen vor (wegen Verhinderung des Referenten nicht in Riesa und Hamburg).

Entwicklung und Zukunft des Drachens

Der Weltmeister der Starrflügelklasse Christoph Kratzner hält einen Dia-Vortrag über die Entwicklung der Drachenfluggeräte von den ersten Drachentypen bis zum modernen Starrflügler.

Unfallentwicklung 1999

Karl Slezak stellt die Unfallanalyse 1999 und anhand von Videos spezielle Problematiken im Bereich des Gleitsegel- und Hängegleitersports vor. Schwerpunkte: Verbesserung der Unfallsituation durch den Trend zu den 1-2er Gleitsegeln und die Verwendung von Protektoren. Im Drachenbereich häufig Landeunfälle, dort auch Entwicklungsbedarf für Rettungsgeräte. Hannes Weininger berichtet über den Stand der CE-Norm für Gleitsegel.

Politik der Bundesregierung und Flugsport

Peter Janssen berichtet über Auswirkungen der europäischen FFH-Richtlinie, Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes, Änderung der §§ 6 und des Luftverkehrsgesetzes, Unfallmeldestelle, Vignettenvorhaben des BMVBW, beabsichtigte Aufhebung der Musterzulassungspflicht durch das BMVBW. In Fürstenfeldbruck berichtet Peter Janssen außerdem über den neuesten Verhandlungsstand mit dem BMVBW.

Charlie löst stellt folgende Resolution als Antrag an die Hauptversammlung zur Diskussion und Abstimmung:
1. Das heutige System der verbindlichen Musterzulassung der Gleitsegel und Hängegleiter gewährleistet die neutrale und qualitativ hochwertige Musterprüfung der Geräte nach einheitlichen, am Sicherheitsanspruch der Piloten ausgerichteten Anforderungen.
2. Die Musterzulassung soll nur wegfallen, wenn ein gleichwertiges, möglichst internationales System an ihre Stelle tritt.

Beschlüsse:
Riesa (einstimmig): Resolutionsantrag angenommen.
Hamburg (einstimmig): Resolutionsantrag angenommen.
Weinstadt-Beutelsbach (162 dafür, 71 dagegen): Antrag von Helmut Fehr auf Verweisung der Entscheidung an die Hauptversammlung und zwischenzeitlich weitere Information angenommen.
Boppard (146 dafür, 138 dagegen): Resolutionsantrag angenommen.
Fürstenfeldbruck, 1. Abstimmung (130 dafür, 280 dagegen): Antrag von Thomas Hummels auf Verweisung der Entscheidung an die Hauptversammlung abgelehnt. 2. Abstimmung (288 dafür, 96 dagegen): Resolutionsantrag angenommen.

In Weinstadt-Beutelsbach, Boppard und Fürstenfeldbruck legen Jo Konrad

und Knut von Hentig im Zusammenhang mit der Diskussion über die Resolution die Beweggründe für ihren Rücktritt als DHV-Vorstände dar.

Wahl der Delegierten für die Jahrestagung 1999

Aus den vorgeschlagenen Kandidaten werden in der Reihenfolge ihrer Stimmergebnisse in geheimer Abstimmung gewählt:

Riesa: uerhard Klaus, Müller Neithard, Buordee Hans-Christoph, Schlösser Sascha, Hoffmann Hans-Peter, Menzer Olrik, Brauer Wolfgang, Heinrichs Hartmut, Prietz Siegfried, Kuck Wilfried und 3 Ersatzdelegierte.

Hamburg: Olbinsky Gerhard, Aue Dirk, Drees Herbert, Werner-Harves Peter, Großklaus Helmut, Efftinge Horst, Benecke Johannes, Dettmer Frank, Piezunka Volker, Schmidt Ralph und 4 Ersatzdelegierte,

Weinstadt-Beutelsbach: Heidler Sonja, Christmann Luise, Konrad Jo, Scherzinger Fritz, Eberle Klaus-Günter, Albrecht Hubert, Kalich Stefan, Rüdinger Jürgen, Weist Bernd, Santostasi Tommasso, Kutz Remo, Blumenthal Uli, Trenkle Ralf, Arnold Wolfgang, Schweizer Lothar, Obergfell Waldemar, Schmid Wolfgang, Völkel Martin, Bäuerlein Ulrike, Jöst Karl, Börsig Dieter, Engelhard Konstantin, Stübing Michael, Steffan Wieland, Bohler Jean-Bernard, Fehr Helmut, Heidler Dieter, Grüner Fritz, Schmid Thomas, Müller Heidemarie, Butzke Klaus, Scheuermann Andreas, Müller Harry, Appel Armin, Appel Norbert, Hetz Winfried, Roth Joachim, Hermann Klaus, Mölich Birgit, Holtfreter Werner, Fehrenbach Thomas, Strotbek Heinz, Burgholz Jörg, Grau Michael und 1 Ersatzdelegierter.

Regionalversammlung Nord

Regionalversammlung Mitte

Boppard: Schmitt Werner, Adams Renate, Sylla Karl-Heinz, Harich Armin, Zimmer Horst, Weichsel Rudolf, Bongertz Helmut, Traud-Burchert Monika, Rennings Petra, Mostert-Ostermann Monika, Herchen Ronald, Zimmer Harald, Adams Peter, Simon Andreas, Schneider Gundolf, Albrecht Christian, Wullkopf Thees, Schäfer Hans Jürgen, Truar Gertrud, Justen Hermann, Truar Stefan, Dürrer Tom, Sonnen Edith, Luther Kurt, Fritz Peter, Stadie Cornelia, Hansmeyer Jürgen, Plag Edmund, Christ Uwe, Beinhauer Natascha, Bude Erwin, Schmidt Helmut, Bajewski Jörg, Schaffer Martin, Jungbluth Gundi, Kieft Norbert, Nitsche Peter, Eschweiler Klaus, Schmitz Thomas, Lehr Hartmut, Dallibor Armin, Burchert Martin, Rother Peter-Paul und 26 Ersatzdelegierte.

Fürstenfeldbruck: Klaassen Björn, Gschwendtner Sepp, Bürger Rudi, Cröniger Peter, Slezak Karl, Janssen Peter, Bender Toni, Glas Regina, Mast Stefan, von Hentig Knut, Kirsch Christoph, Lacrouts Barbara, Franz Konrad, Kirsch Christoph, Hensold Peter, Schmidtler Bernd, Kamml Dieter, Martens Burkhard, Osowski Benno, Baeumer Jobst, Kummer Arnold, Rud Raimund, Genz Bodo, Dörflinger Judith, Buntz Harry, Tichy Josef, Neff Thomas, Hahne Torsten, Cröniger Cordula, Trudel Anja, Altmannshofer Max, Gäch Andrea, Koller Bernie, loos Achim, Hummels Thomas, Bauer Karl, Uhrmann Hermann, Rauschier Georg, Mayer Helene, Demberger Gabi, Liebermeister Benedikt, Kellnhofer Ruppert, Baeumer-Fischer Sybille, Bruckschlegel Franz, Mühlich Hagen, Wiesner Ulrike, Blum Christian, KusselerAtmo, Pfeifer Christine, Gietl Thomas und 53 Ersatzdelegierte.

Anträge auf Satzungsänderung

Der Antrag des Vorstandes (Zuständigkeit für Verwaltungsakte) wird befürwortet.

Der Antrag von Klaus Hermann (Abschaffung der Regionalversammlungen) wird nicht befürwortet.

Wahl des Regionalbeirats

Riesa: Kandidaten: Wolfgang Brauer und Siegfried Prietz. Wahl (geheime Abstimmung, Brauer 22 Stimmen, Prietz 19): Wolfgang Brauer wird gewählt. Er nimmt die Wahl an.

Hamburg: Beschluß: Die Wahlzeit ist 3 Jahre. Wahl (offene Abstimmung, einstimmig): Der einzige Kandidat Gerhard Olbinsky wird gewählt. Er nimmt die Wahl an.

Weinstadt-Beutelsbach: Kandidaten Luise Christmann, Roland Kleiser, Remo Kutz, Helmut Fehr. Wahl (geheime Abstimmung, Christmann 37 Stimmen, Kleiser 10, Kutz 32, Fehr 198): Helmut Fehr wird gewählt. Er nimmt die Wahl an,

Boppard: Kandidaten Martin Schaffer, Rudolf Weichsel, Thees Wullkopf. Wahlgang (geheime Abstimmung, Schaffer 35 Stimmen, Weichsel 130, Wullkopf 108). 2. Wahlgang (Schaffer Weichsel 132, Wullkopf 132): Stimmengleichheit, deshalb Losentscheid: Rudolf Weichsel gewinnt. Er nimmt die Wahl an.

Regionale Angelegenheiten

Riesa: Ostdeutsche Meisterschaft 2000 in Berlin, Altes Lager, Ausrichter Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Berlin »Altes Lager« im DCB.

Hamburg: Norddeutsche Meisterschaft 2000 in Schleswig-Holstein mit Winden- und UL-Start, Geländeprobleme mit Lösungsvorschlag von Björn Klaassen,

Weinstadt-Beutelsbach: Lösungsvorschlag für Geländeprobleme durch Projekt »Fußstart Schwäbische Alb«, vorgestellt von Björn Klaassen und Roland Kleiser.

Ort der Regionalversammlung 2000

Riesa: Jena
Hamburg: Hamburg
Boppard: Köln/Leverkusen
Weinstadt-Beutelsbach: Bad Herrenalb
Fürstenfeldbruck: Fürstenfeldbruck

9. Februar 2000

Björn Klaassen	Charlie löst
Protokollführer	Vorsitzender

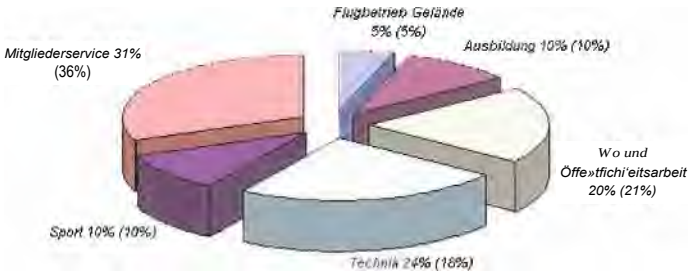
WIRTSCHAFTSPLAN 2000

(Vorschau für 2000 im Vergleich mit dem Jahresergebnis 1998 und der Hochrechnung für 1999 in DM)

			77/Momm
Beiträge	2.713.717	2.694.372	3.040.000
Waren-u. Filmverkauf, Pacht	171.211	132.030	180.000
Info•Inserate und Abos	203.211	184.175	160.000
Kostenerstattung Versicherung	209.655	209.000	i80.oao
Zinsen und ähnliche Erträge	171 600	159.717	135.000
Referat Wettkampfsport	82.470	77.621	43.000
Referat Ausbildung	621.897	677.629	650.000
Referat Technik	1.214.484	1.044-659	850.000
Referat Flugbetrieb/Gelände	39.027	16.498	13.000
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen			0
Antagenverk., Spenden, Kostenerst. Pool	38.846	5.000	5.000
Summe	5.466.118	5.200.701	5.256.000,
	:MW	·1!".•	·M75 M
Uneinbringliche Forderungen	52.345	18.580	25.000
Wareneinkauf	79.008	94.829	128.000
Vereinszuschüsse, Packerlehrgänge	38.953	67.865	80.000
Zuschüsse Doppelsitzerförderung u. sonstiges	4.750	12.516	0
DHV-Versammlungen	77.708	93.000	85.000
Nicht abzugsfähige Vorsteuer	101.751	120.000	120.000
Sport	352.057	315.801	326.00o
Europameisterschaft GS 2000	0	0	50.000
Ausbildung	290.359	334.889	320.000
Technik	560.474	565.328	300.000
Forschung und Entwicklung	o	0	50.000
Flugbetrieb, Gelände	34.013	11.050	50.000
Angestelltes Personal	1.553.843	1.239.667	1.61o.000
Fachübergreifende freie Mitarbeiter	312.488	338.180	280.000
DHV-Inio (incl. Travel und Training)	609.910	573.818	570.000
Kommission	28.375	24.322	30.000
Porto, Telefon etc.	208.876	174.671	170mo
Büromaterial, Fachliteratur, EDV, etc.	173.169	146.494	i6o.000
Raumkosten	123.078	106.022	106.000
Gebühren und Beiträge	57.896	37.606	40.009
Prüfungs- und Beratungskosten	93.505	76.346	80.000
Versicherungen	104.564	105.707	106.000
DAeC-Beiträge	124.123	124.537	126.000
Messen, Öffentlichkeitsarbeit	120.241	131.443	130.000
Vegetationsuntersuchungen	10.053	0	0
Abschreibungen	I62.693	162.756	145.000
Einstellung in die Pauschalwertberichtigung	25.921	0	0
Projekt Wetternetz	14.608	14.000	20.000
Beitrag Förderpool	85.000	112.500	100.000
Steuernachzahlungen für Vorjahre	0	122.366	0
Gesetzliche und freie Rücklagen	49.80o	38.000	35.000
Summe	5.449.561	5.162.293	5.242,000
Jahresergebnis	16.557	38.408	14.000

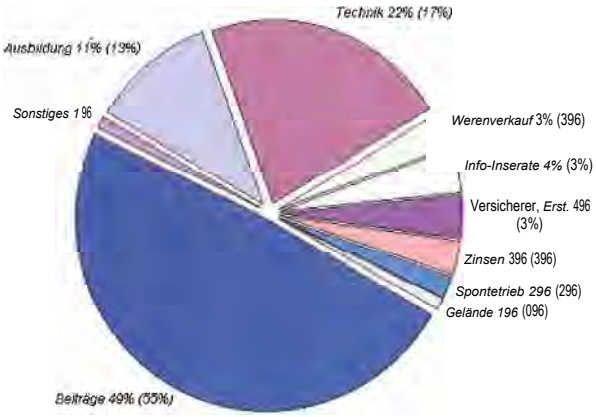
Aufwandstruktur 1998

Aufwandsanteile der Referate in %
(Aufwand 1997: Klammerwerte)



Ertragsstruktur 1998

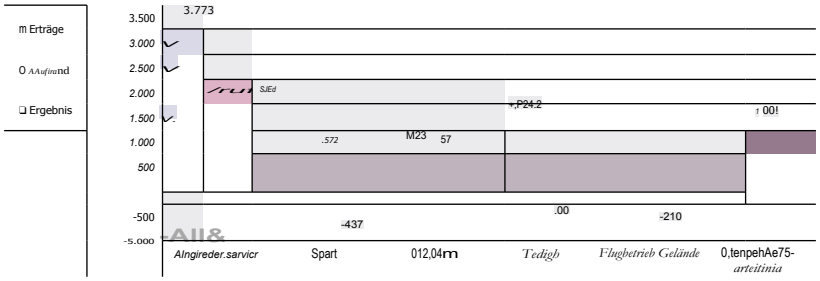
(Erträge 1997: Kla mmerte)



Ergebnisstruktur 1998

nach Fachreferaten

(in Tausend DM)



15nigsbrunn, den 25. Juni 1999

Die sonstigen Erträge in Höhe von 38.846,00 DM sind entsprechend auf die jeweiligen Referate aufgeteilt.

Jahresbericht 1111
dr DNS hschältsst@II@

Geschäftsführung

Klaus Tänzler (Geschäftsführer), Simone Schmitt (Assistentin), Gabriele Königbauer, Barbara Lacrouts (Buchhaltung), Peter Janssen (Justitiar).

Unser Selbstverständnis als Dienstleister für unsere Mitglieder zeigt sich auch durch Ausbau des Serviceangebots. Auf der politischen Ebene wurden wesentliche Interessen der Mitglieder erfolgreich vertreten. Es gelang die Umstrukturierung der Geschäftsstelle hin zu einer Organisationsform mit flacherer Hierarchie und kürzeren Informations- und Entscheidungswegen. Die damit verbundene Kostensenkung wurde ergänzt durch erfolgreiche Neuverhandlungen wichtiger Lieferverträge.

> Grundsatzfragen
> Vorbereitung der Sitzungen und Versammlungen
> Personal
> Finanzwesen
> Büroorganisation
> Rechtsangelegenheiten
> Verhandlungen mit BMV, LBA und Luftfahrtbehörden
> Vorstandsarbeit im Kuratorium Sport und Natur
> Verhandlungen mit den Umweltministern des Bundes und der Länder
> Kontakt zu Ausschüssen des Deutschen Bundestages
> Abstimmung mit anderen vom BMV beauftragten Verbänden
> Gespräche mit ausländischen Verbänden
> Mitarbeit bei Europe Airsports
> Mitarbeit bei FAI/CIVL

Mitgliederservice

Caroline Fürst (Koordination), Christina Leidgschwendner, Iris Mayer, Olaf Hagel (Sekretariat), Horst Barthelmes (Informationsbüro Schlepp).

Mehrere Tausend Neuaufnahmen, Wohnortwechsel, Versicherungsumstellungen und Kündigungen waren zu bearbeiten. Telefonische und schriftliche Fragen der Mitglieder wurden auch mit Unterstützung der Mitarbeiter aus den anderen Fachbereichen beantwortet, Der DHV-Shop wurde neu konzipiert und ausgebaut.

> Mitgliederverwaltung
> Auskünfte und Beratung für Mitglieder (Sommer: ca. 50o Anrufe/Tag, Winter: ca. 150 Anrufe/Tag plus schriftliche Anfragen)
> Abwicklung der Gruppenversicherungen (175 Schadensfälle, 2.355 Austritte, 2.506 Neuaufnahmen)
> Wareneinkauf, Warenverkauf
> Organisation von 12 Rettungsschirm-Seminaren für Rettungsgeräte
> Durchführung von 8 Windenschlepp-Informationsveranstaltungen

Wettbewerbssport

Stefan Mast (Teamchef/Sportmanagement Gleitschirmfliegen), Auswerter German Cup, Internet-Sportredakteur, Rudi Bürger (Teamchef/ Sportmanagement Drachen), Auswerter Streckenflugmeisterschaft, Olaf Hagel (Sekretär).

Optimierung des DHV-Sportkonzepts, Konzeption und Umsetzung der Nachwuchsförderung, Imageförderung und Berichterstattung in den Bereichen Print Medien, TV sowie Internet mit der Zielsetzung einer Verbesserung der positiven Darstellung und Akzeptanz unseres Sports in der Öffentlichkeit, Sponsoren Aquirierung für German Cups, German Open und Nationalmannschaften.

Organisation und Betreuung des Wettbewerbssports und der Sportler auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene. Im Einzelnen für die Bereiche GS und HG:

> Organisation und Durchführung der Junior- & Ladies-Challenge
> Organisation und Auswertung des German Cups
> Mitorganisation und Ausrichtung der Landesmeisterschaften
> Auswertung aller Flüge der deutschen Streckenflugmeisterschaft
> Mitarbeit in der Planung des europäischen Streckenflugpokals
> Initilerung, Mitorganisation und Durchführung internationaler FAI-II Wettbewerbe
> Planung, Organisation und Durchführung der deutschen Meisterschaft
> A-Kadertraining mit Betreuung und Selektion der Nationalmannschaften
> Führung und Betreuung der Nationalmannschaften auf internationalen Einsätzen
> Einführung und Koordination der notärztlichen Betreuung bei Auslandseinsätzen
> Aufstellung und Überwachung der monatlichen Trainingspläne sowie Freistellungsanträge für die Piloten der Sportförderkompanie (Bundeswehr)
> Bereitstellung aller Wettbewerbsunterlagen wie Musterausschreibungen und Formulare
> Ausbau der Internet-Sport-Berichterstattung
> Aktualisierung der Termine, Ausschreibungen und Ergebnislisten im Internet
> Ansprechpartner für Auswertungspragramm RACE und Wettbewerbsorganisation
> Aktualisierung der deutschen Wettbewerbsordnung
> Planung und Verwaltung des Sportetats
> Vorstandsarbeit im PWC Komitee
> Mitarbeit bei der CIVL

Öffentlichkeitsarbeit

Klaus Tänzler (verantwortlicher Redakteur), Benedikt Liebermeister (Pressearbeit, online-Redakteur), Sepp Gschwendtner (Info-Redakteur), Renate Miller (Grafikerin). Imagebildung und -verbesserung des Drachen- und Gleitschirmfliegens nicht als Extremsport, sondern als Fun- und Breitensport mit der Betonung des intensiven Naturerlebnisses - Fliegen als Ausdruck eines Lebensgefühls, einer Lebenseinstellung. Gewinnung neuer Piloten und Mitglieder, Transparenz der Verbandsarbeit, Bindung der aktiven Piloten an den Verband, Stärkung unserer Lobby.

> Internet: ReDesign der homepage, inhaltliche Überarbeitung, ständige Aktua-

lisierung, Erweiterung des Informations- und Serviceangebotes, live Wettkampf-Berichterstattung, Vermittlung der Faszination des lautlosen Fliegens (z.B. Fotogallery)

> Gezielte Unterstützung der Vereine bei der Öffentlichkeitsarbeit und bei Veranstaltungen
> Durchführung eines Presseseminars
> Redaktion und Gestaltung des DHV-Infos, bisher 104 Ausgaben
> Erweiterung und ständige Pflege der Pressekontakte zu Printmedien, TV und Hörfunk
> Engagierte Betreuung der Journalisten bei Schnupperkursen, Tandemflügen Betreuung und intensive Auswertung von WM, EM, PWC, Deutsche und Streckenflug•Melsterschaft als »Eventsic des Drachen- und Gleitschirmiliegens
> Präsenz auf wichtigsten Fachmessen: Free Flight, AERO, Thermik
> Erstellung eines Pressespiegels
> Breite Streuung von Infomaterial
> Kompetenter Ansprechp.artner zu allen Fragen des Drachen- und Gleitschirmfliegens

Flugbetrieb/Gelände

Björn Nassen (Fluggelände und Naturschutz), Christina Leidgschwendner (Sachbearbeiterin/ Datenverwaltung), Peter Janssen (Justitiar).

In der Funktion als Beauftragter des Bundesverkehrsministeriums für Verkehr wurden durch den DHV in Abstimmung mit Naturschutzbehörden, dem Luftwaffenamt, der Deutschen Flugsicherungs-GmbH und den Luftämtern der Länder Geländeerlaubnisse nach § 25 LuftVG erteilt. In Problemfällen wurden örtlich und regional Ortstermine durchgeführt. Die Mitgliederberatung in Sachen Fluggelände und Naturschutz stellt einen weiteren Arbeitsschwerpunkt dar. Für den Raum Schwäbische Alb konnte mit einer Arbeitsgruppe ein Konzept für die Lösung der Geländeproblematik erarbeitet werden, welches auch auf andere Regionen übertragbar ist. In Nordrhein-Westfalen wurde die Umgestaltung einer Kohlehalde zum Flugsportgelände betreut. In Zusammenarbeit mit dem Sicherheitsvorstand Karl Slezak werden die Unfalldaten über das Jahr hinweg ausgewertet.

> Erteilung von 32 neuen Erlaubnissen für Gelände
> Verlängerung von 3 Geländeerlaubnissen der Landesbehörden und von 20 des DHV
> 10 Änderungserlaubnisse
> 3o Kurzzeiterlaubnisse (z. B. für Veranstaltungen)
> Stellungnahmen zu Natur- und Landschaftsschutzverordnungen
> Teilnahme an umweltpolitischen Fachtagungen
> Unfallauswertung und Datenverwaltung, Unfalluntersuchungen
> Luftaufsicht in den Fluggeländen
> Ernennung von 413 Beauftragten für Luftaufsicht
> Ortstermine bei Zulassungsproblemen in ganz Deutschland

Ausbildung

Caroline Fürst (Koordination), Regina Glas (Sachbearbeiterin).

In mehreren Lehrteam-Sitzungen und Fachausschuß-Sitzungen wurden die Lehrinhalte weiterentwickelt. Ein Schwerpunkt war der Vorflugcheck und ein entsprechender Lehrfilm zur aktuellen Beinschlaufen-Problematik. In einem Seminar wurden 15 Performance Trainer ausgebildet. 3 Performance Center haben sich erfolgreich einem DHV Qualitäts-Audit unterzogen. Die Ausbildung neuer Fluglehrer, die Betreuung der 436 Fluglehrer sowie die Zulassung, Anleitung und Überwachung der 132 Flugschulen waren zu bewältigen. Bei 365 Pilotenprüfterminen wurden insgesamt 3.576 Erlaubnisse und Berechtigungen ausgestellt:

> 2o6 HG-A
> 1.652 GS-A
102 HG-B
575 GS-B
> 164 GS-Passagier
> 13 HG-Passagier
• 94 HG-SchlePP

> 36 UUschlepp
> 164 Windenführer
> 146 Flugfunk
• 2 gemeinsame DHV/ÖAeC-Fluglehrerlehrgänge
> 5 Pflichtfortbildungslehrgänge für Fluglehrer
> 1 Pflichtfortbildungslehrgang für Fachlehrer-Windenschlepp

Technik

Hannes Weininger (Referatsleiter, Prüfer für GS), Kerstin Otto (Koordination), Olaf Hagel (Sachbearbeiter), Bernd Schmidtler (Ing. für Meßtechnik, Leiter Testzentrum Neubiberg und Kochertalbrücke), Reiner Brunn (Prüfer für GS, GS-Gurte und GS-Rettungssysteme), Christof Kratzner (Prüfer für HG, HG-Gurte und HG-Rettungssysteme), Harry Buntz (Prüfer für GS und GS-Gurte), Mike Küng (Prüfer für GS), Markus Hanfstängl (Prüfer für HG), Horst Barthelmes (Informationsbüro Schlepp, Prüfer für Schleppgeräte), Helmut Großklaus (Prüfer für Schleppgeräte).

Martin Jursa ist als Angestellter am 30.04.1999 ausgeschieden und nunmehr freiberuflich für den DHV tätig. Hannes Weininger hat die Stelle als Referatsleiter Technik übernommen. Der Boom bei der Zulassung von Gleitsegeln hat erfreulicherweise angehalten. Zurückzuführen ist dies vor allem auf die international hohe Akzeptanz der DHV-Prüfungen. Der neue Testwagen wurde in Betrieb genommen und konnte bereits bei Gleitsegel- und Hängegleiterfestigkeitstests seine Tauglichkeit beweisen. Er dient für Flugmechanik-Tests vorerst nur als Backup. Die internationalen Harmonisierungsverhandlungen für einen einheitlichen GS-Testflugstandard stehen kurz vor dem Abschluß. Die Arbeiten im Technikreferat konzentrieren sich derzeit auf die Konsolidierung der in den letzten Jahren eingeführten modernen Verwaltungsstrukturen, die für einen schnelleren und übersichtlicheren Ablauf der Musterprüfungen und Musterzulassungen sorgen.

> 3 Anerkennungen von österreichischen Herstellungs- oder Instandhaltungsbetrieben
> 14 Musterzulassungen für Hängegleiter
> 81 Musterzulassungen für Gleitsegel
> 1 Musterzulassung für Hängegleiter-Gurtzeuge
> 12 Musterzulassungen für Gleitsegel-Gurtzeuge
> 2 Musterzulassungen für Hängegleiter-Rettungsgeräte
> 10 Musterzulassungen für Gleitsegelgurtzeug-Protektoren
> 1 Musterzulassung für Hängegleiter-Speedbar
> 18.395 Musterzulassungsplaketten
> 31 Änderungsverfahren
> 101 Breitenerprobungsfreigaben (Geräte)
> 48 Erprobungsausweise (Piloten)
> 3 Lufttüchtigkeitsanweisungen
> 36 Erteilungen von Kennzeichen

Anmerkung:
Die Zahlen gelten für den Zeitraum vom 1.11.1998 bis 31.10.1999.

LING FRÜHLING

Foto: Hannes Mayr

FLÜHLIN

Foto: Andreas Burzlaff

• 9

FRÜHLING

Foto: Andreas Busslinger

Foto: Heinz Zwissig

Free Flight 2000, die internationale Product• Show und Flugveranstaltung im Bereich des Gleitschirm- und Drachenfliegens sowie der Ultra-Leicht Flugzeuge in Garmisch-Partenkirchen

Beinah schon traditionell dreht sich Mitte April in Garmisch-Partenkirchen alles rund ums Fliegen. Vom 14. bis i6. April 2000 findet nunmehr zum dritten Mal das weltweit größte Flugspektakel unter der Zugspitze statt.

Auf über 7.000 m^2 zeigen wieder etwa wo Aussteller in den Hallen des Olympia-Eissport-Zentrums von Garmisch-Partenkirchen ihre Innovationen. Aber nicht nur Fluggeräte und Ausrüstungsgegenstände werden auf der Free Flight 2000 vorgestellt. Die Themen Flugausbildung, Abenteuerreisen und Outdoorbekleidung sind feste Bestandteile dieser Erlebnisausstellung. Es werden wieder über io.000 Besucher erwartet.

Die Praxis

Die Free Flight wäre nicht inmitten einer der besten Flugregionen, wenn hier nur in den Hallen das Thema Fliegen im Vordergrund stehen würde. Stündliche Flug-Shows der weltbesten Gleitschirm- und Drachenpiloten zeigen auch im Freien in beeindruckender Weise die Qualitäten einzelner Fluggeräte. Zusätzlich wird unseren Gästen auf dem eigens zur Free Flight 2000 zugelassenen ih-Start- und Landeplatz die Möglichkeit geboten, Rundflüge im Trike selbst mitzuerleben. Wer zudem schon immer mal wissen wollte, wie der »TÜV der Lüfte« für Gleitschirme und Drachen ausschaut, ist auf der Free Flight richtig. Der Deutsche Hängegleiterverband zeigt mit seinem Testpilotenteam die speziellen Prüffiguren. Von kompetenter Seite werden hierbei die einzelnen Manöver auch für »Nicht«-Flieger verständlich erklärt.

Besonders freuen wir uns auf einen nicht alltäglichen Genuß: die Show des Nationalmannschaftsmitglieds im Segelkunstflug, Roland Bauer, auf der legendären MÜ 28.

Ausstelleraktionen, -service und Vorträge

Am Stand der Flugschule Göppingen bekommen die Besucher 2000 einen ständigen Packservice für Rettungsgeräte. Außerdem können Kompatibilitätsprüfungen bei Gurtzeugen durchgeführt werden. Auch die informativen Vorträge auf der Eventbühne kommen 2000 nicht zu kurz. Erfahrene Fachleute wie Knut Jäger, Klaus Irschik, Hannes Weininger, Ernst Otto Disquom referieren über Themen wie »Fliegen und Funken, Motorschirmfliegen, Tandemfliegen an der Winde, Windenfliegen, Landeeinteilung usw.« Man darf sicherlich gespannt sein. Das aktuelle Programm wird unter www.free-flight.de veröffentlicht.

Free Flight 2000 online

Internetsurfer oder solche, die es werden wollen, können im Internetcafe der Free Flight 2000 kostenfrei durch das www surfen. Im Vorfeld informiert www.free-flight.de über alle Höhepunkte zur Free Flight 2000.

Free Flight 2000 Film Award

Bereits zum zweiten Mal wird auf der Free Flight ein mit insgesamt 12.000 DM dotierter Filmpreis verliehen. Prämiert werden hierbei ausdrucksstarke Filme aus den Bereichen des Natur- und Flugsports. Die eingereichten Wettbewerbsbeiträge sind täglich in den Hallen des Ausstellungsgeländes in einem speziell gebauten Kino zu sehen. Am Sonntag, den 16. April, werden dann die besten Beiträge prämiert. Ausschreibungen dazu können im Internet heruntergeladen werden unter www,free-flight.de.

Free Flight 2000 Kinderspielzone

Auf der Free Flight steht nicht nur das Spielzeug für die »Großen« im Mittelpunkt. Auch für die kleinen Besucher wird Spiel, Spaß und Aktion geboten.

Öffnungszeiten der Free Flight

Freitag, Samstag:	10.00 Uhr bis 19.0o Uhr
Sonntag:	10.00 Uhr bis 18.0o Uhr

Karten zur Free Flight 2000

i-Tages ka den:	DM 14.-/ermäßigt DM 11.-
2-Tages ka rte n:	DM 24.-/ermäßigt DM 20.-
3-Tageskarten:	DM 32.-/ermäßigt DM 26.-

Kinder unter 12 Jahren frei

Nähere Informationen gibt's direkt beim Organisator vor Ort:

MCN - Marketing Concept Neff
Klammstr.
D-82467 Garmisch-Partenkirchen
Tel.: +491(0)8821/18853
Fax: +49/(0)8821/188-44
e-Mail: mcn@Garmisch-Partenkirchen.com
www.free-flight.de

BAYERISCHE ZUGSPITZBAHN
GARMISCH-PARTENKIRCHEN

FREE FLIGHT POOL E.V.

BAYERN 3
WIR EIRINGEN'S ZUSAMMEN

Free Flight 2000 Special-Event :

Wenn die Tore der Free Flight am Abend schließen, fängt der Spaß erst richtig an. Nach den guten Erfahrungen bei der Free Flight 99 sind für dieses Jahr wieder zwei Abendveranstaltungen vorgesehen. In diesem Jahr ist es den Organisatoren zudem gelungen, dafür sehr attraktive Partner zu gewinnen. Die !Kapazität des Event-Zeltes wurde entsprechend erweitert. Das Ganze ist natürlich voll beheizt.

HANANAFIsHBoNEs
eratilireittäterigeollepop

Am Freitag, den 14. April, startet ab 18:oo Uhr der musikalische Saisonauftakt. Es spielen die Gruppen Bellibone, Mellow Sirens und als Special Guest (auch schon Tradition): die inzwischen weltbekannten Bananatishbones,

Am Samstagabend, den 15. April, geht es ohne Ermüdung weiter. Die große Bayern 3 Party mit D1 Matthias Matuschik wird ab zo:3o Uhr allen Besuchern so richtig einheizen. Sämtliche Abendveranstaltungen finden auf dem Gelände der Free Flight z000 statt. Karten hierfür gibt es an den Kassen der Messe, den Abendkassen oder an den bekannten Vorverkaufsstellen in Garmisch-Partenkirchen und Umgebung. Free Flight Besucher kommen in den Genuß von stark reduzierten Preisen für diese beiden Top Acts.

Performan

Foto: Charlie Jost

Foto: Diego Sebastien Dudli

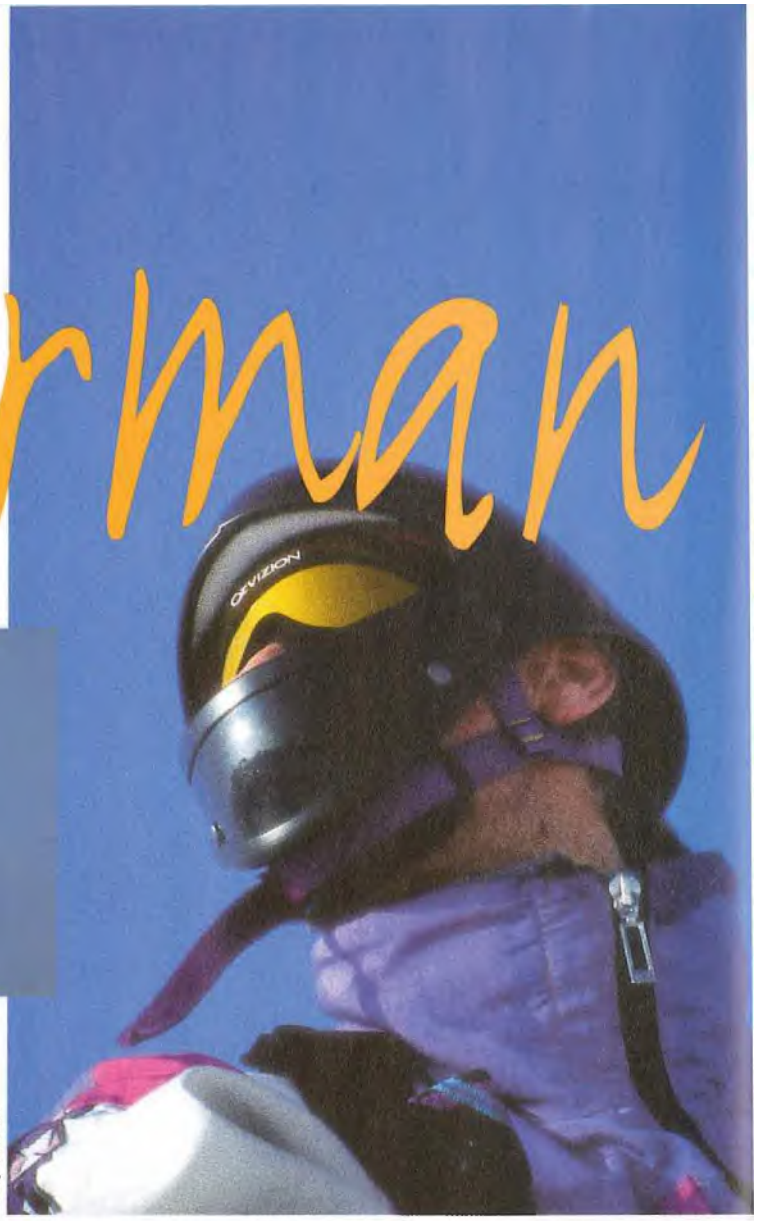


Foto: Diego Sebastien Dudli

Wer kennt sie nicht, die bedrückende Situation auf dem Weg zum Startplatz. Unten an der Talstation hat's schon geheißen, daß viel Wind ist und dann der Gedanke:

Wieviel Wind wird wohl sein? Wird's zuviel sein? Komm' ich noch raus mit 'nem Vorwärtsstart oder muß ich's wieder rückwärts probieren - auch auf die Gefahr hin, daß es mich über den Startplatz schleift, Dann hat's doch noch gerade so geklappt - natürlich War's kein besonderer Start, aber jetzt bin ich in der Luft und bei manch anderem hat's ja auch nicht so gut ausgeschaut.... Aber jetzt geh ich wirklich mal an den Übungshang - wenn ich Zeit habe....In der Luft bin ich ja auch schon ziemlich fit und kann einige Zeit »oben« bleiben. Wenn's aber dann ganz arg raschelt und ich das Gefühl bekomme, daß ich geflogen werde und nicht, daß ich fliege, dann geh' ich doch lieber zum Landen. Die Landung klappt dann auch wieder ganz gut, den Landeplatz hab' ich getroffen und überhaupt, es war ein schöner Flug. In der Luft sind zwar noch viele zu sehen und einige sind zu beobachten, die zum nächsten Berg rüber fliegen, aber mir hat es nicht mehr gefallen. Alle die schon unten sind, sind schließlich auch meiner Meinung, daß das kein so besonderer Tag war.

So einen Flugtag könntest Du viel schöner gestalten, wenn Du Dank des Performancetrainings das Optimale für Dich herausholst. Was spricht dagegen, einmal in der Gruppe **Rückwärtsaufziehen** richtig erklärt zu bekommen und zu trainieren. Normalerweise macht es gemeinsam sowieso mehr **Spaß** und dabei stellst Du auch fest, daß alle noch viel trainieren müssen. Das Training wird dann durch gemeinsame Videoananlyse unterstützt und jeder lernt auch durch die Fehler der anderen etwas dazu. Wenn Du Dir sicher bist, daß Du Dein Gerät auch am Boden beherrschst, dann kannst Du auch die Vorfreude auf den Flug genießen.

Das anschließende Training in der Luft dient dann dazu, den Flugspaß zu verzigfachen. Erst wenn Du Dein Gerät im Griff hast - und Dir dessen auch sicher bist - wirst Du unbeschwert bis zur Basis aufzudrehen und den Hausberg verlassen.

Aber was bedeutet das: »das Gerät im Griff haben?« Sollen wir alle das Niveau von Mike Kling bekommen? Nein, natürlich nicht, aber mit viel Freude beim Fliegen sein, auch wenn's mal turbulenter ist.

Da gibt's dann die einen, die fast täglich beim Fliegen sind - ja, die haben's gut, die können ihre Erfahrungen schon machen. Aber wer hat schon diese Möglichkeiten? Mal ganz ehrlich, viele schaffen grad' mal z Flüge im Monat und evtl. einen ausgiebigen Fliegerurlaub. So

Performancetraining

Foto: Andreas Buchberger

Foto: Volker Bartsch-Hewitz

Foto: Volker Bartsch-Hewitz

wär's doch nicht schlecht, einmal ein Training, für den Umgang mit turbulenter Luft zu machen. Erst wenn Du rechtzeitig merkst, daß Dein Schirm nach hinten wegkippt und Du automatisch die Bremsen freigibst, werden Dir solche Bedingungen bis zu einer gewissen Stärke nichts mehr ausmachen. »Aktiv Fliegen« bedeutet schon bei den kleinsten Anzeichen richtig zu reagieren.

Da Dir leichte Störungen gar nicht mehr als solche vorkommen, wirst Du auch nicht mehr in die Gefahr kommen, daß Du evtl. blockierst oder gar zu stark reagierst. Du bist es dann schon gewöhnt, daß in manchen Situationen ungewohnt deutliche Steuerausschläge notwendig sind. Mit diesen Übungen bekommst Du einfach **die innere Stärke zum »fun to fly«,**

Viele wollen ihr Hauptaugenmerk auf die Schnellabstiegsmethoden legen. Die lassen sich mit Funkanweisung am Besten trainieren und kontrollieren. Mit kleinen Übungsschritten ist mehr erreicht, als mit extrem viel Mut und Überwindung. Erst, wenn Du sicher bist, daß Du das Flugmanöver beherrschst, wirst Du es auch anwenden können, wenn es nötig ist.

Natürlich wird während des Performancetrainings auch viel über die Fluggeräte, Gurtzeuge und Rettungen gesprochen. Beschleuniger werden gemeinsam mit dem Piloten eingestellt - so daß er das auch selber machen kann. Der positive Trend bei den Gleitschirmfliegern, weg vom Hochleister zum »braven« 1-2 oder Intermediate, ist durchaus schätzenswert. Allerdings solltest Du nicht der Versuchung erliegen, Dich selbst zu täuschen. Sicherheit kannst Du Dir nicht erkaufen. Sicherheit ist immer von dem Piloten und seinem Können abhängig.

Auch Deutschland's Toppiloten - wie z. B. Sepp Gschwendtner - trainieren zu Saisonbeginn immer wieder - speziell, wenn sie in der kommenden Saison ein neues Fluggerät fliegen werden, und das Training macht ihnen Spaß! Gerade in unserem Sport ist es wichtig, möglichst effektiv zu trainieren und das geht, zumindest am Anfang, am Besten unter Anweisung, mit Funkunterstützung und anschließender Nachbesprechung und Videoanalyse im Rahmen eines Performancetrainings.

Cordula Cröniger

Harzer Gleitschirmschule
Schule & Shop
Bäringer Straße 31, 38640 Goslar
Tel. 05321/43737
Fax 05322/2001
Hotline 05322/1415
info@harzergss.de
www.harzergss.de

WDS/Air-Flugsport GmbH
In der Liraecke 3, 59939 Olsberg
Tel. 02983/21795
Fax 02983/21795

Flugschule Göppingen
Zeppelinstraße 3, 73105 Dürnau
Tel, 07164/12021
Fax 07164/12029
office@flugschule.goeppingen.de
www.flugschule-goeppingen.de

Montane Flugsport GmbH
Stammelestraße 1 a, 8238o Peißenberg
Tel. 08803/60598
Fax 08803/60510
info@montana-flugsport.com
www.montana-flugsport.com
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt

Flugschule Chiemsee GmbH
Thomas Beyhl
Dreilindenweg 7, 83229 Aschau
Tel. 08052/9494
Fax 08052/9495
Mobil 0171/4252233
flugschule.chiernseegt-online.de
www.flugschule-chiemsee.de

Süddeutsche Gleitschirmschule
Hauptstraße 53, 83246 Unterwössen
Tel. 08641/7575
Fax 08641/61826
einfachfiegen@t-online,de

Flugzentrum Ruhpolding Holzner Gmbl
Gstatter Au 5, 83324 Ruhpolding
Tel. 08663/668
Fax 08663/776
Flugzentrum-Ruhpolding@t-online.de
www.Flugzentrum-Ruhpolding.de

adventure sports
Talstation, 83661 Lenggries
Tel. 08042/9486 oder 9487
Fax 08042/4831
info@adyenture•sports.de
www.adyenture-sports.de

Paragliding Tegernsee
Tegernseer Straße 88, 83700 Reitrain
Tel. 08022/2556
Mobil 0171/2166044
Fax 08022/2584
para-tegernsee@t-online.de
www.para.pbm.de

HAB'S Flugsport Fabian Schreiner
Pilotentrainingscenter Klewenalp
Marienplatz 20, 87509 Immenstadt
Tel. 0832318590
Fax 08323/51390
habis.flugsport@t-online.de
www.klewenalp.de
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt

Flugschule Martin Mergenthaler
Waltenerstraße 20, 87527 Sonthofen
Tel. 08321/68057
Fax 08321/22970
flugmergen@aol,com
www.gleitschirme.de
www.flugschule-mergenthaler.de

OASE Gleitschirmschule
Peter Geg
Am Goldbach 22, 87538 Obermaiselstein
Tel. 08326/38036
Fax 08326/38037

1. DAeC Gleitschirm-Schule
Heinz Fischer GmbH
Brunnenstraße 35, 87669 Rieden bei Füssen
Tel. 08362/37038
Fax 08362/38873

Westallgäuer Flugschule
Allmannsried ih, 88175 Scheidegg
Tel. 08381/6265
Fax 08381/84209

Flugzentrum Bayerwald
Georg Höcherl
Schwarzer Helm 71, 93086 Wörth a.d. Donau
Tel. 09482/959525
Fax 09482/959527
schorsch.hoecherl@t-online.de
www.flugzentrum-bayerwald.de

Flugsportschule Sky Club Austria
Walter Schrempf
Moosheim 013, A-8962 Gröbming
Tel. 0043/3685/22333
Fax 0043/3685/23610
office@skyclub-austria.at
www.skyclub-austria.at
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt

Gleitschirmschule Aufwind
A-8972 Ramsau am Dachstein 52
Tel. 0043/3687/81880
Mobil 0043/664/5024996
Fax 0043/3687/81346
office@Aufwind.at
www.Aufwind.at

Euro-Flugschule Engelberg AG
Wasserfallstraße 135, CH-6390 Engelberg
Tel. 0041/41/6370707
Hotline 0041/41/6370607
Fax 0041/41/6373407
info@euroflugschule.ch
www.euroflugschule.ch
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt

Frühlingserwachen

Vor dem Start am Startplatz Thurntaler Bergstation in Sillian

Bericht und Fotos: Torsten Hahne

Auf Strecke im Pustertal mit Blick in die Sextener Dolomiten und die drei Zinnen

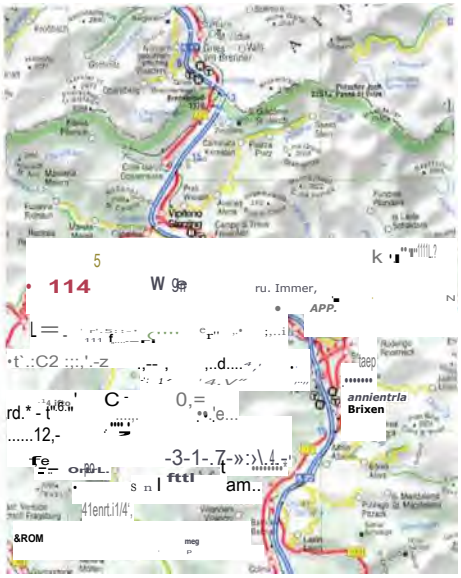


Foto: Regina Ötes

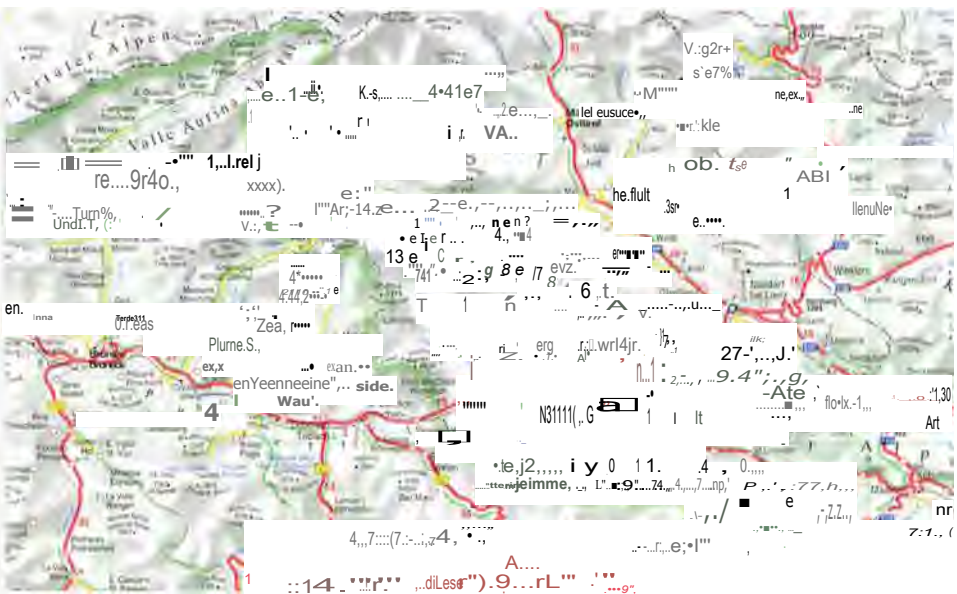
Drachenstartplatz Sillian

Mit dem kalendarischen Beginn des Frühlings erwacht nicht nur die Natur zu neuer Blüte, auch flugtechnisch bieten die Monate März, April und Mai die besten Voraussetzungen für einen fulminanten Start in die neue Thermiksaison.

Im Pustertal sind schon früh im Jahr beste Steigwerte zu erwarten.

Thermikflieger und Streckenjäger mit Drachen und Gleitschirm finden hier ein traumhaftes Betätigungsfeld, Torsten Hahne stellt es vor.

Thermikund Strecken 1 zeit



Auf der Sonnenseite der Alpen

»Urlaub auf der Sonnenseite der Alpen.« So werben die Pustertaler Fremdenverkehrsverbände um ihre Gäste. Und das ist keine leere Versprechung, denn das Frühjahr beginnt hier klimatisch gesehen tatsächlich etwa vier Wochen früher, als auf der Nordseite der Alpen.

Aber nicht nur die Natur, sondern auch die Thermik legt sich bereits Mitte März ins Zeug und ermöglicht stundenlange und richtig weite Flüge, Während auf der Nordseite der Alpen der Winter noch mit kalter Hand regiert, spitzen im Süden schon die ersten Krokusse aus den Bergwiesen. Bereits im März sind die südseitig gelegenen Hänge bis etwa i800 m Höhe meistens schneefrei.

Das Tauferer Tal und die Startplätze von Pfalzen. Ganz im Westen der Gitschberg

Durch die Lage direkt am Südrand des Alpenhauptkammes ist das Pustertal zudem zwar klimatisch begünstigt, aber doch noch weit genug von der oberitalienischen Ebene entfernt, um nicht all zu schnell in die stumpfe maritime Warmluft zu geraten, die weiter im Süden so manche Streckenflugambitionen frühzeitig bremst.

Bedingt durch den fehlenden Wolkenstau und die rasche Abtrocknung nach Durchzug der aus Nordwesten anrückenden Frontensysteme bietet das Pustertal dem Streckenflieger somit bereits vier bis sechs Wochen vor dem Beginn der Saison auf derAlpennordseite sehr gute meteorologische Bedingungen für die ersten »Cross Country Ausritte« des Jahres.

Neben der im zeitigen Frühjahr wirklich herausragenden Thermik gibt es einen weiteren guten Grund die Fluggebiete im Pustertal bis ungefähr Ostern aufzusuchen. Fast alle Fluggebiete sind mit den Seilbahnen zugänglich.

zwei Talwindsysteme

Das Pustertal erstreckt sich geographisch als ein ca. 100 Kilometer langes, von Ost nach West verlaufendes inneralpines Tal von der Mühlbacher Klause im Westen bis zur Lienzer Klause im Osten, Der Name Pustertal ist insofern etwas irreführend, da es sich hierbei um einen kulturell-geographischen Siedlungsraum und nicht um ein orographisch geschlossenes Flußtal handelt.

Das Pustertal weist nämlich eine für den Alpenraum relativ untypische, sehr flache, sowohl aus der Luft, als auch am Boden kaum sichtbare Wasserscheide zwischen Innichen und Toblach auf. In diesem breiten, mit Feuchtwiesen bestückten Talabschnitt wird der Abfluss der Rienz nach Westen von dem der nach Osten fliessenden Drau getrennt.

Flugtechnisch kommt es dadurch zu der interessanten Konstellation, daß sich im Pustertal zwei gegenläufige Talwindsysteme entwickeln. Westlich von Toblach bläst der Talwind aus Westen, östlich von Innichen kommt er jedoch aus Osten.

Die beiden Talwinde bilden an der Stelle, an der sie aufeinander treffen, eine Konvergenz, die für uns manchmal als exzellente Thermikquelle nutzbar ist.

Allerdings sind die beiden Talwinde und damit auch diese Konvergenz, bedingt auch durch das flache Gelände im Bereich der Wasserscheide, häufig durch den überregionalen Wind in die eine oder andere Richtung versetzt. Wer also bei Toblach in Talmitte in diese Konvergenz einsteigen möchte, kann sich nicht darauf verlassen, daß sich diese auch immer pünktlich an Ort und Stelle aufbaut. Eine kräftige Cumuluswolke in Talmitte weist aber meistens den richtigen Weg zu diesem Aufwind, der vor allem auch als Eintrittskarte in die Welt der Sextener Dolomiten interessant ist.

Meteorologie

Die meteorologisch besonders begünstigte geographische Lage des Pustertales an der Südseite des Alpenhauptkammes wurde eingangs schon erwähnt.

Auch nach Frontdurchgängen, die an der Alpennordseite noch nicht einmal den Gedanken an Fliegen aufkommen lassen, stellt sich hier sehr rasch wieder gutes Flugwetter ein.

Zum Thermik- und Streckenfliegen sind Wetterlagen mit leichter nördlicher Höhenströmung (5-10 km/h, maximal 15-20 km/h in 3.000 m Höhe) ohnehin ideal. Die Luftmasse ist dann relativ trocken, aber durch die aus Norden strömende Kaltluft labil geschichtet, was eine hohe Basis bei strammer Thermik garantiert.

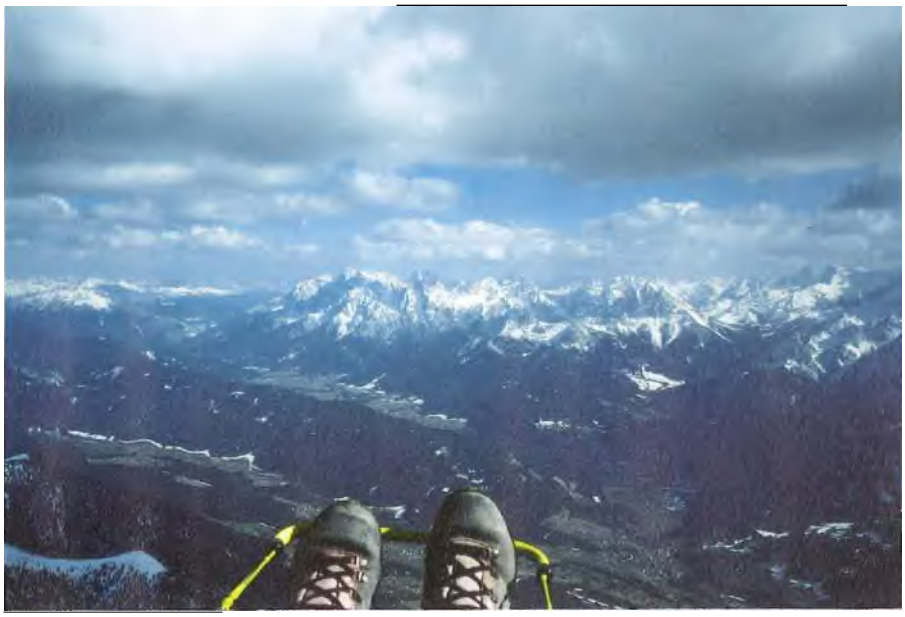
Bei überregionalen Höhenwinden aus südlichen Richtungen besteht dagegen die Gefahr, daß stabile Mittelmeerluft die Thermik bremst, oder aber feuchte Luftmassen zu niedriger Basis und Überentwicklungen führen. Dieses Phänomen ist im zeitigen Frühjahr jedoch viel schwächer ausgeprägt als im Sommer.

Im Spätwinter und Frühling stellen sich nicht selten Wetterlagen mit sehr trockener Höhenluft ein, was zu Blauthermik führt, die nicht selten bis 4.000 m MSL hinaufreicht. Das Auffinden der Bärte ist auch dann, trotz der fehlenden Markierung durch Cumuli, durch die zu dieser Jahreszeit entlang der Schneegrenze verlaufenden Abrissskanten völlig problemlos.

Gefahren

Das Pustertal ist ein breites Tal, das fast überall ausreichend große, auch für Drachenflieger sicher anfliegbare Außenlandeplätze bereit hält. Lediglich am Anfang und am Ende, also im Be-

Ein Traumtag zum Streckenfliegen. Zwischen Sterzing und Meransen



Bei so einer Basishöhe kann man im Pustertal Vollgas fliegen.

reich der Lienzer und der Mühlbacher Klause wird es, wie der Name ja schon sagt, etwas eng. Häufig bieten sich aber auch Landemöglichkeiten auf terrassenartigen Hochebenen und den breiten Seitentälern wie dem Antholzer- oder dem Gsieser Tal an.

Vorsicht ist vor allem bei stärkerem Nordwind geboten. Die Grenze zwischen hervorragender Thermik in der höhenlabilisierten Luftmasse und föhnartiger Leethermik ist oft fließend. Besonders das Tauferer Tal bei Bruneck wird dann sehr schnell zur ausgesprochenen Nordwindfalle. Trotz guter Flugbedingungen in anderen Gebieten des Pustertales kann der kalte Nordwind hier bodennah durchbrechen und durch turbulente Durchmischung mit den Talwindsystemen im Bereich von Bruneck und dem Tauferer Tal bis etwa 1.800 m hinauf zu verheerenden Flugzuständen führen. Gleitschirme laufen an solchen Tagen Gefahr deutlich rückwärts zu fliegen. Auch kann bei manchen Nordwindlagen der Wind im Tagesverlauf so zunehmen, daß in der extrem turbulenten Luftmasse ein kontrolliertes Fliegen, sowohl mit Gleitschirmen, als auch mit Drachen, nicht mehr möglich ist.

Frischt der nördliche Höhenwind auf mehr als 3o km/h in 3.000 m Höhe auf, ist man im Pustertal in aller Regel als »Fetzenflieger« nicht mehr gut aufgehoben.

In diesem Fall kann eine Flucht an den Südrand der Alpen, wo der Nordwind dann die stabilen Luftmassen aus der oberitalienischen Ebene verdrängt, den Fliegerurlaub retten.

Streckenflugmöglichkeiten

Das Pustertal ist, genauso wie das Drautal östlich von Lienz, mit den bekannten Fluggebieten Zettersfeld und Emberger Alm, vor allem im zeitigen Frühjahr ein Mekka für Streckenjäger jeder Art. Und das nicht erst seitdem Sepp Gschwendtner letztes Jahr hier die Streckenflugmeisterschaft bei den Gleitschirmen bereits Ende März/Anfang April für sich entscheiden konnte.

Aber nicht nur Cross Country Cracks kommen in diesem Tal auf ihre 'Kosten. Vor allem auch für Streckenflugneulinge oder Piloten, die bislang nur auf eine solide Thermikerfahrung am Hausberg zurückgreifen können, bieten die Fluggebiete an Gail, Drau und Rienz optimale Voraussetzungen für kleinere oder auch die ersten größeren Exkursionen abseits des Startberges.

Piloten auf Punktejagd, die ihre Flüge dokumentieren wollen, können entlang des Talverlaufes Wendepunkte in beliebiger Anzahl auswählen. Allein im eigentlichen Pustertal lassen sich zwischen Hochstein im Osten und dem Gitschberg im Westen geschlossene Aufgaben von bis zu 1.6o km realisieren. Nimmt man die weiter nach Westen verlaufende Gebirgskette bis Sterzing und die Talverläufe des Gailtales und des Drautales östlich von Lienz mit dazu, ergibt sich eine Ausdehnung dieses fast zusammenhängenden Streckendorados von über 200 km. Ideale Voraussetzungen, um rekordverdächtige geschlossene Aufgaben über 300 km mit Drachen und zoo km mit Gleitschirmen zu ermöglichen. Das klingt vielleicht momentan utopisch, wird aber sicherlich in naher Zukunft in dieser Region in die Tat umgesetzt werden.

Als Planungshilfe oder als Anreiz für eine eigene Planung möchte ich nur ein paar der zahlreichen Streckenmöglichkeiten beim Namen nennen. Gestartet werden kann in der Nähe fast aller Wendepunkte, so daß man den Ausgangspunkt durchaus variieren kann.

Die Klassiker

1

Ziel-Rück:
Pfalzen - Gitschberg 32 km.

Ziel-Rück:
Sillian Talstation - Hochsteinhaus 44 km.

Flaches Dreieck:
Sillian Talstation - Hochsteinhaus Pfannhomhütte 66 km.

Ziel-Rück:
Gais - Thurntaler Bergstation 68 km.

Flaches Dreieck:
Obertilliach Kirche - Lumkofel - Helm 69 km.

Für den ersten Hunderter

Ziel- Rück:
Sillian Talstation - Eidechsspitze 102 km.

Zielflug:
Gitschberg - Greifenburg 114 km.

Ziel-Rück:
Gais - Hochsteinhaus 115 km.

Flaches Dreieck:
Sillian Talstation - Hochsteinhaus - Gitschberg 137 km.

Flaches Dreieck mit SP a. Schenkel:
Obertilliach - Lumkofel - Gais - Helm 141 km.

Für Rekordflieger

Flaches Dreieck:
Obertilliach - Racllberger Alm- Pfannhornhütte 160 km.

Flaches Dreieck:
Sillian TS - Sterzing Schloß Sprechenstein - Hochsteinhaus 196 krn.

Flaches Dreieck:
Obertilliach - Radlberger Alm - *Gitschberg 215 km.*

Skigebiet und starke Thermik. Der Kronplatz bei Bruneck.

Gitschberg / Meransen

Gleich am östlichen Eingang in das Pustertal findet sich der erste Flugberg, der allerdings mit nicht gerade einfachen Start- und Landeplätzen aufwartet und deswegen vor allem Piloten vorbehalten bleibt, die auf Strecke gehen wollen.

Der Gitschberg wird seit Jahren von Streckenfliegern als Einstieg für weite Streckenflüge Richtung Osten entlang des Pustertales bis Sillian, und weiter dem Gailtal oder dem Drautal bis nach Spittal oder Villach folgend, genutzt. Nordwestliche Höhenwinde nach Passage einer auf der Alpensüdseite kaum wetterwirksamen Kaltfront schaffen dazu ideale Bedingungen.

Bis zu den Osterfeiertagen kann bei Skibetrieb mit der Gitschbergbahn bis knapp unterhalb des nach Süd bis Südost ausgerichteten Startplatzes gefahren werden. Später im Jahr muss man zu Fuß aufsteigen oder direkt in Meransen an einer Almwiese starten, was jedoch nur sehr erfahrenen Piloten empfohlen werden kann.

In Weitental existiert ein nach Südosten ausgerichteter Alternativstartplatz mit etwa 50o m Höhenunterschied, der an entsprechenden Tagen einen frühen Thermikeinstieg erlaubt. Erkundigungen bitte vor Ort über Starterlaubnis und Landemöglichkeiten einholen!

Pfalzen

Früher wurden die Startplätze an der Pustertaler Sonnenterasse nordwestlich von Bruneck unter Drachenfliegern als Geheimtipp für große Streckenflüge gehandelt. Dementsprechend buntes Treiben herrschte auch Ende der Achtziger Jahre an den Startplätzen Platten und Koffer.

Der Startplatz Platten in 1600 m Höhe ist von Pfalzen auf einer kleinen, aber gut ausgebauten Strasse in etwa 20 Minuten Fahrzeit mit dem Auto zu erreichen. Die Parkmöglichkeiten sind sehr begrenzt, was die Benutzung eines Taxis oder einer Fahrgemeinschaft ratsam macht.

Gleitschirme starten östlich oberhalb und Drachen westlich oberhalb des Bauernhofes auf mit Windsäcken markierten Startplätzen mit südlicher Ausrichtung. Zuvor ist jedoch noch eine Startgebühr von 5.000 Lire in besagtem Bauernhof zu entrichten.

Trotz des geringen Höhenunterschiedes von 600 m ist es eher schwieriger abzusaufen, als aufzudrehen. Vorausgesetzt, man wählt den richtigen Startzeitpunkt. Die Windspione unterhalb der Startplätze informieren über die pulsierenden Ablösungen.

Vorsicht! Viele Kabel und Materialseilbahnen in Hangnähe.

Kehrt man von Streckenflügen am späteren Nachmittag aus Osten zurück, kann die Geländestufe, die von St. Georgen nach Pfalzen hinauf führt, ein Heimkommen manchmal unmöglich machen. Punktesammler sollten das bei der Wahl ihrer Wendepunkt berücksichtigen.

Der Landeplatz gegenüber des Sportplatzes am südlichen Rand von Pfalzen ist so groß und unkompliziert anzufliegen, daß auch Drachenflugschüler diesen Landeplatz lieben.

Kronplatz

Der Kronplatz ist zwar als Ausgangspunkt für Streckenflüge ungeeignet, für skifahrende Gleitschirmflieger mit Familie jedoch optimal.

Zur Mittagszeit kann man ein bis zwei Stunden in der aus der Südseite emporkommenden Thermik den Kronplatz bis zu t000 m überhöhen, um anschließend nach einer Toplandung auf den weitläufigen Gipfelbereich noch den Nachmittag mit der Familie beim Skifahren zu verbringen. Startrichtung Südost bis West.

Südlich von Bruneck starten die Bahnen in dieses Skigebiet, das dieses Jahr bis zum ersten Mai in Betrieb bleiben soll.

Gais

Der Startplatz in Gais ist nur für Gleitschirmflieger zugelassen.

Bitte sich vor dem Start am Landeplatz - in der Nähe des Sportplatzes - erkundigen, wo die Landegebühr zu entrichten ist.

Zum Startplatz fährt man von Gais Richtung Norden nach Uttenheim, dort nach Osten über eine kleine Brücke und folgt den Wegweisern nach Mühlbach. Nach ca. 50o Höhenmetern fährt man weiter links empor Richtung »Forcher«. Der Startplatz befindet sich bei einem alten Bauernhaus neben einem großen Windsack. Sehr beengte Parkmöglichkeiten!

Drachen am Startplatz Pfalzen/Kofel

Kleiner Berg. Große Thermik. Golzentipp bei Obertilliach im Gailtal.

Startrichtung Südost bis Südwest.

Der Landeplatz ist durch eine Windfahne gekennzeichnet und befindet sich neben dem Sportplatz in Gais. Bei nördlichen Winden ist in diesem Fluggebiet höchste Vorsicht geboten, da sehr schnell gefährliche Turbulenzen im Bereich des Ausganges des Tauferer Tales entstehen.

Landeanflug nach Sillian

Sillian

Das größte und bekannteste Fluggebiet im Pustertal ist sicherlich am Thurntaler in Sillian zu finden. Die fliegerische Infrastruktur ist hier am besten ausgebildet. Mit der »Blue-Sky« Flugschule, die in der Talstation der Thurntaler- Seilbahn ansässig ist, findet man einen kompetenten Ansprechpartner für alle Belange rund um den Flugsport. Hier stehen Wetterinformationen und alles, was das Fliegerherz begehrt zur Verfügung. Vor der Auffahrt mit der Bahn kann man hier auch die Landekarten erwerben und die neuesten Informationen einholen.

In Sillian selber stehen Startplätze für alle Windrichtungen bereit. Die Bahn ist bis Ostern und evtl. etwas länger, in Abhängigkeit von der Schneelage, in Betrieb.

Sollte die Bahn nicht mehr in Betrieb sein, können alle Startplätze am Thurntaler auch mit dem Auto über Außervillgraten und Thurntalerrast und dann einem kurzen Fußmarsch erreicht werden.

Startplätze Sillian Thurntaler Bergstation

Der Hauptstartplatz vor allem im Winter und Frühjahr, wenn am Thurntaler noch Skibetrieb herrscht und man von der Bergstation der Gondel noch mit dem Sessellift weiterfahren kann. Der Startplatz ist gut für fast alle Windrichtungen, außer kräftigem Nordwest. Die 1300 m Höhenunterschied bis ins Tal machen die Thermiksuche leicht. Ausgezeichneter Punkt für frühen Start und weite Streckenflüge.

Alpeggele

Von der Bergstation geht man etwa 10 0 m nach links aufwärts bis zu einem Windfähnchen. Vor allem Ausweichstartplatz, wenn die Bahn nicht mehr in Betrieb ist. Alle Windrichtungen außer Nord. 1000 m bis ins Tal.

Stalpen

Sollte die Bahn nicht in Betrieb sein oder ein wirklich sehr guter thermischer Tag anstehen, kann man auch am Startplatz Stalpen in die

Im Gailtal mit **Blick Richtung Westen.**

dritte Dimension einsteigen.

An der Kirche in Sillian folgt man der asphaltierten und ausgeschilderten Straße bis zu einer relativ großen Parkmöglichkeit neben der Bahntrasse mit Blick auf den Landeplatz.

Der Höhenunterschied von knapp 50o m bis zum Landeplatz fordert jedoch konzentriertes Fliegen, um die Thermik nicht zu verpassen.

An manchen Tagen kann es trotzdem passieren, daß man in der vormittags noch nicht ausgeheizten Talinversion steckenbleibt, während man am Thurntaler, oberhalb der Inversion, schon bis zur Basis durchzentrieren kann.

Drachen starten nordwestlich des Parkplatzes, Gleitschirmflieger müssen hinter dem Bauernhof entlang am Waldrand zum Startplatz gehen. Bitte die Gleitschirme nicht außerhalb der Absperrung auslegen.

Nachmittags häufig Soaring im Talwind möglich. Kommt der Talwind am Landeplatz nicht regulär aus Osten, ist eine Auffahrt nicht sinnvoll!

Sattel

Ein Startplatz für nördliche Winde, allerdings erst ab dem Frühsommer.

Am westlichen Ortseingang biegt man bei einer kleinen Kapelle nach Süden ab.

Nachdem man die Drau und die Bahngleise überquert hat, folgt man der ausgeschilderten Forststraße bis zur Leckfeldhütte (1.925 m) und von dort weiter über einige Serpentinen zum Startplatz am Sattel (2.122 m). Hier findet sich eine Drachenrampe, neben der auch Gleitschirme ausgelegt werden können.

Die nordseitig ausgerichtete Straße ist im Frühjahr aufgrund der Schneelage meistens nicht zu befahren, ab dem Frühsommer bietet der Startplatz aber eine gute Möglichkeit, auch bei nördlichen Höhenwinden am späteren Nachmittag zu Genußflügen bis in die steinerne Welt der Dolomiten aufzubrechen.

Landeplätze Sillian

Bei allen Sillianer Flugbergen wird mit Gleitschirmen auf einer Wiese südlich der Talstation gelandet. Großer Windsack. Am Nachmittag häufig starker Talwind, meistens aus Ost, gelegentlich aber bei westlichen Höhenwinden auch aus Westen.

Autos bitte nur auf dem Parkplatz der Seilbahn abstellen.

Drachen finden zwischen Heinfels und Tassenbach südlich der Straße einen sehr großzügigen Landeplatz.

Drachenlandeplatz **Sillian**

Am Startplatz in Gais. Schneefrei schon im März.

Golzentipp-Scheibe/Obertilliach

Streng genommen gehört dieses wunderschöne Fluggebiet am Beginn das Gailtales nicht mehr zum Pustertal. Trotzdem soll es nicht unerwähnt bleiben, da es sowohl meteorologisch als auch geographisch, besonders aber streckenflugtechnisch mit dem Pustertal zu verbinden ist. Orographisch ist es vom Pustertal durch den Kartitscher Sattel getrennt. Östlich davon in aller Regel östlicher Talwind, der in Richtung Villach sehr an Stärke zunimmt.

Auffahrt mit einem Doppelsessellift von Obertilliach aus, der seinen Betrieb nach Ostern meistens einstellt. Oder bei freier Straße der Beschilderung zur Connyalm folgen und den Wagen unterhalb derAlm an einer scharfen Rechtskurve abstellen. Von dort in io Minuten zu Fuß zum Startplatz.

Die 600 m Höhenunterschied vom Startplatz Scheibe (2.016 m) bis ins Tal sind für den Thermikeinstieg völlig ausreichend. Da man bereits sehr früh starten kann, ist dieses Fluggebiet für Streckenflieger ein echter Geheimtipp. Nicht nur Flüge in Richtung Pustertal oder Emberger Alm, sondern auch Ausflüge entlang der wildromantischen Karnischen Alpen lassen sich von hier aus beginnen.

Startrichtungen Südost (Scheibe) bis Südwest (oberhalb der Bergstation).

Sogar bei zu starkem Westwind in Sillian kann man hier oft noch gute Flugbedingungen vorfinden.

Der Landeplatz von Obertilliach befindet sich südlich mehrere hundert Meter unterhalb der Straße am westlichen Ortseingang gegenüber dem Cafe Weiler. Windsack. Sehr groß, allerdings leichte Hanglage. Bitte Autos nicht am Landeplatz parken!

Hochstein

Der Hochstein, der mit der gleichnamigen Hütte auch als Wendepunkt genutzt wird, ist durch eine Mautstraße erschlossen, die Drachen- und Gleitschirmpiloten bis fast zu den Startplätzen bringt. Das allerdings leider nur, wenn die Straße, meistens ab Anfang Mai, vom Schnee geräumt und für den Verkehr freigegeben wird.

Der Startplatz nach Ost und Südost erlaubt einen frühen Start für Ziel-Rück-Flüge entlang des gesamten Pustertales und weiter bis nach Sterzing.

Infos

Anreise

Vom Brenner auf der Autobahn bis zur Ausfahrt Brixen/Pustertal. Von dort auf der Landesstraße 49 bis nach Mühlbach, der westlichen Pforte des PustertaLes. Über Pass Thun, die Felbertauernstraße und Lienz kann man das Pustertal von Norden erreichen.
Von Osten aus Kärnten kommt man über die Tauernautobahn und Spittal ins Drautal (Emberger Alm) und von dort über Lienz (Zettersfeld) nach Sillian oder Obertilfiach (hierher auch über den Gailbergsattel von Oberdrauburg aus).

Wichtige Adressen

Flugschule Blue Sky Pustertal in Siltian
Tel.: #43/4842/576
www.bluesky-paragliding.com

Bahn Kronplatz
Tel.: +39/0474/548225
wwvv.cfolornitisuperski.com/crontour

Gitschberg
wwyv.eisacktal.com/meransen

Wetter und allgemeine Infos
www.austrocontroi.ot
wwvv.stollt

SWING GmbH
Badfeldring 25
D-82290 Landsberied

Tel.: --49 (0 8141-32 77 888
Fax: --49 (0) 8141-32 77 870
info @swing . de
www.swing . de

Testflüg im Info

Das Testberichtschema für Gleitsr g "längr 'c_giter

Die hier veröffentlichten Testberichte steilen Auszüge und Zusammenfassungen der im Rahmen der Musterprüfverfahren ermittelten Testflugprotokotle dar.
Jedes Gerät wird von zwei DHV-Testpiloten geflogen. Gleitsegel-Testflugprogramme werden grundsätzlich an der unteren und an der oberen Gewichtsgrenze geflogen. Da sich daraus oft abweichende Beurteilungen ergeben, veröffentlichen wir die Ergebnisse für die jeweiligen Gewichtsgrenzen und nicht nur eine Zusammenfassung.
Gesamtnoten ergeben sich aus der jeweils ungünstigsten Einzelbeurteilung. Dies gilt sowohl für die Gesamtklassifizierung als auch für die Noten für die einzelnen Manöver.
Geschwindigkeitsangaben werden mit Bräuniger-Flügelradsensoren ermittelt, die werksseitig speziell geeicht wurden. Die Ergebnisse sind trotzdem mit den zwangsläufigen Unsicherheiten behaftet und daher nur als Richtwerte zu verstehen.
Bei Hängegleitertests besteht das generelle Problem, dass Trimmmaßnahmen die Flugeigenschaften beeinflussen. Die Testflüge erfolgen mit demselben Gerät und derselben Trimmeinstellung, mit welcher auch die Flugmechanik-Messfahrt durchgeführt wurde.

für Piloten, die an einem einfachen und unproblematischen Flugverhalten interessiert sind.

2= für Piloten, die den Ausbildungsstand Beschränkter Luftfahrerschein (A-Schein) haben und genussvolles Fliegen vorziehen.

3 = für Piloten, die den Ausbildungsstand Unbeschränkter Luftfahrerschein (B-Schein) haben und regelmäßig und in kurzen Zeitabständen fliegen.

KLA G fieS

1= Gleitsegel mit gutmütigem, weitgehend fehlerverzeihendem Flugverhalten.

1-2 = Gleitsegel mit gutmütigem Flugverhalten.

2 = Gleitsegel mit anspruchsvollem Flugverhalten und dynamischen Reaktionen auf Störungen und Pilotenfehler. Für Piloten mit Könnensstand »Performance« und regelmäßiger Flugpraxis.

2-3 = Gleitsegel mit sehr anspruchsvollem Flugverhalten und heftigen Reaktionen auf Störungen. Geringer Spielraum für Pilotenfehler. Für Piloten mit Könnensstand »Sicherheitstraining« und umfassender Flugerfahrung sowie regelmäßiger Flugpraxis.

3 = Gleitsegel mit sehr anspruchsvollem Flugverhalten und sehr heftigen Reaktionen auf Störungen. Kein Spielraum für Pilotenfehler. Für Piloten mit Könnensstand »Sicherheitstraining« und ständiger Flugpraxis.

E = Spezielle Einweisung erforderlich.

G = Spezielles Gurtzeug erforderlich, sonst besteht keine Zulassung.

Druckfehlerkorrektur vorbehalten!

AA ZL GS-01-716-99

EPIC S/AIRWAVE GLIDERS

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	2 / GH	
Sitzzahl	1	
Trimmsystem	Fußbeschleuniger	
Windenschlepp	Ja	
Verhalten bei	min, Startgewicht (65 kg)	man. Startgewicht (88 kg)
Füllverhalten	gleichmassig, sofort	gleichmassig, sofort
Aufziehverhalten	kernen sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		48 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlrch	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Sackfluggrenze	früh < ea cm	früh < 60 cm
Fullstallgrenze	durchschnittrieh 65 cm - MO cm	durchschniltlich 55 cm- 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
127.7.Y.		
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
Wegdrehen	90- 180 Grad	90- 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich mil Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEMDES EINKLAPPEN		
Wegdrehen		180 · 360 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig impulsiv
EN UND		
Stabilisieren	selbständig	selbständig
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzöger	selbständig verzögert
FULLSTALL SYMMETRISCH 27g11-4-9.1.4 2iTh		
FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG		
TRUDEL AUS [illegible]		
TRUDELN AUS STATION AREN! KURVENFLUG		
[illegible] RALE		
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek	selbständig
Landeverhalten	einfach	einfach

MIT

MZL GS-01-717-99

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	2 / GH	
Sitzzahl	1	
Trimmsystem	Fußbeschleuniger	
Windenschlepp	Ja	
Verhalten bei	min. Startgewicht (85 kg)	mau. Startgewicht (105 kg)
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommi sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		48 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Sackfluggrenze	früh < 60 cm	durchschnittlich 60 cm-75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
Wegdrehen	90 -180 Grad	90.180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich mit
	Verlangsamung	mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Wegdrehen		180 · 360 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
		mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
Stabilisieren	selbständig	selbständig
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz	einfach, keine Tendenz
	zum Strömungsabriss	zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Landeverhalten	einfach	einfach

MZL GS-01-718-99

LIAIRWAVE GLI

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	2 / GH	
Sitzzahl	1	
Trimmsystem	Fußbeschleuniger	
Windenschlepp	Ja	
Verhalten bei	min. Startgewicht (103 kg)	max. Start9ewicht 1128 kg)
Füllverhalten	gleichmässig. sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
St2rth2ndlino insgesamt	einfach	einfach
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		47 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - BO cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
Wegdrehen	90 · 180 Grad	90 -180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
Wegdrehen		180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
		mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
Stabilisieren	selbständig	selbständig
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz	einfach, keine Tendenz
	zum Strömungsabriss	zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG		
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		
TRUDELN AUS STATIONAREM KURVENFLUG		
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Landeverhalten	einfach	einfach

MZL GS-01-719-99

• Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 / GH	
Sitzzahl	1	
Trimmsystem	Fußbeschleuniger	
• Windenschlepp	ja	
Verhalten bei	min. Startgewicht (80 kg	max. Startgewicht (100 kg)
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig. sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG		
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	35 km/l)
Geschwindigkeit beschleunigt		50 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fu l l stallgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Vorbeschleunigung		gering
A ungsverhalten		selbständig schnell
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Wegdrehen		< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit		gering
Höhenverlust		gering
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
Stabilisieren	selbständig	selbständig
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz	einfach, keine Tendenz
	Strömungsabriss	zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG		
FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG		
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		
TRUDELN AUS STATIONAREM KURVENFLUG		
STEILSPI		
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Landeverhalten	einfach	einfach
ERG NZUNGEN ZUR FLUGSICH		

MZL GS-01-720-99

NOVA NEW 23/NOVA		
Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 / GH	
Sitzzahl	1	
Trimmsystem	Fußbeschleuniger	
Windenschlepp	ja	
Verhalten bei	min. Startgewicht 170 kg)	max. Startgewicht (90 kg)
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		50 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
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
Vorbeschleunigung	gering es	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Wegdrehen		< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit		gering
Höhenverlust		gering
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
Stabilisieren	selbständig	selbständig
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz	einfach, keine Tendenz
	zum Strömungsabriss	zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG		
FULLSTALL ASYMMETRISCHE A LEITUNG		
TRUDELN AUS TRINIMGESCHWI DIGKEIT		
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Landeverhalten	einfach	einfach

GNU GS-01-721-99

NOVA PHELIX ZI/NOVA

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (55 kg)	max. Startgewicht (80 kg)
FC; ui		
Füllverhalten	&ichmässig, sofort	gleichmässig. sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG		
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		50 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
EM221		
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	durchschnittlich
ERZIEHEN		
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm ; 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN		
Vorbeschieunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	Selbständig schnell	selbständig schnell
L.?.? LAPPEN		
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EIN KLAPPEN BESCH	z 1	
Wegdrehen		< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit		gering
Höhenverlust		gering
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN		
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
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
TRUDELN AUS TREINIGESCNWINDIGKEIT		
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		
STEILSPIRALE		
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	.selbständig
¡2!		
Landeverhalten	einfach	einfach

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

Leistung
- aber
sicher!

P▲70

Der
Hochleistungsintermediate

Streckung 5,73

DHV 2

beschleunigt 2-3 bei 51 km/h

PÄRÄTECH

D/A:
Aeraspart hm GmbH
Grafenstr 2.6
D-83094.8rsinnetiburg
Tel, +49 80341 834, Fax 3384
email InfodAios ort.da

CH.
PARATECH AG
Pöppelä4
CHi'295 65Tilleg
Tel. 071i.7873031;.Fax 7873032
email riiii9irdebluesein ch

www.PARATEGH.ch

MZL GS-01-722-99

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 - 2 / GH	
Sitzzahl	1	
Trimmsystem	Fußbeschleuniger	
Windenschlepp	Ja	
Verhalten bei	min. Starteewicht (55 kg)	max. Startgewicht (75 kg)
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
	1 - 2	
Trimmgeschwindigkeit	37 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		48 km/h
Rolldämpfung	durchschnlittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm 75 cm	durchschnittlich 60 cer - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
Wegdrehen	90 -180 Grad	90 · 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbslandigselbstendg	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Wegdrehen		90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz	einfach. keine Tendenz
	zum Strömungsabriss	zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Landeverhalten	einfach	einfach

6-Stall: nickt bei der B-Stallausleitung deutlich nach hinten.

MZL GS-01-724-99

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 / GH	
Sitzzahl	1	
Trimmsystem	Fußbeschleuniger	
Windenschlepp	Ja	
Verhalten bei	min. Startgewicht (73 kg)	max. Startgewicht (90 kg)
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	hoch	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	36 km/11
Geschwindigkeit beschleunigt		45 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	hoch
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
Wendigkeit	hoch	hoch
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hach
Vorbeschleunigung	gering	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	gering mit Verlangsamung
	mit Beschleunigung	
Höhenverlust	durchschnittlich	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Wegdrehen		90 -180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich mit
		Verlangsamung
Höhenverlust		gering
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz	einfach, keine Tendenz
	zum Strömungsabriss	zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Landeverhalten	einfach	einfach

MZL GS-01-725-99

APC

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 / GH	
Sitzzahl	1	
Trimmsystem	Fußbeschleuniger	
Windenschlepp	Ja	
Verhalten bei	min. Startgewicht (85 kg)	max. Startgewicht (105 kg)
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	gering
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
Trimmgeschwindigkeit	38 km/h	38 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		47 km/h
Rolldämpfung	hoch	hoch
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	hoch	hoch
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	spät > 90 crispät > 90 cm	
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	seihslateig verzögert	selbständig schnell
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering mit Verlangsamung	gering mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Wegdrehen		< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit		gering mit Verlangsamung
Höhenverlust		gering
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Landeverhalten	einfach	einfach

ERGANZUNGEN ZUR FLUGSICHERH

MZL GS-01-726-99

APCO FUSION L/APCO AVIATION FF

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 / GH	
Sitzzahl	1	
Trimmsystem	Fußbeschleuniger	
Windenschlepp	Ja	
Verhalten bei	min. Startgewicht (100 kg)	max. Startgewicht (120 kg)
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	hoch
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
Trimmgeschwindigkeit	38 km/h	39 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		45 km/h
Rolldämpfung	hoch	hoch
Trudeltendenz	nicht vorhanden	gering
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	hoch	hoch
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät 75 cm
Fullstallgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering mit Verlangsamung	gering mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Wegdrehen		< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit		gering mit Verlangsamung
Höhenverlust		gering
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach. keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1	1
TRUDELN AUS STATIONAREM KURVENFLUG	1	1
SM PIRALE	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einleitung	einfach	einfach
Ausleizung	selbständig	selbständig
Landeverhalten	einfach	einfach

MZL GS-01-727-99

ASTRAL 2.26/SWING FLUGSPORTGERÄTE

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (80 kg)	max. Startgewicht (105 kg)
START		
Füllverhalten	gleichmässig. sofort	gleichmässig. sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG		
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		53 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING		
Trudeltendenz	nicht vorhanden	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
ÜBERZIEH		
Sackfluglenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN		
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
Wegdrehen	180- 360 Grad	180 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Wegdrehen		180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN		
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz	einfach, keine Tendenz
	zum Strömungsabriss	zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		
STEILSPIRALE		
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINENSTALL		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG		
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

MZL GS-01:728-99

ASTRAL 2.24/SWING FLUGSPORTGERÄTE

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

Verhalten bei	min. Startgewicht 170 kg)	max. Startgewicht (90 kg)
START		
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG		
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		51 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING		
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
ÜBERZIEH		
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm 75 cm	früh < 60 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN		
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
Wegdrehen	90 -180 Grad	90 · 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich mit Verlangsa-
		mung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Wegdrehen		180 · 360 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN		
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz	einfach, keine Tendenz
	zum Strömungsabriss	zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		
STEILSPIRALE		
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINENSTALL		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG		
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

MZL GS-01-729-99

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (100 kg)	max. Startgewicht (120 kg)
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	einfach
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		45 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	hoch	durchschnittlich
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich GO cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 um - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
Wegdrehen	90.180 Grad	90.180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering mit Verlangsamung	gering mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Wegdrehen		< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit		gering mit Verlangsamung
Höhenverlust		gering
Stabilisierung		selbständig
hffniindev0rhaltan		selbständig schnell
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schneil	selbständig schnell
Einleitung	einfach	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	:selbständig	selbständig
Landeverhalten	einfach	durchschnittlich

MZL GS-01-730-99

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (85 kg)	max. Startgewicht (105 kg)
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	einfach
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	36 ein
Geschwindigkeit beschleunigt		45 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	hoch	durchschnittlich
Sackfluggrenze	durchschnittlich 50 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm -75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm -80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
Wegdrehen	90 · 180 Grad	90 · 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering mit Verlangsamung	gering mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Wegdrehen		90 -180 Grad
Drehgeschwindigkeit		gering mit Verlangsamung
Höhenverlust		gering
Stabilisierung		seihständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, kerne Tendenz zum Strömungsabriss	einfach. keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Landeverhalten	einfach	durchschnittlich

MZL GS-01-731-99

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 - 2 / GH	
Sitzzahl	1	
Trimmsystem	Fußbeschleuniger	
VVindenschlepp	Ja	
Verhalten bei	min. Startgewicht (78 kg(	max. Startgewicht (90 kg)
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	durchschnittlich
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		43 km/h
Rolldämpfung	hoch	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	hoch	hoch
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
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
Wegdrehen	< 90 Grad	90.180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Wegdrehen		90 -180 Grad
Drehgeschwindigkeit		gering mit Verlangsamung
Höhenverlust		gering
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einleitung	durchschnittlich	durchschnitt e
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Landeverhalten	einfach	einfach

MZL GS-01.732-00

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	2-3 /GH	
Sitzzahl	1	
Trimmsystem	Fußbeschleuniger	
Windenschlepp	Ja	
Verhalten bei	min. Startgewicht (95 kgl	max. Startgewicht (120 kgl
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		54 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeitendenz	durchschnittlich	gering
Steuerweg	gering	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch
Sackfluggrenze	früh < 60 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	früh < 65 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	durchschnittlich
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	nicht selbständig	selbständig verzögert
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
Wegdrehen	>360 Grad	>360 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch	durchschnittlich
Höhenverlust	hoch	durchschnitAch
Stabilisierung	anspruchsvolles Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Öffnungsverhalten	nicht selbständig durch Pumpen mit Bremse	nicht selbständig durch Gegenbremsen
Wegdrehen		)360 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		einfaches Gegenbremsen
Öffnungsverhalten		nicht selbständig durch Gegenbremsen
Stabilisieren	anspruchsvolles Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	gering	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	durchschnittlich
Gegendrehen	anspruchsvoll, Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	nicht selbständig durch Pumpen mit Bremse	nicht selbständig durch Gegenbremsen
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	durchschnittlich	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 · 360 Grad
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständ	selbständig
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich

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

Anweliai

Verhalten bei	min. Startgewicht (80 kg)	max. Startgewicht (100 kg)
	-.- 4	
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
t Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
	1 - 2	
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		50 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
tt	_Ame	k:11.111 3.11
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch
	4r ermanns.	AIZZ1
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60cm 75cm	durchschnittlich 60cm • 75cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65cm . 80cm	durchschnittlich 65cm -
Bremskraftanstieg Tj	durchschnittlich	durchschnittlich
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
	PEN	
Wegdrehen	90 . 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
1r		
Wegdrehen		90 . 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
ei; WS EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1 -2		2.2
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

[MIMPUTZUFNiJAii:11"

FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG

Vizir L

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG

F77-77WeEMILPF

Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
U• '117111	rMIZIMOr	
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Landeverhalten	einfach	einfach

ICHERHEIT

MZL 01-357-99

Klassifizierung	3E
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	95 kg- 153 kg / 1
UL-Schlepp	Ja
Windenschlepp	Ja
Gerätegewicht (ohne Packsack)	39 kg
Fläche	12,6 m2
Spannweite	12,9m
Doppelsegel	100%
Rippen	18
Trimmvorrichtung	Wölbklaggen
Art des Steuerbügels	profiliert
Steuerbügelbasis	Speedbar
Besonderheiten	Starrflügel in CFK-Bauweise;Klapprippen;einfahrbahre Wölbklappe; Fläche variabel 12,6m2 -13,5m2, Spoilersteuerung über bewegl. Trapez angelenkt.

	WOLMAPPE15 GRAD
Statische Lastigkeit	leicht hecktastig
Aerodynamische Lastigkeit	neutral
Abhebegeschwindigkeit	gering

	WOLGKLAPPEO GRAD	WMMAPPE 65 GRAD
V min (km/h)	35	30
V max (km/h)	>80	>80
Bügeldruck bei 60 km/h	gering	gering
Bügeldruck bei 80 km/h	gering	gering-durchschnittlich
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren	kein Gieren

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

Geradeausflug - Bügel langsam vor	stabiler Sackflug	stabiler Sackflug
Geradeausflug Bügel schnell vor	nickt schwach ab	nickt schwach ab
Kurvenflug - Bügel langsam vor	Kurvensackflug	Kurvensackflug
Kurvenflug - Bügel schnell vor	nickt deutlich in die Kurve	nickt deutlich in die Kurve
Provoziertes Trudeln	keine Trudelneigung	keine Trudelneigung

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

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

Trudeln läßt sich im Extremfall provozieren und ist unbedingt zu unterlassen. Einweisung bzgl. Aufbau und Flug ist erforderlich.

MZL 01-358-99

Klassifizierung	1-2
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	82 kg - 145 kg /1
UL-Schlepp	Ja
Windenschlepp	Ja
Gerätegewicht (ohne Packsack)	27,5 kg
Fläche	15,4 m2
Spannweite	9,4 m
Doppelsegel	ca. 60 %
Lattenzahl	15/2
Trimmvorrichtung	
kt des Steuerbügels	Rundrohr
Steuerbügelbasis	Speedbar
Besonderheiten	

Statische Lastigkeit	leicht hecklastig
Aerodynamische Lastigkeit	neutral
Abhebegeschwindigkeit	gering

V min (km/h)	28
V max (km/h)	80
Bügeldruck bei 60 km/h	durchschnittlich
Bügeldruck bei 80 km/h	durchschnittlich-hoch
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren

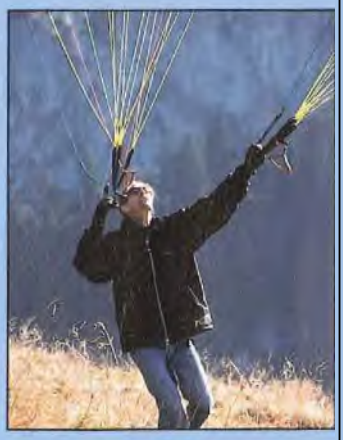
Kraftaufwand für Einleiten	durchschnittlich
Kraftaufwand für Ausleiten	durchschnittlich
Rollzeit für Einleiten	durchschnittlich
Rollzeit für Ausleiten	durchschnittlich
Schräglage bei V min.sink	neutral

Geradeausflug - Bügel langsam vor	problemlos
Geradeausflug - Bügel schnell vor	problemlos
Kurvenflug - Bügel langsam vor	problemlos
Kurvenflug - Bügel schnell vor	problemlos
Provoziertes Trudeln	max. 1/2 Umdrehung möglich

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

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

HIGH QUALITY FOR HIGH ADVENTURE!



» SHOP 2000

1.Outdoor Jacke

Multifunktionsjacke mit Stickerei auf linker Brust und am Kragen hinten. Verstellbare Ärmelbündchen und Gummizug am Bund. Abfütterung mit Qualitätsfleece. Außen zwei Seitentaschen und Ärmeltasche links. Brusttasche innen links mit Klettverschluss. RV-Abdeckung innen,
Oberstoff: Lazzati New Ulk, High Tech Line aus 100% PA mit Beschichtung, Wassersäule 2000mm, atmungsaktiv und winddicht.
Futter: Pontetorto Qualitätsfleete, 100% PL, I60g/qm
Farben: schwarz und blau
Grössen: 5 - M - L - XL
Preis: 199,00 DM/101,80 EUR

2. V-Neck

Piquet S-Shirt mit V-Kragen, 100% gekämmte Baumwolle, 260g/qm, feingestricker Kragen, flache Doppelnähte an Schulter, Kragen, Ärmeln und Bund. Durchgehendes Nackenband. Einfarbiger Rückenprint „Spread your Wings".
Farben: schwarz und blau
Grössen: S - M - L - XL
Preis: 48,00 DM/24,60 EUR

3. Polo Shirt

Piquet Polo-Shirt mit Dreiknopfleiste aus 100% gekämmter Baumwolle, 190g/qm. Kleine Stickerei auf linker Brust. Feingestrickter Kragen und Ärmelbündchen, durchgehendes Kragenband, flache Doppelnähte an Kragen, Ärmeln und Bund
Farben: schwarz und blau
Grössen: 5 - M - L - XL
Preis: 41,00 DM/21,00 EUR

4. T-Shirt

Jersey T-Shirt aus 100% gekämmter BW 180g/qm. Feingestrickter Kragen, flache Doppelnähte an Kragen, Ärmeln und Bund. Durchgehendes Nackenband. Einfarbiger Rückenprint „Spread your Wings".
Farben: schwarz und blau
Grössen: 5 - M - L - XL
Preis: 28,00 DM/ **14,40** EUR

5. Woolcap

Strickmütze aus 100% Polyacryl mit erhabener Stickerei.
Preis: 21,00 DM/10,80 EUR

Bestellung auf der Rückseite
oder im Internet unter www.dhv.de

MAIL .SHOP 2000

6. Abgehoben - in Tuch-fühlung mit den *Alpen*
Ein Bildband von Andreas Busslanger
Traumhafte Farbbilder übers Gleitschirmfliegen auf 120 Seiten.
Preis: 98,00 DM/50,10 EUR

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

Z DHV-Titanuhr
Swiss-Quarzwerk, Mineralglas, wasserdicht, Klett- oder Leder-armbarmband (bei Bestellung bitte angeben), 6 Monate Garantie.
Preis: 98,00 DM/50,10 EUR

f ree,

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

(Ohne Abbildung)

10. Prüfungsfragen
- Für Befähigungsnachweise A Hängegleiten, A Gleitsegeln, Preis: 24,00 DM/ 12,30 EUR
- Per B Hängegleiten, B Gleltsegeln,GS-Windenschlepp, HG-Windenschlepp, VOndenfahrer, Preis: 20,00 Orlf10,25 EUR
- Für Flugfunk, Preis: ZOO DM/3,60 EUR
- Prüffragen Lernprogramm für Theorieausbildung:
  Voraussetzung: DOS-Rechner 286 oder höhen DOS 5.0 oder höher, Diskettenlaufwerk 3 112 Zoll, Festplatte, je eine Diskette ffir die Ausbildung Hängegleiter A-Schein, Gleitsegel A-Schein, Gleitsegel und Hängegleiter B-Schein,
  Preis pro Diskette: 24,00 DM/12,30 EUR

II, Rettungsschnur-Set
Bestehend aus 30m Nylon-Flechtschnur und 30g Bleigewicht; Preis: 8,00 DM14,10 EUR

12.Icao-Karten
Alle Kartenblätter der BRD; (München, Hamburg, Hannover, Berlin, Stuttgart, Frankfurt, Nürnberg, Rostock), Preis: 17,00 DM/8,70 EUR je Blatt

13.Flugbuch für *Drachenflieger und Gleitsegler*
Rubriken, Flug Nr., Gerätetyp. Datum, Ort, Höhendifferenz, Flugdauer, Wettet Wind, Bemerkungen und Vorkommnisse, Fluglehrerbestätigung, Erste -Hilfe-Anweisungen.
Preis: 8,00 DMF4,10 EUR

14.Drachenfliegen
Das Lehrbuch für Anfänger und fortgeschrittene von Peter Janssen und Klaus Tänzle?: weitere Autoren Peter Creniger und Knut v. Hentlg; erweiterte und auf den neuesten Stand gebrachte Neuauflage. Preis: 48,00 DM124,60 EUR

15.Drachenfliegen für Meister
Herausgegeben von Peter Janssen und Klaus Tanzier; weitere Autoren Helmut Denz, Dr. Victor Henne und Peter Cröniger zahlreiche Abbildungen, Preis: 48,00 Dhli24,60 EUR

16.Geltschirmsegeln
Das Lehrbuch Dir Anfänger und Fortgeschrittene von Peter Janssen, Christoph Kirsch und Klaus Tanzier Erweiterte und auf den neuesten Stand gebrachte Neuauflage.
Preis: 48,00 DM/24,60 EUR

IZ Gleltschirmsegeln für Meister
Das Buch über Riegen mit Hochleistern, Streckenfilegen, Alpines Ellegen. Von Tonl Bender, Peter Janssen, Klaus Tänz/er, Sepp Gschwendtner, Peter Cröniger, Dr Victor Herde; reich illustriert.
Preis: 44,00 DM122,60 EUR

18.Info - Sammelordner
Preis: 0,50 DM10,26 EUR

19.Starten, *Steuern, Landen* mit dem *Gleitschirm*
Der Lehr-1111m zeigt die Gleitschirm-Flugtechnik entsprechend dem Lehrplan. Über den reinen Lehrmitren hinaus ist der Film auch schön anzuschauen. Herstellung: Charlle Jöst zusammen mit dem DHV-Lehrteam. Fllmdauer: 20 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video. Preis: 30,00 DM115,35 EUR

20. Starten, Steuern, Landen *mit* dem Drachen
DHV-Lehrfilm filr Drachennlegen. Darstellung der richtigen Flugtechnik für den Start, den Flug und die Landung. Herstellung: Ralf fleuber zusammen mit dem DHV-Lehrteam. Filmdauer: 15 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video. Preis: 30,00 DM/15,35 EUR

21.Test
Spannung und Action bei den Güteslegeltests der Drachen und Gleitschirme, Ausloten der Grenzbereiche durch extreme Flugmanöver bei den Testflügen, Herstellung: Charlie löst. Filmdauer: 20 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video. Preis: 40,00 DM/20,50 EUR

22, *Heiter bis* wolkig
Heiteres und Lustiges aus den Anfangstagen des Drachenfliegens.
Herstellung: 1985, zusammengestellt von Charlie löst aus zahlreichen Amateurstreifen.
Filmdauer: 25 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video. Preis: 40,00 DM/20,50 EUR

Bestellformular: (Bitte direkt schicken an DHV • Postfach 88 • D-83701 Gmund am Tegernsee, oder faxen an 0049/802219675-99). Bestellung auch im Internet unter www.dhv.de

Name: _____ Telefon: _____

Mitgliedsnummer: _____ Fax: _____

Straße: _____ email: _____

Ort: _____ Datum Unterschrift: _____

Artikel	Bezeichnung	Anzahl	**Farbe**	**Größe**	Einzelpreis (DM/EUR)

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

199/00

6 tugbetriebsordnung (FB0) für Hängegleiter und Gleitsegel

Vorbemerkung: Die Flugbetriebsordnung für Hängegleiter und Gleitsegel (FB0) wird vom DHV als Beauftragtem des BMVBW nach § 21 a Absatz 4 LuftVO erlassen. Sie ergänzt die Allgemeinen Luftverkehrsvorschriften speziell für den Betrieb von Hängegleitern und Gleitsegeln. Letztmals wurde die FB0 im Jahr 1995 vollständig veröffentlicht. Um sie an die rechtliche und betriebliche Entwicklung anzupassen, wurde sie überarbeitet und unter Berücksichtigung der früheren Änderungen neu verfasst, Die nachfolgend bekanntgegebene Neufassung tritt am 1.4.2000 in Kraft.

Abschnitt 1: Allgemeine Regeln

1. Diese Flugbetriebsordnung gilt für den Flugbetrieb der Hängegleiter und Gleitsegel in Deutschland. Sie ergänzt die allgemeinen luftrechtlichen Vorschriften und berührt nicht deren Gültigkeit. Weitergehende Auflagen der Zulassungsstelle und Bestimmungen des Geländehalters sowie luftaufsichtliche Verfügungen sind vorrangig zu beachten.

2. Flugausrüstung und Schleppgerät müssen für die jeweilige Startart und Insassenzahl gemäß den Vorschriften zugelassen sowie aufeinander und auf die Insassen abgestimmt sein.

3. Vor dem Start hat der Pilot die für seinen Flug erforderlichen Wetterinformationen einzuholen. Die Wetterverhältnisse müssen erwarten lassen, daß der Pilot den vorgesehenen Landeplatz sicher erreicht. Ein Start darf nicht erfolgen, wenn die höchste Windgeschwindigkeit am Startplatz 2/3 der höchsterfliegbaren Geschwindigkeit des Fluggeräts übersteigt. Bei stark turbulenten Windverhältnissen darf nicht geflogen werden. Start und Landung erfolgen in der Regel gegen den Wind.

4. Der Pilot hat einen höhen- und entfernungsmäßigen Sicherheitsabstand einzuhalten, von Zoo m zu Autobahnen und von 5o m zu anderen Straßen mit Fahrverkehr, zu Eisenbahnlinien und zu in Betrieb befindlichen Skipisten, Liften und Bergbahnen, soweit nicht ein größerer Abstand vorgeschrieben oder ein geringerer Abstand durch die Geländezulassung erlaubt ist.

5. Die Drehrichtung mehrerer übereinander kreisender Fluggeräte wird von dem zuerst kreisenden bestimmt. Das langsamer steigende Fluggerät hat dem schneller steigenden auszuweichen. Bei einer Begegnung an einem Hindernis muß das Fluggerät, auf dessen linker Seite sich das Hindernis befindet, dem anderen Fluggerät ausweichen. Unmittelbar vor dem Einleiten einer Kurve muß sich der Pilot davon überzeugen, daß der Luftraum im geplanten Flugweg frei ist und keine Kollisionsgefahr besteht.

6. Flugzustände mit einer Neigung von mehr als go Grad um die Quer- oder Längsachse oder mit gegenläufiger Flügelanströmung (z. B. Trudeln) sind Kunstflug.

7. Sofern nicht eine andere Regelung getroffen ist oder Sicherheitsgründe entgegenstehen, besteht der Landeanflug aus Gegen-, Quer- und Endanflug, jeweils durch Linkskurven verbunden und zur Landemarkierung führend. Nach der Landung ist die Landefläche so schnell wir möglich freizumachen.

8. Bei Notfällen mit möglichem Hubschraubereinsatz ist der Luftraum um das Unfallgebiet weiträumig freizuhalten.

9. Erfolgt der Flugbetrieb auf einem auch für verkehrszulassungspflichtige Luftfahrzeuge zugelassenen Flugplatz, so müssen der Pilot und der Startleiter die theoretische Prüfung zum Unbeschränkten Luftfahrerschein für Gleitsegel oder Hängegleiter oder eine andere anzurechnende Prüfung abgelegt haben. Diese wird bei in Ausbildung befindlichen Piloten durch die Lehrberechtigung des Fluglehrers ersetzt.

10. Der Pilot hat eine Rettungsschnur mit einer Mindeslänge von 3o m und einer Mindestzerreißfestigkeit von 5o kg mitzuführen. Bei Flügen mit einem ständigen Abstand von weniger als 5o m über Grund muß ein Rettungsgerät nicht mitgeführt werden. Bei Flügen mit doppelsitzigen Gleitsegeln der Klassen 2-3 und 3 muß die mitfliegende Person einen Luftfahrerschein besitzen.

11. Bei Gleitsegelflügen muß ein Rückenschutz verwendet werden, es sei denn, daß mit einer Landung im Wasser zu rechnen ist oder der Gleitschirm nur mit Gurtzeug betrieben werden darf, an dem kein Rückenschutz angebracht werden kann. Bei Gurtzeug, das vor dem 1.1.2000 zugelassen wurde, muß der Rückenschutz nicht zugelassen sein.

12. Die mitzuführenden Ausweise, Prüfplaketten und sonstigen Nachweise sind den Beauftragten für Luftaufsicht sowie den Startleitern auf Verlangen vorzuzeigen.

Abschnitt II: Startleitung

1. Startleitung kann durch Auflage in der Geländezulassung allgemein vorgeschrieben oder für den Einzelfall vom Beauftragten für Luftaufsicht angeordnet werden. Der Startleiter wird vom Geländehalter oder vom Beauftragten für Luftaufsicht bestellt. Er kann sich durch andere Personen vorübergehend oder teilweise vertreten lassen. Er und seine Vertreter müssen einen Luftfahrerschein für Hängegleiter oder Gleitsegel besitzen, bei Windenschlepp die Winden-Schleppstartberechtigung.

2. Der Startleiter sorgt auf dem gesamten Fluggelände einschließlich verschiedener Start und Landestellen für einen sicheren und ordnungsgemäßen Betriebsablauf. Wenn vor oder beim Start mit anderen Personen Sprech- oder Zeichenverbindung zu bestehen hat, so hält der Startleiter diese Verbindung für den Piloten aufrecht.

3. Wenn Startleitung vorgeschrieben oder angeordnet ist, darf nur gestartet werden, solange dieser das Starten freigibt. Der Pilot muß sich vor dem Start bei ihm melden. Die Startfreigabe entbindet den Piloten

nicht von seiner persönlichen Sorgfaltspflicht, er startet auf eigene Gefahr und in eigener Verantwortung. Erläßt der Startleiter ein generelles Startverbot, so darf auch in seiner Abwesenheit niemand starten, solange der Grund für das Startverbot fortbesteht.

4. Ist keine Startleitung vorgeschrieben oder angeordnet, so haben die Starts in gegenseitiger Absprache unter Ausschluß einer Gefährdung Dritter zu erfolgen.

Abschnitt III: Windenschleppbetrieb

1. Zwischen Startstelle und Windenführer müssen Sichtverbindung und sichere Sprechverbindung bestehen, Bei einer Schlepphöhe von mehr als 45o m über Grund muß zusätzlich eine sichere Sprechverbindung zwischen Pilot und Windenführer oder Startleiter bestehen.

2. Zwischen mehreren Startstellen muß eine eindeutige Verständigung, insbesondere über die Startreihenfolge, möglich sein. Parallele Startvorgänge zu gleicher Zeit sind verboten. Ausnahmen bedürfen der Erlaubnis der Zulassungsstelle.

3. Schleppstarts dürfen nur mit einem Startleiter oder dessen Vertreter durchgeführt werden. Der Pilot kann die Funktion des Startleiters selbst wahrnehmen, wenn er den Unbeschränkten Luftfahrerschein mit Windenschleppstartberechtigung besitzt und eine bedienungsfreie Sprechverbindung vom Piloten zum Windenführer besteht.

4. Die in Betrieb befindliche Schleppwinde ist durch eine gelbe Rundumleuchte zu kennzeichnen. Hängegleiter sind mit Steuerbügelrädern oder einer vergleichbaren Vorrichtung zu versehen.

5. Der Windenführer muß die Betriebssicherheit der Schleppwinde einschließlich der Seilauslegung, des Schleppgeländes und der Sprechverbindungen zur Winde gewährleisten. Das Schleppseil ist geradlinig, hindernisfrei und ohne Schlaufenbildung und Seilüberlagen auszulegen; bei Hängegleiterbetrieb mit mobilen Schleppwinden kann das Schleppseil im Startbereich in 5-Schlaufen ausgelegt werden.

6. Die größtmögliche Steigfluglage darf nur allmählich eingenommen werden. Im Steigflug ist die vom Hersteller des Fluggerätes angegebene Schleppgeschwindigkeit einzuhalten. Während des gesamten Schlepp- und Seifeinhofvorgangs muß die Berührung des Schleppseils mit einem Hindernis ausgeschlossen sein. Die Schleppwinde und deren Seitenbereiche dürfen mit eingeklinktem Schleppseil nicht überflogen werden.

7. Wenn sich andere Luftfahrzeuge dem Schleppseil nähern, muß der Pilot das Schleppseil ausklinken. Windenführer, Startleiter und Pilot haben auf die Annäherung von Luftfahrzeugen zu achten und sich gegenseitig die Annäherung zu melden. Wenn keine Sprechverbindung besteht, erfolgt die Meldung an den Piloten durch Wegnahme der Seilzugkraft.

8. Der Windenführer muß den Startvorgang in einer Gefahrensituation abbrechen und im Notfall das Schleppseil kappen.

9. Für Winden-Doppelsitzerschlepp muß der Pilot die Passagierflug- und die Winden-Schleppstartberechtigung besitzen. Pilot und Windenführer müssen von einem dazu berechtigten Fluglehrer theoretisch und praktisch mit Doppelsitzerschlepp vertraut gemacht sein.

10. Stufenschlepp ist nur zulässig, wenn Schleppgerät und Schleppgelände für Stufenschlepp zugelassen sind, der Pilot den Unbeschränkten Luftfahrerschein mit Windenschleppstartberechtigung besitzt, Pilot und Windenführer von einem dazu berechtigten Fluglehrer theoretisch und praktisch mit Stufenschlepp vertrautgemacht sind, zwischen Pilot und Windenführer eine sichere Sprechverbindung besteht und eine Sicherheitsmindeshöhe von 150 m über Grund eingehalten wird.

11.

Kommandos von der Startstelle an den Windenführer:	Bestätigung des Windenführers an die Startstelle
Durchsage von Gerätemuster, Pilot, sonstigen Informationen	Jeweils Wiederholung der Durchsagen oder am Ende »Verstanden«
»Pilot und Gerät startklar«	»Winde startklar«
»Pilot eingehängt«	»Pilot eingehängt«
»Seil anziehen«	Keine Bestätigung; Straffung des Seils.
»Seil straff«	»Seil straff«.
»Fertig« (nur für Gleitsegel)	Keine Bestätigung; leichte Zugkrafterhöhung
»Start«	Keine Bestätigung; Startdurchführung; weitere Hörbereitschaft
Im Notfall	Keine Bestätigung, Schlepp
»Halt Stop« (mehrmals)	abbrechen:. notfalls Seil kappen

12. Zeichen des Piloten an den Windenführer:

Grätschen der Beine (anhaltend)	soll heißen »langsamer«
Radfahrbewegung (mehrmals)	soll heißen »schneller«
Grätschen der Beine (mehrmals)	soll heißen »Gas weg zum Ausklinken«.

13. Bei einem Abstand von weniger als 15o m zwischen Startstelle und Schleppwinde oder Schleppfahrzeug kann auf die Sprechverbindung nach Nummer 1 Satz 1 verzichtet werden. In diesem Fall werden die Kommandos bei Nummer II vom Startleiter durch folgende Zeichen gegeben:

Kommandos:	Zeichen:	Bestätigung:
Für »Pilot und Gerät startklar« und »Pilot eingehängt«	Arm hoch	Seitlich winken.
Für »Seil anziehen«	Arm waagrecht	Keine Bestätigung.
Für »Fertig« und »Start«	Arm unten	Keine Bestägigung
Für »Halt Stop«	Arme schwenken	Keine Bestätigung.

Abschnitt IV: UL-Schleppbetrieb

1. Für Schlepp hinter Ultraleichtflugzeugen (UL-Schlepp) ist die Flugbetriebsordnung für Ultraleichtflugzeuge anzuwenden.

2. Der 'Hängegleiter ist mit Steuerbügelrädern oder einer vergleichbaren Vorrichtung zu versehen.

3. Für Hängegleiter-Doppelsitzerschlepp hinter Ultraleichtflugzeugen muß der Pilot die Passagierflug- und die UL-Schleppstartberechtigung besitzen und von einem dazu berechtigten Fluglehrer theoretisch und praktisch mit Doppelsitzerschlepp vertraut gemacht sein,

Abschnitt IV: Schlußbestimmungen

Diese Flugbetriebsordnung tritt am 1.4.2000 in Kraft. Gleichzeitig tritt die bisherige vom 29.01495 außer Kraft.

Gmund, den 15.2.2000

Charlie löst — Björn Klaassen
Vorsitzender — Referat Flugbetrieb

200/00

Neue Musterzulassungen

Hängegleiter

Nummer	Muster	I-Ztitissuieinhaber Deutschland' zulässiges Startgewicht min.-rtiä	Klasse
MZL 01-357-99	Ghostbuster	Flight Design 95 kg -153 kg	3E
MZL 01-35899	Stink 165	M2 Nössing Profunser OEG 82 kg -145 kg	
MZL 01359-99	E30	Guggenmos Josef 102,5 kg • 136 kg	3E

Gleitsegel

Nummer	Muster zulässiges Gurtzeug	Zulassungsinhaber Deutschland zulässiges Startgewicht min.-max.	Klasse
MZL GS-01-715-99	Paratech P70 M GH	Paratech AG 80 kg - 105 kg	2-3 GH
MZL GS-o1716 99	Epic S GH	Airwave Giiders 65 kg - 88 kg	2 GH
MZL 6S-01-717-99	Epic M GH	Airwave Giiders 85 kg -105 kg	2 GH
MZL 65m.718-99	Epic GH	Airwave Gliders 103 kg - t28 kg	2 GH
MZL G5-01-719.99	Nova Phelix 25 GH	NOVA 8o kg - too kg	t GH
MZL G5-01-720.99	Nova Phelix 23 GH	NOVA 7o kg 90 kg	1 GH
MZL GS-01.721-99	Nova Phelix 21 GH	NOVA 55 kg - 80 kg	1 GH
MZL 65•ot-722.99	Groove 85 GH	UP 55 kg 75 kg	1-2 GH
NIZL GS-o1-724-99	Apco Fiesta S GH	Apco Aviation 73 kg • 90 kg	1 GH
MZL G5-01.725-99	Apco Fiesta M GH	Apco Aviation 85 kg - to5 kg	1 9
MZL GS-01-726.99	Apco Fiesta L GH	Apco Aviation wo kg • 120 kg	1 GH
MZL GS-a1-727.99	Astrat 2.26 GH	Swing 8o kg •to5 kg	2 GH
MZL GS-01-728-99	Asual 2.24 GH	Swing 7o kg • go kg	2 GH
MZL 65-ot-729.99	Allegra L GH	Apco Aviation wo kg 120 kg	1-2 GH
MZL GS-m-730-99	Allegra M GH	Apco Aviation 85 kg - tos kg	1-2 GH
MZL GS.01-731-99	/Wega S GH	Apco Aviation 78 - 90 kg	1-2 GH
MZL GS-01-732.00	Gambit L GH	UP 95 kg - i2o kg	2-3 GH
MZL 65-01-733•00	SX-M GH	Flight Design 8o kg - too kg	1-2 GH

Gleitsegelgurtzeuge

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Anhängelast max.
GS-o3-213-oo	Body Guard	Firebird Sky Sport	120 kg
65•03.214.0o	Pole Position	Edel GmbH Deutschland	120 kg

Schleppwinden

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	zulässig für
MZL 05-022-99	HE MPH	Ecker Johann	HG- und GS-Schlepp bis 1300 N Zugkraft

201/00

Neue Herstellungsbetriebe für Luftsportgeräte

Hersteller	Produkte
Drachenstudio Kecur GmbH Ötzbachstr. 1, 40822 Mettmann Tel: 02104/22675 28583, Fax: 02104/22675	Hängegleiter

von OeAeC bewilligte Herstellungsbetriebe

Hersteller	Produkte
ADVANCE Thun AG Seestraße 14, CH-3602 Thun Tel: 0041-33225-7010, Fax: 004113225-7011 E-Mail: info@advance-thunicom	Gleitsegel Gurtzeuge
Paratech AG Beim Alpenblick, 0-1•9057 Weissbad Tel: 0041-71-7873031, Fan: 0041-71.7873032 E-Mail: Info@Paratechich	Gleitsegel Rettungsgeräte Gurtzeuge

Herausgeber: Deutscher Hängegleiterverband e.V. (DHV) im DAeC, Postfach 88, 83701 Gmund am Tegernsee
Erscheinungsweise: Regelmäßig im DHV-Info, im Bedarfsfall Vorab-Veröffentlichung als Sonderausgabe an Direktbezieher.
Abonnement: 64.20 DM pro Jahr für Direktbezug (einschl. Sonderausg aben, ohne DHV-Info).

SCENE G

SEPP GSCHWENDTNER

n der Milien sdis möchte ich Mich eig.5tirh nicht beteiligen. Viel intelligentere Leute haben hier eine Menge Argumente gebraucht, wann das neue Jahrtausend beginnt. Für mich ist es einfach: Als ich auf die Welt gekommen bin, also mit o Jahren, begann das Altern, und niemand zieht mir heute ein Jahr ab, auch wenn man spätestens ab dem 3o. immer wieder beim Erreichen eines Zehners darum recht froh wäre. Auf jeden Fall war es für mich und viele andere Flieger, die sich in südlichen Gefilden rumtrieben, ein Traumstart ins »Neue Jahrtausend«, Waren doch am letzten Tag des alten und am ersten Tag des neuen Jahres ein paar hundert Meter Startüberhöhung möglich, auch ein Mini-Streckenflug, bockig wars auch nicht und dann brannte einem am Strand die Sonne auf den Pelz. Fliegen ist halt doch der tollste Sport!

Wenn es voll wird in der Luft, und das haben nun mal Winter und vor allem Frühlingsfluggebiete so an sich, geht es in der Luft manchmal zu wie auf der Autobahn. Da wird gedrängelt, geschnitten und - gehupt wird nicht - dafür geschrien. Im Recht fühlt sich natürlich jeder, behindern und blind sind immer nur die anderen. Die Regeln sind bei Fliegern meist noch weniger bekannt als bei Autofahrern, z.B. konnte ich vor kurzem im Internet lesen, daß es Gleitschirmflieger gibt, die meinen, Drachenflieger müßten ausweichen, weil sie ein schnelleres Fluggerät haben. Da hat man wohl .bei der Flugausbildung nur auswendig gelernt, wo man sein Kreuzchen hinmachen muß, um die Prüfung zu bestehen.

Den Gegenpart bilden die Stammtischklagen von Drachenfliegern, die bitter jammern, daß sie, wenn sie dann um 2 Uhr nachmittags mal starten, nachdem zoo Gleitschirmpiloten bereits Stunden überm .Startplatz kreisen,: nicht mehr genußvoll fliegen können!

Um es hier ganz klar zu sagen, ich halte Regeln für wichtig, bin aber davon überzeugt, daß es nur eine Grundregel geben kann: Du mußt so fliegen, daß Du mit keinem zusammenrennst und auch keinen, seist Du noch so »im Recht«, in eine ausweglose Situation bringst! Wer meint, daß ich es mir hier zu einfach mache, wieder das Beispiel aus dem Autoverkehr, hier gibt es tausend Gesetze, Ampeln, Radarkontrollen, Tempolimits usw. und trotzdem halten sich viele nicht dran und es kracht andauernd. Abgesehen davon, daß ein Flugbetrieb in dieserArt der absolute Alptraum für mich und wohl die meisten wäre, lebt man sogar als Autofahrer länger, wenn man mal Vorfahrt Vorfahrt sein läßt und lieber zurücksteckt.

Da wir ja alle immer jammern, daß manche Fluggebiete so voll sind, daß das Fliegen dort überhaupt keinen Spaß mehr macht und trotzdem immer wieder hinfahren, kann ich nur ein paar Tips geben, um den Flugtag vielleicht etwas erfreulicher und sicherer zu gestalten.

i. Früh Starten: Oft hat man vormittags den Himmel ganz alleine und kann amüsiert die Hektik am Startplatz beobachten, die ausbricht, wenn man Startüberhöhung erfliegt, Sollte man wirklich absaufen - meist ist das Obenbleiben gar kein so großes Problem, man hat die Bärte ja ganz alleine - ist man meist mit der Seilbahn schon wieder oben, wenn die anderen immer noch palavern ob's schon geht oder nicht.

2. An vielen Flugbergen reicht der Gleitwinkel des Gerätes völlig aus - sogar der des Schirms - um ein paar hundert Meter neben dem Hausbart seinen eigenen Bart auszugraben. Daß dann die Meute wie die Lämmergeler folgt, ist auch klar, der Trubel hört aber immer ein paar Kilometer links oder rechts des Startplatzes, auf.

3. Andere Piloten nicht überschätzen. Sollte man einen Drachenflieger ein paar hundert Meter über dem Gipfel begegnen, kann man davon ausgehen, daß er zentrieren kann, sonst wäre er nicht hochgekommen. Einen Gleitschirmpiloten kann man aber jederzeit an der Wolkenbasis treffen, obwohl er an diesem Tag noch keinen einzigen Kreis geflogen hat. Aber - er hat das selbe Recht hier oben zu sein wie der SuperDubba-Werkspilot!

4, Ich haue aus Pulks immer dann ab, wenn ich es nicht mehr schaffe, zu wissen, wo alle meine Fliegerkollegen um mich herum sind. Wie schon gesagt, auch die Nebenberge haben schöne Bärte.

5, Und der wohl am schwierigsten zu befolgende Tip, gelingt mir leider auch selten; einfach so viel zu trainieren, daß man seine Kiste so gut im Griff hat, daß man immer der oberste ist!

Ich habe es ja noch nie geglaubt, daß wir motorlose Flieger der Schrecken der Tiere sein sollen. Zu oft sind schön die verschiedenen Vögel mit mir gekreist oder ich mit ihnen, haben Gemsen oder Rehe völlig unbeeindruckt vom Soarer weiter an Jungbäumen geknabbert. Tiere sind nicht so doof, wie oft publiziert, die wissen genau, was für sie gefährlich ist und wer ihr Leben bedroht. Ein Beispiel, das durch die gesamte Presse ging, kanns beweisen. Eine Taube, gejagt von einem Falken, rettet sich auf die Schulter von Andy Bailey, einem englischen Gleitschirmflieger. Sie blieb dort eisern sitzen, so lange, bis der Pilot gelandet und der Falke verschwunden war. Nun hoffe ich ja, daß das nun nicht wieder ein Argument für die Naturschützer ist, Gleitschirmflieger hätten den armen Falken um sein Futter gebracht....

3icherheits•

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

Foto: Martin Scholz

Das DHV-Unfalltelefon

Unfallverhütung setzt Unfallerforschung 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.

ödlacher Unfall

Am 25.12.1999 stürzte ein deutscher Gleitsegel-Pilot auf La Palma ab. Er verstarb nach einer mehrstündigen Rettungsaktion auf dem Weg ins Krankenhaus. Zu dem Unfall kam es nach einem Einklapper in mäßiger Thermik. Augenzeugen berichteten, daß der Pilot das Gerät nicht mehr stabilisieren konnte. Nach einem Höhenverlust von ca. 30o m schlug der Unglückspilot auf, wobei er sich schwere innere Verletzungen zuzog. Das Rettungsgerät wurde nicht aktiviert. Unfall und Gerät werden durch das DHV-Technikreferat untersucht.

Rechtzeitig die Rettung werfen

Immer wieder kommt es zu schweren Unfällen, die durch das rechtzeitige Auslösen des Rettungsgerätes hätte vermieden werden können. Dies hat verschiedene Gründe:

Die Beschleunigungen in einer Steilspirale oder einer Negativdrehung können sehr hoch sein. Für den Piloten kann dies Orientierungsverlust oder das Nichterreichen des Auslösegriffs bedeuten. Bei einigen Unfällen glaubten die Piloten, sehr hoch zu sein, und versuchten das Gerät noch »in den Griff« zu bekommen. Man sollte bedenken, daß bei einer Sinkgeschwindigkeit von beispielsweise 15 m/sec eine Höhe von Sao m in nur 20 sec zurückgelegt ist. Offensichtlich ist auch in einigen Fällen die Hemmschwelle, die Rettung zu ziehen, recht hoch. Weiterhin wird das Werfen der Rettung einfach zu selten geübt. Trockenübungen in der Turnhalle können Abhilfe schaffen. Weitere Informationen zu Rettungsgeräten im Artikel ab Seite 7o in diesem Heft.

nufaRauswertung 1997 -1999 Gleitschirm

Vorbemerkungen

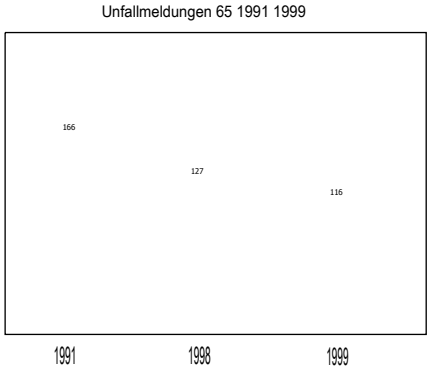
Unfälle (und Störungen) mit Gleitschirmen und Drachen müssen dem DHV gemeldet werden. Nach Eingang der Meldung erhält der betroffene Pilot oder Zeuge vom DHV ein »Unfallmelde-Formular«, das alle wichtigen Details zum Unfallhergang abfragt. Nach Rücksendung werden die Angaben in die DHV-Unfall-Datenbank übertragen. Hier sind inzwischen über 500 Drachen- und Gleitschirmunfälle von deutschen Piloten im In-und Ausland erfasst.

Ausgewertet wurden alle Meldungen die den Zeitraum 1.1.1997 bis 31.12.1999 betreffen. Die Auswertung beschränkt sich auf die wesentlichen Faktoren. Weniger wichtige statistische Angaben (Alters- und Geschlechtsverteilung, Jahres- und tageszeitliche Verteilung der Unfälle) wurden der Übersichtlichkeit halber nicht aufgeführt. Erkenntnisse aus der Unfallanalyse sind die Grundlage wichtiger sicherheitsrelevanter Entscheidungen des DHV wie z.B. die Verschärfung der Gütesiegelkriterien, die Modernisierung der Ausbildungsvorschriften, das Fortbildungskonzept »Performance-Training« und viele andere.

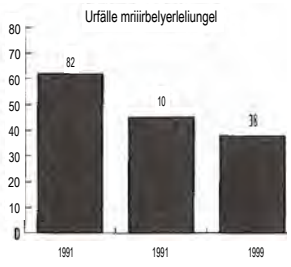
Unfallzahlen rückläufig

Die Anzahl der dem DHV gemeldeten Unfälle ist die Basis der Unfallstatistik- und -analyse, Diese Zahlen müssen mit der notwendigen Vorsicht betrachtet werden. Ihre Aussagekraft wird von zwei Faktoren deutlich eingeschränkt: Der Dunkelziffer und dem Wetter. Über die Dunkelziffer können nur Vermutungen angestellt werden. Flugsportunfälle mit Bergung durch eine Rettungsorganisation (Bergwacht, SAR, etc.) dürften fast vollständig erfasst sein. In der Regel wird hierbei die Bergekostenversicherung des DHV in Anspruch genommen. Unfälle mit Eigen- oder Kameradenrettung werden wohl zum überwiegenden Teil nicht gemeldet. Im Berichtszeitraum waren die allgemeinen Wetterbedingungen im Alpengebiet (Schwerpunkt des Unfallgeschehens) während der Sommersaisonen nicht signifikant unterschiedlich. Es waren drei eher schlechte Sommer.

Ohne Berücksichtigung der beiden Variablen Dunkelziffer und Wetter fällt ein recht deutlicher Rückgang der Unfallzahlen in den letzten beiden Jahren auf.



Dieser Rückgang der Unfallzahlen ist zu groß um mit bloßen statistischen Ungenauigkeiten erklärt zu werden. Tatsächlich ist anzunehmen, daß die verstärkte Hinwendung der Piloten zu gutmütigeren Gleitschirmen der unteren Kategorien 1 und 1-2, die steigende Akzeptanz von Fortbildungskursen (mit dem Ergebnis besseren flugtechnischen Könnens) und die Verbreitung moderner Rückenschutzsysteme hier ihr Spiegelbild finden. Diese Vermutung bestätigt sich, wenn die »Unfälle nach Einklappern« und »Unfälle mit Wirbelverletzungen« der letzten drei Jahre verglichen werden.



Absolute Unfallzahlen sagen wenig über steigende oder sinkende Unfalltendenzen einer Sportart aus. Man benötigt eine weitere Größe: die Zahl derer die diesen Sport ausübten. Aber auch hier gibt es Variablen, die dem Statistiker zu schaffen machen. Wir kennen zwar genau die Anzahl der Luftfahrerschein-Inhaber, wissen aber nichts über die tatsächliche Zahl der aktiven Piloten. Sicher ist: Nicht jeder Luftfahrerschein-Inhaber ist aktiver Pilot. Andererseits ist nicht jeder aktive Pilot ein Luftfahrerschein-Inhaber. Piloten mit SOPI, Schweizer Brevet, Flugschüler noch ohne Lizenz und natürlich auch Schwarzflieger sind in der Unfallstatistik ebenso vertreten.

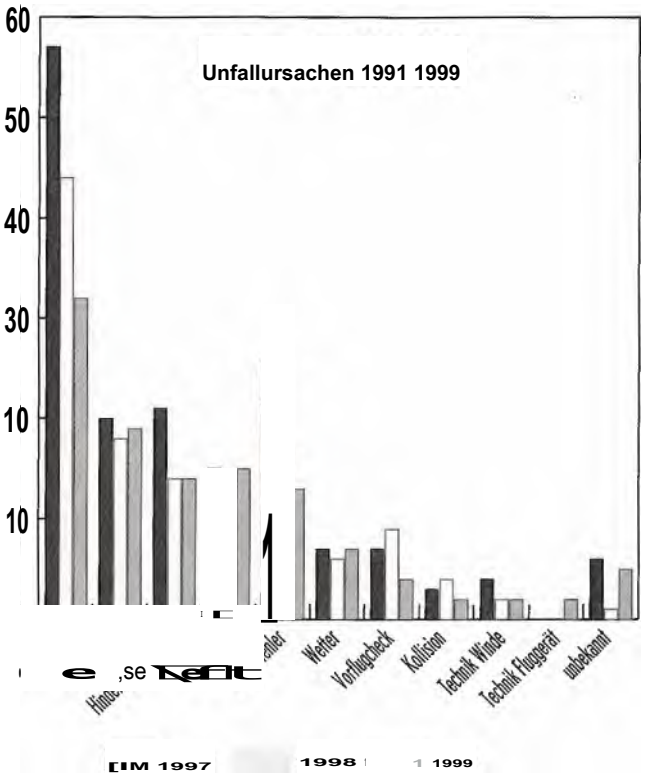
Jahr	Anzahl Lullfahrerscheine	Anzahl Unfälle	Quote in %o	Anzahl Schwerverletzte	Quote in %o	Anzahl tädl.Verletzte	Quote in %o
1991	16296	166	10,1%o	82	5,0%o	10	0,61%o
1998	18331	121	6,9%o	14	4,0%o	8	0,43%o
1999	20091	116	5,8%o	65	3,2%o	7	0,35%o

Der Rückgang der Unfallquoten - bei gestiegener Anzahl der Scheininhaber - ist die eigentlich wirklich positive Entwicklung. Es scheint also Anlaß zu vorsichtigem Optimismus zu geben. Ich persönlich sehe dies auch als Bestätigung, daß der DHV den richtigen Kurs eingeschlagen hat und die Initiativen zu mehr Flugsicherheit Wirkung zeigen.

Unfallursachen

Nahezu alle Gleitschirmunfälle sind selbstverschuldet. Die beiden Hauptursachen sind Mangel an Erfahrung bzw. Pilotenfehler und Fehleinschätzung der Wind- und Wettersituation. Unfälle durch Fremdverschulden, (z.B. Kollision) oder versagende Technik (z.B. fehlerhafte Trimmung, Probleme mit dem Windenschleppgerät) sind sehr selten und mit weniger als 10% am Unfallgeschehen beteiligt. Fast immer ist ein Unfall eine Verkettung mehrerer Ursachen. Da fliegt ein unerfahrener Pilot irgendwo ins Lee, fängt sich einen massiven Klapper ein und stürzt in den Hang. Unfallursache ein klarer Pilotenfehler. Andererseits wäre vielleicht ein stabilerer und gutmütiger Schirm nicht oder harmloser eingeklappt und der Pilot wäre unversehrt dem Lee entkommen.

Und hätte der Pilot richtig auf den Klapper reagiert, wäre er mit dem Schrecken davongekommen. Fehleinschätzung der Wind- und Wettersituation - Einklappen des Schirmes - Überforderung mit dem Fluggerät; die geläufigste Ursachenmischung für einen Gleitschirmunfall.



Ein klapper

Trotz rückläufiger Tendenz ist das Einklappen des Schirmes immer noch die Hauptursache für Gleitschirmunfälle. Dabei ist es meistens das seitliche Einklappen (85%), viel seltener (15%) das frontale Einklappen (Frontstall), Bei 6 von so Einklappunfällen kommt es aufgrund fehlender oder ungenügender Korrektur zur Boden- oder Hindernisberührung. Wegen des Aufpralls aus der oft dynamischen Drehbewegung sind hier schwere Verletzungen die Regel. Übersteuern (zu starkes Gegenbremsen bis zum Strömungsabriss) des Einklappers ist in 3 von so Fällen der Unfallgrund. Unfälle mit eingeklapptem, aber vom Piloten stabilisierten Schirm sind eher selten. (1 von 10 Einklappunfällen) und verlaufen meist glimpflich.

Verhänger, meist provoziert durch einen vorhergegangenen Strömungsabriß oder verursacht durch einen Klapper im beschleunigten Flug, sind als Unfallgrund rückläufig. Fünf derartige Vorfälle wurden 1999 gemeldet, gegenüber sieben in 1998 und neun im Jahr 1997. Diese extrem gefährliche Flugsituation betrifft fast ausschließlich Leistungsschirme höher als Kategorie 2. Interessant ist auch ein Blick auf die DHV- Kategorisierung der bei den Einklapp-Unfällen verwendeten Schirme und ein Vergleich mit den Marktanteilen der einzelnen Kategorien.

Jahr	Kati u.1-2 gemeldete Einklappunfälle	geschätzter Marktanteil Kaf-1 u.1-2 *	gemeldete Einklappunfälle Kat.2	geschätzter Marktanteil Kat-2 *	gemeldete Einklappunfälle Ka1.2·3 u.3	geschätzter Marktanteil Kat-2·3 u.3 *
1991	5	14%	36	54%	11	22%
1999	1	61%	18	25%	8	8%

* Quelle: Musterzulassungsplaketten-Verkaufszahlen des DHV

Obwohl sich der Marktanteil von Schirmen der Kategorie 1 und 1-2 gegenüber 1997 mehr als verdoppelt hat, ist die Anzahl der Einklapp-Unfälle mit diesen Geräten kaum angestiegen. Bei den höheren Kategorien hat sich die proportionale Verteilung der Einklapp-Unfälle nicht gravierend geändert. Als Hauptgrund ist hier sicher das gutmütigere Verhalten von Schirmen der unteren Kategorien in Einklappsituationen und damit eine geringere Unfallwahrscheinlichkeit zu nennen. Relativierend muß angemerkt werden, daß sich Piloten von höher kategorisierten Schirmen wahrscheinlich häufiger in einklappgefährdete Situationen begeben (anspruchsvolle Flugbedingungen, Streckenflüge) als die eher genußorientierten 1- und 1-2-er Flieger.

Übersteuerung

In dieser Rubrik sind die Unfälle erfasst, die durch provozierte Strömungsabrisse, (Trudeln, Sackflug), Fehler beim Extremflug und Fehler beim Schnellabstieg (Steilspirale, B- Stall, Ohrenanlegen) verursacht wurden. Häufigste Einzelursache: Trudeln (Negativdrehen) durch einseitiges Überbremsen des Schirmes, gefolgt von Sackflügen oder Stalls durch beidseitiges zu starkes Anbremsen, meist im Landeanflug. In den letzten beiden Jahren kam es zu relativ vielen Unfällen durch Steilspiralen. Moderne dynamische Schirme zeigen sich bei diesem Manöver oft von ihrer anspruchsvollen Seite. Bei nicht ausreichendem Bodenabstand kann ein Nachdrehen oder stabiles Weiterdrehen des Schirmes in der Steilspirale katastrophale Folgen haben.

Hindernisberührung

Zur Hindernisberührung kommt es im Abflug, beim hangnahen Fliegen am Relief (Soaren), und am häufigsten bei der Landeeinteilung. »Gegner« ist fast immer ein Baum. Schwere Verletzungen sind dabei die Ausnahme. Gefährlicher, aber erheblich seltener, sind Kollisionen mit Material-Seilbahnen oder Stromleitungen, besonders in unbekanntem Terrain.

Startfehler

Ins-Gurtzeug-setzen bevor der Schirm trägt, - mit anschließender Bodenberührung, Überschießen und Einklappen des Schirmes, Stolpern und Straucheln beim Startlauf - dies sind die Hauptfehler, die meist aufgrund mangelnder Übung des Piloten zu Unfällen im Startbereich führen.

Fehler bei Landeeinteilung und Landung

Fehlerhafte Landeeinteilung, zu hohes oder zu niedriges Anfliegen, falsche Richtungskorrekturen, schnelle Kurven *in* Bodennähe und Landungen mit Rückenwind sind die Unfallursachen in dieser Flugphase. Bei der Landeeinteilung kommt es dann sehr häufig zu Fehlreaktionen, wenn die Landebedingungen anspruchsvoll sind, also, stärkerer Wind, thermische Ablösungen, kleine Landefläche, Hindernisse etc. Bei der Landung selbst sind die Hauptfehler: zu spätes Aufrichten, Überbremsen des Schirmes, Hindernisse, Sturz bei der Landung.

Fehleinschätzung des Wetters

Hier sind die Unfälle aufgeführt, wo es durch klare Fehlbeurteilung der Wettersituation zu einem Problem kam. Abtreiben ins Lee durch zu starken Wind ist hier die häufigste Ursache. Eine meteorologische Fehleinschätzung liegt aber sehr häufig auch anderen Unfallursachen zugrunde. Starker oder böiger Wind bei der Landeeinteilung, der zu Fehlern und damit zum Unfall führt. Einklappen durch starke, turbulente Thermik etc. Bei den Angaben zur Wettersituation in den Unfalldatenblättern wurde diese zu 7o% mit thermisch, turbulent, stark windig oder föhnig beschrieben. In diesem Sinne muß also die Fehleinschätzung der Wettersituation bzw. das Nichterkennen gefährlicher Wetterentwicklungen als eine der Hauptunfallursachen gewertet werden.

Fehler Vorflugcheck

Jeder erinnert sich noch an die Serie tödlicher Unfälle in den Jahren 1997 und 98 durch offene Beinschlaufen. 4 Tote waren zu beklagen. 1999 kam es zu keinem derartigen Unfall. Die Kampagne des DHV zu dieser Problematik (Info- Artikel, Video »Startcheck«) hat offensichtlich die Piloten erreicht und für die Thematik sensibilisiert. Auch der zweite Unfallschwerpunkt in diesem Bereich, Starten mit verknoteten Leinen und an-schließendem unkontrollierten Flugzustand, weist rückläufige Zahlen auf. (1999 vier, 1998 neun, 1997 acht Unfälle) Der Grund dafür liegt vermutlich in der ver-

besserten Ergonomie moderner Gleitschirme hinsichtlich des Leinenhandlings (weniger Leinen, gute farbliche Trennung der Leinenebenen, geringere Schlingenbildung). Herausfallen des unzureichend gesicherten Rettungsschirmes während des Fluges - auch dies ein Fehler beim Vorflugcheck- ist eine weitere, wenn auch seltene (1-2 Meldungen pro Jahr) Unfallursache in diesem Bereich.

Kollision mit Luftfahrzeug

Zusammenstöße in der Luft sind als Unfallursache nicht sehr häufig. Bei den fünf im Berichtszeitraum bekannt gewordenen Kollisionen Gleitschirm-Gleitschirm verletzte sich ein Pilot schwer, die anderen konnten leicht verletzt oder unverletzt (meist am Rettungsschirm) landen. Bei den drei Kollisionen Gleitschirm-Drachen starben zwei Drachenflieger, beide, weil es zu Problemen bei der Auslösung des Rettungsschirmes kam.

Technik Winde

Die geringe Anzahl von Unfällen, die auf ein Problem mit dem Windenschleppgerät zurückzuführen sind, überrascht positiv. Geht die Anzahl der Windenflüge doch in die Zehntausende pro Jahr. Als Unfallursachen sind hier zu nennen; Verletzungen durch das zurückschnellende Vorseil bei einem Seilriß, Unfälle und Schäden durch das Schleppseil nach einer Kappung.

Technik Fluggerät

Lediglich zwei Unfälle wurden hier im Berichtszeitraum bekannt. In beiden Fällen waren Trimmungsänderungen durch Alterung die Ursache für einen Strömungsabriß (Sackflug). Serienrisse von Leinen, Mitte der 90 er Jahre ein Schreckgespenst mit mehreren tödlichen Unfällen, sind seit 1997 nicht mehr gemeldet worden.

Ergebnis

Zusammenfassend zeigt sich, daß Überforderung in fliegerischen Ausnahmesituationen (Einklappen, Extremflug, Übersteuerung) Ursache für fast 3/4 aller tödlichen Gleitschirmunfälle ist.

Unfall- Gelände

Schwerpunkt des Unfallgeschehens ist das alpine Gelände mit seinen besonderen Gefahren durch starke Talwinde, große Leegebiete, turbulente Thermik etc.. Besonders häufig kommt es hier zu Unfällen durch Fehleinschätzung der Wind- und Wetterbedingungen. 1999 ereigneten sich 27 der 32 gemeldeten Unfälle nach Einklappern im Gebirge. Fast die Hälfte aller Gleitschirmunfälle wird aus den alpinen Zentren des Flugsportes wie Bassano, Greifenburg, Westendorf, Kössen, Brauneck, Wallberg, Fiesch usw. gemeldet. In zunehmender Zahl verunfallen Piloten in den Herbst- und Winterfluggebieten der Türkei und Spaniens.

In den Mittelgebirgen liegt der Unfallschwerpunkt bei Hindernisberührungen und Fehlern bei der Landeeinteilung und Landung. Es wird, wegen der geringen Höhenunterschiede, häufig sehr nahe am und gelegentlich auch in den Hang geflogen. Überdurchschnittlich viele Baumlandungen sind hier zu verzeichnen. Meist kleine Landeflächen und wenig Spielraum bei der Landeinteilung könnten die gehäuften Landeunfälle in Mittelgebi rgsgeländen erklären.

Bei Flügen im Flachland nach Windenstart scheint das Unfallrisiko relativ gering zu sein. Turbulenzarm, »Lee-los« und meist mit großzügigen Landemöglichkeiten zeigt sich das Flachlandfliegen in der Unfallstatistik von seiner sicheren Seite. 7 der io im Jahr 1999 gemeldeten Unfälle waren auf die Startart Winde (meist Sackflüge am Seil oder Pilotenfehler nach einem Seilriß) zurückzuführen. In der eigentlichen Flugphase kam es nur zu 3 gemeldeten Störungen. In allen 3 Berichtsjahren seit 1997 blieb die Zahl der Unfälle hei Flachlandflügen nach Windenstart unter 10% des Gesamtunfallaufkommens. Das ist insofern bemerkenswert, als die Zahl der Windenflieger ständig steigt (inzwischen haben fast 40% aller GS-Piloten die Zusatzberechtigung für Windenschlepp). An Übungshängen ereignen sich meist Schulungsunfälle. Ursachen sind praktisch ausschließlich Fehler bei Start und Landung. Ganz vereinzelt verunglücken Piloten bei Aufzieh- oder Handlingstrainings-Übungen im flachen Gelände, bei starkem oder böeigern Wind.

Wer verunglückt ?

Einsteiger und Wenigflieger (bis Zoo Flüge) sind sicher die am meisten gefährdete Pilotengruppe. In dieser Gruppe ereignen sich überdurchschnittlich viele Unfälle während der »Standardsituationen« Starten und Landen. Auch Übersteuerung mit ein- oder beidseitigen Strömungsabrissen ist hier ein häufiger Unfallgrund. Bei den mäßig erfahrenen Piloten (bis 200 Flüge) gibt es keinen deutlichen Unfallschwerpunkt. Alle Ursachen sind hier gleichmäßig verteilt. Ein großer Teil der Unfälle nach Einklappern betrifft die Pilotengruppe der Erfahrenen (über 200 Flüge) und sehr Erfahrenen (über 50o Flüge). Gründe dafür dürften die sensibleren Geräte sein, die von diesen Piloten geflogen werden, sowie das Fliegen in anspruchsvollen Bedingungen. Unabhängig von der Anzahl der Flüge ist das erste und zweite Jahr nach der Scheinerteilung für Gleitschirmpiloten am unfallträchtigsten.

Eine statistische Differenzierung von A- und B- Schein- Piloten im Rahmen der Unfalluntersuchung ist im Grunde wenig aussagekräftig. Denn hier wie dort gibt es erfahrene Vielflieger wie auch ausgesprochene Gelegenheitspiloten. Relativ hoch erscheint auf den ersten Blick der Anteil der Unfälle während der Schulung. Die Quote der Unfälle, gemessen an der Zahl der erteilten Lizenzen, ist deutlich höher als bei Scheininhabern. Dies dürfte aber ausschließlich daran liegen, daß Schulungsunfälle praktisch immer gemeldet werden. Die Vorschriften in den Genehmigungsbescheiden für die Flugschulen sind hier sehr streng. Unfälle beim Doppelsitzerfliegen ereigneten sich in den drei Berichtsjahren jeweils in geringer Zahl, mit einer leicht steigenden Tendenz (1997 drei, 1998 vier, 1999 fünf Unfälle).

Rettungsschirmöffnungen

Im Berichtszeitraum wurden 39 Rettungsgeräteeinsätze gemeldet. In 26 Fällen trugen die Piloten nur leichte Blessuren davon oder blieben gänzlich unverletzt. Von den io Piloten, die sich bei der Landung am Rettungsschirm schwerere Verletzungen zuzogen

0 hatten drei ein Rettungsgerät, das für ihr Startgewicht teilweise deutlich zu klein war (ein Beispiel: Startgewicht des Piloten 115 kg, empfohlenes Einhängegewicht des Rettungsgerätes 86 kg). In diesen Fällen lag der Verletzungsgrund am Aufprall mit zu hoher Sinkgeschwindigkeit,

gingen 2 in felsigem Gelände nieder und verletzten sich hierbei;

ee öffnete sich bei zwei weiteren Piloten der Rettungsschirm nur teil-

* weise *bzw.* verwickelte sich mit dem Gleitschirm,

lösten zwei ihren Rettungsschirm so spät aus, daß er sich nicht mehr tragend öffnen konnte;

erfolgte bei einem die Bodenberührung in ungünstiger Körperhaltung wegen starken Pendelns des Rettungsschirmes.

Auslösung in niedriger Höhe ohne tragende Öffnung des Rettungsgerätes war auch der Grund für 2 Todesfälle. Ein weiterer Pilot musste sterben, weil er die Verschlußsplinte seines Außencontainers mit Klebeband umwickelt hatte. Mit einem Verhänger abspiralend, reichten seine Kräfte nicht aus, um den Rettungsschirm auszulösen.

Es ist eine Tatsache, daß mindestens die Hälfte der tödlich verunglückten Piloten noch leben könnte, hätten sie rechtzeitig den Rettungsschirm ausgelöst. Auffallend ist, daß nach Kollisionen von beiden Piloten unverzögert das Rettunggerät freigesetzt wurde, während bei Spiralstürzen nach Verhängern, Trudeln und stabilen Steilspiralen die Auslösung oft zu spät oder gar nicht erfolgte. Die Piloten versuchten in diesen Fällen, ohne die Gefährlichkeit ihrer Situation zu erkennen, offensichtlich bis zum letzten Moment das Gerät wieder unter Kontrolle zu bringen.

Schlußbemerkung

Der Rückgang der Unfallzahlen in den letzten beiden Jahren zeigt, daß es möglich ist, den Sport sicherer zu machen. Unsere Bemühungen sollten weiterhin dahin gehen, die immer noch zu große Zahl der Unfälle, deren Ursache in mangelndem Können und Wissen der Piloten liegt, deutlich zu reduzieren. Das Konzept des DHV zur Unfallprävention erstreckt sich in alle sicherheitsrelevanten Bereiche.

Ausbildung

Durch modernisierte Ausbildungsrichtlinien, unter Integration flugtechnischer Teile in die Praxisausbildung (Abstiegshilfe, Einklapper) werden die Piloten besser auf fliegerische Problemsituationen vorbereitet. Praktische Fortbildung der Fluglehrer und eine gezielte Kontrolle der Flugschulen in Beanstandungsfällen sollen eine qualitativ hochwertige Ausbildung für alle Flugschüler sicherstellen.

Fortbildung

Der DHV setzt weiterhin auf die freiwillige Pilotenfortbildung. Performance-Trainings und Sicherheitstrainings bei den hierfür, in einem aufwendigen und selektiven Verfahren qualifizierten Trainings-Center sowie Theoriefortbildungen und Start- Lande-Seminare auf Vereinsebene ermöglichen jedem Piloten eine gezielte Weiterbildung seines Könnens und Wissens.

Technik

Basierend auf den Erkenntnissen der Unfallanalyse muß das Ziel in der Gleitschirmentwicklung »möglichst gutmütiges Verhalten nach Segeleinklappern und Schutz vor Übersteuerung« heißen. Dies ist in den aktuellen Gleitschirmen der Klasse 1 und teilweise 1-2 und 2 bereits verwirklicht. Das vom DHV maßgeblich gestaltete Konzept zum »Euro-Gütesiegel«, sieht besonders in den unteren beiden Gerätekategorien noch strengere Testkriterien vor.

Letztlich hat es aber dann doch allein der Pilot in der Hand, womit er fliegt und wann er fliegt. Und hier ist Optimismus angebracht. Die vielen Apelle an die Vernunft der Piloten sind nicht ungehört verhallt. Der Weg zur mehr Sicherheit wurde von allen Beteiligten in beeindruckend konsequenter Weise mitbeschritten. Es wäre schön, wenn es so bleibt.

Karl Slezak
DHV-Sicherheitsvorstand

NEUE PROTEKTOREN

Fotos: Martin Schanel

Gleitschirmprotektoren haben sich durchgesetzt. Ab 2. Januar 2000 gilt diese Ausrüstungspflicht auch für Deutschland. Der schweizer Unfallchirurg und aktive Gleitschirmpilot Dr. Georges Blatter äussert sich über die bisherigen Erfahrungen mit den neuen Protektoren an der Unfallklinik St. Gallen.

Die neueste Unfallstatistik des DHV zeigt, dass die GS-Unfallzahlen sinken. Haben sich die Protektoren im Ernstfall wirklich bewährt?

Dr. Blatter: »Auf den Punkt gebracht: Becken- und Rückenverletzungen sind dramatisch zurückgegangen. Wir haben alle Gleitschirmpiloten mit einer schweren Verletzung, die zwischen 1994 und 1999 an der Berufsgenossenschaftlichen Klinik Bermansheil in Bochumund an die Orthopädische Klinik des Kantonspital St. Gallen eingeliefert wurden, bezüglich der Art des Protektors befragt. In diesem Zeitraum wurden in beiden Kliniken 25 Gleitschirmpiloten mit schweren Rückenverletzungen eingewiesen. Von diesen 25 Rückenverletzten hatten 14 Piloten keinen Protektor, 4 eine Hartschale, 5 nur ein Schaumstoffkissen. Ein einziger Patient mit einer Wirbelsäulenverletzung hatte einen modernen Staudruck-Airbag. Der Patient bemerkte bei der Befragung mehrmals, dass er bei dem selbstverschuldeten Absturz ohne Staudruck-Airbag gelähmt oder tot wäre. Wenn wir uns die Zahlen der schweren Beckenverletzungen ansehen, sieht das Bild ähnlich aus. Von den 8 Gleitschirmpiloten mit Beckenverletzungen in diesem Zeitraum hatten 4 keinen Protektor, 1 hatte eine Hartschale und 3 ein Schaumstoffkissen ohne Mehrkammersystem. In den beiden Kliniken hatten wir bis heute noch keinen Gleitschirmpiloten mit Beckenfraktur, der einen Staudruck-Airbag hatte.

Immer wieder hört man das Argument, dass Piloten, die einen Airbag anziehen, dann viel aggressiver fliegen oder sich einen schwieriger zuhandhabenden Schirm anschaffen.

Dr. Blatter: »Dieses stimmt nicht. Ich glaube nicht, dass jemand im Auto aggressiver fährt,

wenn er weiss, dass es mit Airbag ausgerüstet ist. Ich glaube, wer sich einen guten Protektor anschafft, wird auch bezüglich der aktiven Sicherheit konsequenter sein. Übrigens, wir konnten noch ein anderes interessantes Phänomen beobachten. Mit den Staudruck-Airbags sind nicht nur die Rückenverletzungen sowie Beckenbrüche zurückgegangen, sondern auch die Verletzungen von Armen und Beinen. Wir erklären uns dies so: Durch den voluminösen Airbag wird auch ein Absturz mit Landung auf den Beinen sehr stark abgefedert. Häufig berührt ein Pilot beim Absturz in einer Drehung den Boden. Auch in diesem Fall wird ein Teil der Aufprallenergie durch den voluminösen Airbag aufgefangen und somit erklärt sich die Abnahme der Verletzungen von Armen und Beinen.«

Mit einem vernünftigen Protektor fliegt man sicherer. Hat sich diese Erkenntnis auch bei weniger flugbegeisterten Medizinern durchgesetzt? Gibt es einen Erfahrungsaustausch zwischen den Kliniken im deutschsprachigen Raum?

Dr. Blatter: »Ja, in den letzten zwei Jahren entstand eine gute Zusammenarbeit zwischen den Kollegen aus Deutschland, Österreich und der Schweiz, die selbst GS fliegen. Wir tauschen unsere Erfahrungen und Daten aus und veröffentlichen sie in medizinischen Fachzeitschriften, im Internet und anderen Medien. Zudem stellen wir diese Ergebnisse dem DHV und den anderen Verbänden zur Veröffentlichung zur Verfügung (siehe auch DHV-Info, Heft Zoo/ Mai 1999). Es gibt immer bei neuen Sportarten viele Vorurteile. Immer mehr setzt sich jetzt auch bei den nicht flugbegeisterten Medizinern durch, dass Gleitschirmfliegen nicht ein übermäßig gefährlicher Sport ist, sondern eine Sportart mit einem kalkulierbaren Restrisiko wie Bergsteigen, Skitouren.«

Hat sich das Sicherheitsbewusstsein der GS-Piloten in den letzten Jahren auch bei den Schirmen und der sonstigen Ausrüstung spürbar verbessert?

Dr. Blatter: »Tendenziell hat sich das Sicherheitsbewußtsein stark verbessert. Viele Piloten fliegen jetzt Schirme der DHV-Gütesiegel 1-2. Man sieht es ja auch an den Verkaufszahlen. Der Verkauf von Schirmen mit DHV-Gütesiegel 1-2 hat stark zugenommen. Wenn ich aus meiner Erfahrung als begeisterter Gleitschirmpilot und Unfallchirurg eine Wertung bezüglich Sicherheit aufstellen darf, so ist der entscheidende Faktor die richtige Schirmwahl. Der Schirm muss unbedingt dem Können des jeweiligen Piloten angepasst sein. An zweiter Stelle kommt ein guter Rücken- und Seitenprotektor. Über allem steht natürlich die korrekte Einschätzung des eigenen Könnens. Als abschreckendes Beispiel möchte ich einen Patienten erwähnen, der vor drei Wochen in unsere Klinik eingewiesen wurde. Dieser etwa Zoo kg schwere Pilot hatte immer Mühe in der Thermik. Er stieg weniger als seine Kollegen. Er hat sich gedacht, das Beste wäre, wenn er sich einen grösseren Schirm anschaffen würde. Er kaufte sich einen Tandem-Schirm DHV 2 zugelassen für 150 bis iSo kg. Schon auf dem zweiten Flug in der Thermik konnte er den Schirm nicht mehr beherrschen und stürzte ab. Ich glaube, gegen solchen Unvernunft nützt auch ein guter Staudruck-Airbag nichts.«

Das Gespräch führte Hans G. Isenberg.

HUGER

AT 200 S H

Huger Electronics GmbH

Niederwiesenstrasse 28
D-78050 Villingen-Schwenningen

Telefon +49-(0) 77 21/20 03 89
Telefax +49-(0) 77 21/20 03 389
e-mail sales@huger.de
Internet www.hugerde

100,– DM Startguthaben für DHV-Mitglieder!

unicomdirekt

NOKIA GRATIS')

DHV-Sonderkonditionen[1)]

- 100,- DM Startguthaben
- 100 Freiminuten inklusive'
- Sie erhalten das NOKIA 3210 gratis (im Wert von 489,- DM)
- Sie zahlen 10% weniger Grundgebühr (Ihre Ersparnis: 60,- DM in 24 Monaten)
- Sie zahlen keine Anschluss- und Deaktivierungsgebühr (Ihre Ersparnis: 118,95 DM)
- Sie bekommen Ihr Handy umgehend zum persönlichen Wunsch-Liefer-termin und -Lieferort
- Bei vorhandenem eigenem Handy sind Sie zusätzlich 6 Monate von der Grundgebühr befreit
- **Ihre Gesamtersparnis: 806,95 DM**

100,– DM Startguthaben[1)] und 100 Freiminuten[4)]

NOKIA 3210 gratis

- Kompaktes und 151 g leichtes Dualband-Handy
- Bis zu 4,5 Stunden Sprechzeit2l
- Bis zu 260 Stunden Bereitschaftszeitz
- Großes Grafik-Display

GUT Heft 11/99

Sofortbestellung und Infos

01 80/24 24 6

Informieren Sie sich jetzt über aktuelle Preis- und Tarifsenkungen. Die Preise können sich zu Ihrem Vorteil verändern!

Oder im Internet unter www.dhv.unicomdirekt.de

"Angebot für Mitglieder des DHV Gesprächs-Geb. gem. unicomdirekt 02 Preisliste, gültig bei Bestellung bis 31.03.2000, nur in Verbindung mit einem unicomdirekt Mobilfunk-Kartenvertrag, Vertragsdauer 24 Monate. "Sprech. und Bereitschaftszeiten sind netz- und akkuabhängig und können vadieren2Vehlwe[sc Takteng 10/10 Sek. gegen Aufpreis von 5,– DM monatlich. '· Einmalig 100 Freiminuten ins nationale Festnetz irr der Freizeit (17-8 Uhr). ausgenommen Sonderrufnummern (z.B. 0 18 02), 2Gilt auch an bundeseinheitlichen Feiertagen. Alle Preise verstehen sich inklusive der gesetzl. Mehrwertsteuer. Stand 01.02.2000. Änderungen vorbehalten.

unicomdirekt D2 Fun Top

afflearint Ardedi mannesmann

Monatliche Grundgebühr DM 22,46

	Standard	BestCitySpecd	BestCity
Freizeit (Mo. bis fr. von 17 bis 8 Uhr)	DM 0,39	DM 0,18	DM 0,39
Geschäftszeit (Mo, bis fr. von 8 bis 17 Uhr)	DM 1,29	Dm 0,18	Dm 0,69
WochenendzeiC (Fr. 20 bis so. 24 Uhr)		Dm 0,18	122

Takteng 60/1 Sek.,,

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

MEINE DIREKT STELLUNG

FAX: 01 80/5 23 42 46

MEINE PERSÖNLICHEN DATEN

Bitte hier Ihre DHV-Mitglieds-Nr. eintragen

Name

Vorname

Straße/Nr.

PLZ/Ort

Geburtsdatum Staatsangehörigkeit*

Geburtsort

Telefon priv./Telefax

Telefon gesch.

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

Identifikation bei Übergabe des Handys durch Personalausweis Reisepass**

MEINE DERZEITIGE TÄTIGKEIT

Branche

Ltd. Angestellte/r 1 Angestellte/r Beamtin/er j Wehrdienstleistender Arbeiter/in

Hausfrau/mann Student/in Soldat/in [Auszubildende/r Rentner/in

Selbständig als Beschäftigt/Selbständig seit

MEINE ZAHLUNGSWEISE

Per Kreditkarte Kreditkarten-Nr.*

Kreditkarteninstitut

Gültig bis

Per Bankeinzug Kto.-Nr. BLZ

Bank

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

unlcomdirekt D2 Fun Top j Taktoption 10/10 Sek. 1 (Aufpreis 5,— DM monatlich)

Zusätzliche Sparoptionen
Die gewünschten) 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)
+Friends (10% Rabatt auf bis zu 10 Freundschaftsnummern im deutschen Festnetz)

Einzelgesprächsnachweis Ja Ja, um die letzten drei Ziffern verkürzt.

Nein, alle Verbindungsdaten werden sofort nach Rechnungsversand gelöscht.

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

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

MEIN HANDY-WUNSCH

Ich bestelle folgendes Gerät **Nokia 3210** Bruttopreis* 0,- DM

Nur in Verbindung mit einem unlcomdirekt Tarif.

Ich habe bereits ein Handy Sie sparen 6 Monate Grundgebühr

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) 1 (kostenpflichtig, 25,- DM)

Individuelle Lieferung j I (nur mo.-fr. 8.00-17.00 Uhr) am (Datum)

zwischen I 1 und j I (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 de SCHUFA und die in Klausel XV genannten Wirtschafts- und Warndienste meldet.

Ort, Datum/Unterschrift

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

unicom direkt

Im Fall des Falle

Rettungsgeräte für sen- und Gleitsc

Leider ein oftmals vernachlässigtes Thema - obwohl fast jedes Jahr mindestens 20 bis 30Piloten ihr Leben damit retten! Es fällt auch immer wieder auf, daß oft die Kenntnisse über das eigene Rettungsgerät gering sind. Zeit also,sich ausführlich und umfassend mjt diesem wichtigen Sicherheitsaspekt in unserem Flugsport auseinanderzusetzen. Fluglehrer und Lehrteammitglied Klaus Irschil< gibt Tips und Informationen zum Thema.

Bodennahe Auslösung häufig

Das Rettungsgerät wird häufig in geringem Bodenabstand ausgelöst, oftmals unter wo Metern und leider wird das Rettungsgerät von den meisten Piloten auch viel zu spät aktiviert. Die Auslösehöhe ist eigentlich ganz logisch zu begründen. Extreme Flugzustände hängen oftmals mit ungünstigen meteorologischen Bedingungen zusammen. Es liegt auf der Hand, daß es gerade im Turbulenzbereich des Geländes - und dies ist oft in Bodennähe - zu Einklappern (Gleitschirm) und Tucks (Drachen) kommen kann.

Zusammenstöße kommen vornehmlich in Ballungszentren vor. Diese sind beim Thermikfliegen, beim dynamischen Aufwindfliegen und über dem Landeplatz beim Höhenabbau zu finden. Beim Thermikfliegen und dynamischen Aufwindfliegen liegt es wohl daran, daß die Piloten die Ausweichregeln nicht beachten. Im Ballungsraum Landeplatz kommt es meist bei chaotischen »Abachterungsaktionen« im Queranflugsbereich zur Kollision.

Oft zu lange gewartet!

Vor allem bei den Sicherheitstrainings fällt auf, daß sehr viele Piloten auch bei einer eindeutigen Situation ihr Rettungsgerät erst sehr spät auslösen. Dies kann mehrere Gründe haben. Hauptproblem ist wohl, daß der Pilot nicht mit einer gefährlichen Situation gerechnet hat und erstmal - wie gelähmt - die vielleicht lebensgefährliche Situation als solche erkennen muß.

Viele (auch Profi-) Piloten berichten von einer »mentalen Auslösesperre« vielleicht auch deswegen, weil das Auslösen des Rettungsgeräts mit hilfloser Unsteuerbarkeit einher geht.

Gerade bei Gleitschirmpiloten hat man schon häufig festgestellt, daß auch weniger versierte Piloten extrem lange versuchen, das Fluggerät wieder zum Fliegen zu bringen. Befindet sich dann der Pilot in einer extremen Drehbewegung, kann sogar der Griff zum Rettungsgerät aufgrund der massiven Zentrifugalkräfte schwierig bis unmöglich werden. Ein Drachenflieger berichtete, durch die Drehbewegung nach einem asymmetrischen Gerätebruch ohnmächtig geworden zu sein!

Immer wieder kommt es auch vor, daß Piloten den Auslösegriff nicht finden oder die Auslösung sehr erschwert oder nur unter extremem Zug möglich ist.

Was tun wenn's raus muß?

Generell kann man sagen, daß das Rettungsgerät immer dann ausgelöst werden sollte, wenn der Pilot das Gefühl hat, daß er die Situation nicht mehr im Griff hat - und dies unabhängig von der Höhe über Grund.

Um es gleich vorweg zu nehmen - jeder Fall erfordert seine spezielle Vorgehensweise. Zwei Dinge können jedoch verallgemeinernd angeraten werden:

1. Je stärker der Innencontainer weggeschleudert wird, desto schneller öffnet der Fallschirm und
2. es ist zwingend, daß Gerät möglichst in den freien Raum, also nicht in das Fluggerät zu werfen.

Wichtig ist zunächst die Suche nach dem Griff. Hierzu kann die Steuerleine bzw. der Steuerbügel losgelassen werden, da es meist sowieso nichts mehr zu steuern gibt. Ob der Innencontainer nun in einem Zug oder mit einer ent-

sprechenden Ausholbewegung weggeschleudert wird, hängt sicherlich vom jeweiligen Fall ab. Mit ausschlaggebend für eine effektive Wurftechnik ist die Länge der Verbindung zwischen Griff und Innencontainer und natürlich die Lage des Piloten. Eine lange Griff-Verbindung birgt beim Ausholen die Gefahr, im Tragegurt bzw. Steuerbügel hängen zu bleiben. Ob nun der Container noch vorne, hinten oben oder unten geschleudert wird, hängt ebenfalls sehr vom jeweiligen Einzelfall ab. Ein gezieltes Werfen ist immer wesentlich. Ganz schlecht wäre es, wenn der Innencontainer lediglich ausgepackt und einfach fallen gelassen würde. Leicht kann es passieren, daß dann das Päckchen mit der gleichen Geschwindigkeit wie der Pilot mit fällt und keinerlei Öffnungstendenzen zeigt.

Um ein Verheddern des Rettungsgeräts mit dem Fluggerät zu vermeiden, sollte der Innencontainer den Rettungsschirm erst nach erfolg. ter Streckung der Fangleinen frei geben. Die Basis des Schirms wird vom Luftstrom erfaßt und die Kappe löst sich dann vollständig aus dem Innencontainer.

Speziell beim Drachen

Beim Drachen ist es sinnvoll das Rettungsgerät hinter den Steuerbügel zu werfen, sofern dieser noch intakt ist. Wird es durch den Steuerbügel nach vorne geworfen, kann dies bedeuten, daß der Pilot durch die wahrscheinliche Drehung des Drachens mit dem Rücken auf die Kielstange fällt und sich dabei Verletzungen zuzieht.

Sich in den Steuerbügel hineinstellen ist, wenn überhaupt, nur kurz vor der Landung sinnvoll. Während der Sinkphase kann das Aufrichten des Drachens sonst sehr leicht zu einer ungewollten Scherenstellung und somit wiederum zu erhöhtem Sinken führen.

Die Unfallstatistik hat gezeigt, daß der Wurf in Normalsituation - d.h. Pilot unten, Fluggerät oben und geradlinige Absturzsituation - in den allermeisten Fällen recht gut funktioniert. Kritisch wird es dann, wenn der Flügel in Rotationsbewegungen gerät. Eingebaute Wirbel können diese Zudrehbewegung nach Öffnung des Rettungsschirmes abschwächen.

Speziell beim Gleitschirm

Wenn das Rettungsgerät aktiviert wurde, wird die Drehbewegung meist sehr rasch gestoppt. Beim Gleitschirm werden oftmals kurzfristig die Leinen entlastet. Das weitere Vorgehen hängt nun von der Höhe über Grund ab. Meistens bleiben dann nur noch wenige Sekunden bis zur »Landung«. In größerer Höhe ist es sinnvoll den Gleitschirm am »Weiterfliegen« zu hindern. Falls eine Ortung der Leinen möglich ist, kann ein B-Stall durchgeführt werden. Die Regel ist jedoch, daß man vor einem Chaos von Leinen und Gurten hängt und froh sein muß, wenn man irgendwelche Leinen findet, die gerade nicht unter Spannung stehen. Eine asymmetrische Einholung von Leinenpartien ist in der Regel unproblematisch. Wichtig ist jedoch, schnell zu agieren, bevor der Gleitschirm wieder voll geöffnet ist und dann die beiden Widerstandskörper auseinander driften. In der Scherenstellung können unangenehm hohe Sinkwerte auftreten. An eine Beeinflussung des Flugweges ist bei den »normalen« Rettungsgeräten nicht zu denken. Bisher ist allerdings noch kein Unfall bekannt, wo es durch die unsteuerbare Reserve zu gefährlichen Situationen kam.

Gute Pflege ist lebenswichtig!

Es ist klar, daß auch Rettungsschirme regelmäßig gewartet werden müssen. Die meisten Hersteller schreiben hierzu einen 4-6-rnonatigen Packintervall vor. Die Öffnungsgeschwindigkeit steht nämlich in absolut unmittelbarem Zusammenhang mit der Packhäufigkeit! Wenige Hersteller begnügen sich mit einer jährlichen Packvorschrift. Dabei sollte der Schirm geöffnet, gelüftet und exakt nach der im Betriebshandbuch vorgeschriebenen Packtechnik neu gepackt werden. Bei der Überprüfung von »selbstgepackten« Rettungschirmen fielen immer wieder extreme Packfehler auf. Viele Schirme wären dadurch verspätet, manche sogar nie aufgegangen!

Einige Hersteller empfehlen eine 2-jährige Nachprüfung durch den Hersteller.

Wurde das R-Gerät im Schnee, Regen oder Wasser naß, so muß es in jedem Fall gelüftet, getrocknet und neu gepackt werden. Bei längerer Nichtbenutzung sollte der Schirm offen in einem trockenen, temperaturstabilen Raum gelagert werden. Das Lagern in der Nähe von ag-

Fotos: Klaus Isolik

gressiven Substanzen, Benzin, Öl, Fett wie Säuren oder Lösungsmitteln ist in jedem Fall schädlich. Bei der Feststellung von Stockflecken oder Beschädigungen muß der Schirm zum Hersteller, um dort überprüft und gegebenenfalls repariert zu werden. Reparaturen dürfen generell nicht selbst durchgeführt werden.

Das »frisch« Packen des Rettungschirms sollte von einem sachkundigen Fallschirmpacker durchgeführt werden. Nur ein einwandfrei gepackter Rettungsschirm öffnet zuverlässig und schnell. Wichtig ist auch, daß bei jedem neuen Packvorgang unbedingt neue Packgummis verwendet werden. Und zur Vermeidung des unbeabsichtigten Herausfallens des Rettungsgerätes: Splint checken, Auslösekraft checken und falls erforderlich, Sollbruchstelle anbringen.

Foto: Klaus Isolik

Übersicht über Prüfun

Lfd. Nr.	Art der Prüfung	Befund	Nächste Nachprüfung spätestens am
1	2	3	4
1	Stückprüfung	betriebstüchtig	3 zwi

flugschule göppingen
Kompatibilitätsprüfung durchgeführt
Datum: 12.97 K-Prüfer:

Fit für den Fall des Falles!

Es gibt einige Möglichkeiten, sich auf den »warst case« vorzubereiten! Wichtig ist zunächst einmal, sich theoretisch mit der Materie zu befassen. Für die mechanische Auslösung stehen dann mehrere Möglichkeiten zur Verfügung. Das unproblematischste Training ist das mentale Training während jedes(!) Fluges. Bei jedem Flug sollte der Pilot mindestens ein Mal den Ernstfall mental durchspielen. Am besten dabei Steuerleine/-bügel loslassen, den Griff zum Rettungsgerät suchen und dann die Situation im Geiste ablaufen lassen. Es versteht sich von selbst, daß dies nicht gerade in der turbulentesten Luft geübt werden sollte.

Der Klassiker - das Turnhallentraining im Winter

Für sehr viele ist es bereits zur festen Einrichtung geworden, mindestens ein Mal im Jahr ein spezielles Seminar zum Thema Rettungsgerät zu belegen. Viele Vereine bieten ihren Mitgliedern diese Möglichkeit. Performancecenter bieten dafür besondere Rettungsgeräteseminare (Performance Teil 2) an, wo sich alles um das Thema Rettungsgerät dreht. Neben einer Fülle von Infos zum Thema wird die eigene Ausrüstung auf Herz und Nieren gecheckt und es besteht die Möglichkeit, das eigene Rettungsgerät mehrmals (!) unter annähernd realistischen Bedingungen an der Ringanlage der Turnhalle zu werfen. Natürlich sollten diese Kurse mit einem Neupacken kombiniert werden. Und zur Vermeidung des unbeabsichtigten Herausfallens des Rettungsgerätes: Splint und Auslösekraftchecken und, falls erforderlich, Sollbruchschnur anbringen.

11.111.11

Sicherheit ,
Spass
Qualität «und
Leisitzng

in perfekter
Form

dochbereu
832-0 • Fax

Gut Sehen

= Sicher und erfolgreich Fliegen

1

Sehanforderungen beim Drachen- und Gleitschirmfliegen

Ein Bericht von Augenoptikermeister Wolfgang Opitz

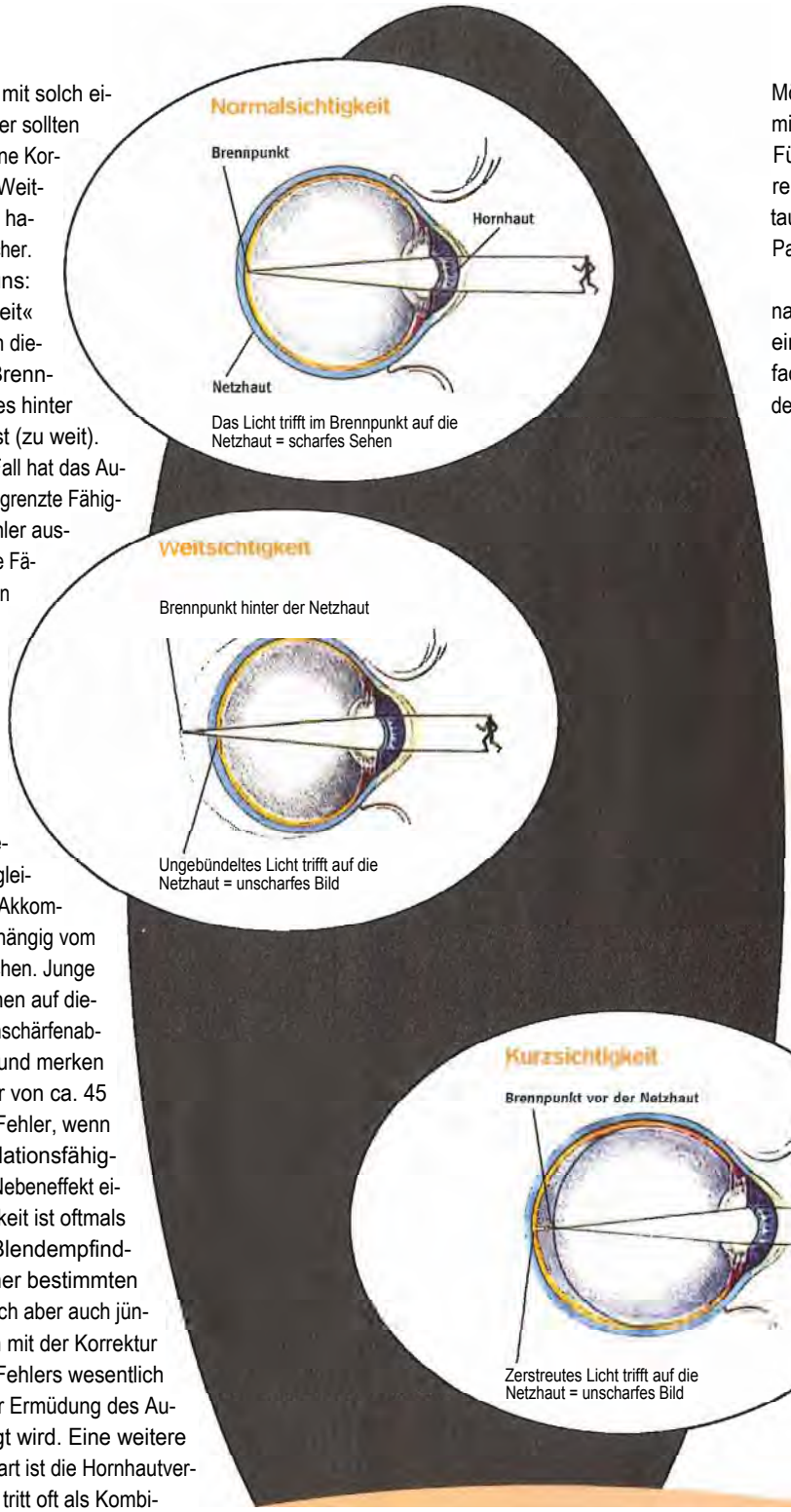
Scharfes Sehen ist einer der wichtigsten Sicherheitsaspekte in unserem Flugsport, man denke nur an das rechtzeitige Erkennen von Seilbahnseilen, Stromleitungen oder auch der Windfahne am Landeplatz. Gutes Sehen ist aber genauso eine wichtige Voraussetzung zum erfolgreichen Flug. Der Thermik anzeigende Vogel, der sich durch die Ablösung bewegende Busch, die Windrichtung zeigenden Wellen auf dem See und vieles mehr sind nur für den optimal Sehenden Hilfen. Für das Abschätzen von Entfernungen wird immer die Grundlage einer Entscheidung das gesehene Bild sein.

Schlechtes Sehen kann viele Ursachen haben. Eine der meisten Ursachen für schlechtes Sehen sind Augenfehler, die einen optischen Hintergrund haben und relativ leicht mit einer Brille oder Contaktlinsen korrigiert werden können. Bei Kurzsichtigen ist der Abstand des Brennpunktes »kurz« vor der Netzhaut. So reduziert sich die Sehschärfe eines kurzsichtigen Auges pro -0,5 dpt. (gesprochen Dioptrie) um ca. 25 %. Das bedeutet, daß ein Kurzsichtiger mit einer Grundsehschärfe von ioo % und einem Sehfehler von -1.,o dpt. mit nur noch 66 % Sehschärfe vorlieb nehmen muß. Logisch, daß diese Gruppe zu den begeisterten Brillenträgern

gehört. Flieger mit solch einem Augenfehler sollten unbedingt für eine Korrektur sorgen. Weitsichtige Flieger haben es da einfacher. Wir erinnern uns: Der Begriff »weit« bedeutet, daß in diesem Fall der Brennpunkt des Auges hinter der Netzhaut ist (zu weit). Nur in diesem Fall hat das Augenpaar eine begrenzte Fähigkeit, diesen Fehler auszugleichen. Diese Fähigkeit nennt man Akkommodation und beinhaltet nichts weiter als eine vom Auge geleistete Bi echkrafterhöhung, die diesen Fehler ausgleichen kann. Die Akkommodation ist abhängig vom Alter des Menschen. Junge Menschen können auf diese Art einen Sehschärfenabfall verhindern und merken oft erst im Alter von ca. 45 Jahren diesen Fehler, wenn die Akkommodationsfähigkeit nachlässt. Nebeneffekt einer Weitsichtigkeit ist oftmals eine erhöhte Blendempfindlichkeit. Ab einer bestimmten Stärke fühlen sich aber auch jüngere Menschen mit der Korrektur eines solchen Fehlers wesentlich wohler, da einer Ermüdung des Auges vorgebeugt wird. Eine weitere Fehlsichtigkeitsart ist die Hornhautverkrümmung. Sie tritt oft als Kombination mit den anderen Fehlsichtigkeiten auf und führt nicht nur zu einer Re-duzierung der Sehschärfe, sondern auch zu einer Verzeichnung der Perspektive. Das Abschätzen der Höhe oder die Entfernungsschätzung zum Landeplatz kann damit zum Lotteriespiel werden.

Grundsätzlich sollte für jeden Flieger eine Überprüfung der Sehschärfe selbstverständlich sein. Fast jeder Optiker macht das mittlerweile kostenlos. Ist ein Fehler vorhanden, gibt es die Möglichkeit, die Sonnen- und Windschutzbrille mit der entsprechenden Korrektur zu versehen. Für geeignet halte ich jede Brille, die mit Korrektionsgläsern versehen werden kann, helmtauglich und windabweisend ist und eine gute Paßform hat.

Für fast alle Fehlsichtigkeiten gibt es heute natürlich auch Contaktlinsen. Voraussetzung für eine langfristige, gute Verträglichkeit ist eine fachgerechte Anpassung mit der entsprechenden Auswahl des geeigneten Linsentyps.



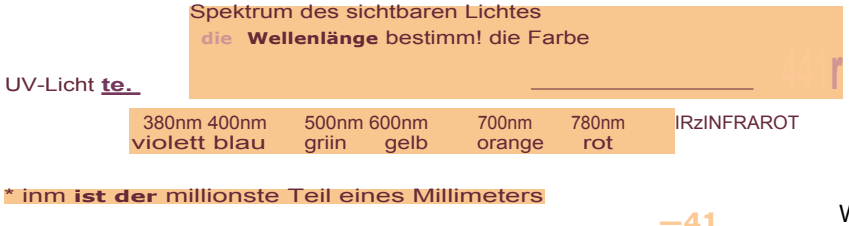
Sonnen- und W nutz

Durch die Abnahme der schützenden Ozonschicht und der damit verbundenen erhöhten UV-Bestrahlung der Erdoberfläche haben auch unsere Augen zu leiden, Die UV-Strahlen werden in drei verschiedene Bereiche unterteilt:

UV-C: von too - 28o nm
UV-B: von 280 - 315 nm
UV-A: von 315 - 38o nm

Sichtbares Licht: von 38o - 720 nm (darin enthalten sind die Spektralfarben von blau über gelb und grün bis rot).

UV-C wird normalerweise von der Erdatmosphäre absorbiert, wenn die Ozonschicht in Ordnung ist, UV-B bis ca. 300 nm werden von der Hornhaut absorbiert. UV-B und UV-A-Strahlen von Sao - 38o nm dringen durch das Auge bis zur Linse ein. Junge Augen lassen Strahlen von 300 - 38o nm eindringen. Bei längerem Aufenthalt im Sonnenlicht kann es zu Hornhautentzündungen oder Schäden auf dem Linsenepithel führen. Verstärkt werden diese Phänomene in Höhenlagen, also auch beim Gleitschirm- oder Drachenfliegen. Es gibt Sonnenschutzgläser, die speziell für die Anforderungen bei den Flugsportarten besser geeignet sind. Unser Sport wird in der Regel bei schönem Wetter in mittleren Höhen von ca. 1.500 m - ca. 4.000 m ausgeübt. Vorherrschend ist bei diesen Verhältnissen die Farbe blau. Jeder Sonnenschutzfilter, welcher dieses Blaulicht absorbiert, wird aus diesem Grund als besonders kontraststei-



Die sich bildenden Wassertröpfchen sieht man in diesem Stadium ohne Filter nicht, Thermikansätze werden also früher erkannt. Ein Blaufilter allein ergibt jedoch noch keinen ausreichenden Lichtschutz. Um die Netzhaut in den genannten Höhen voreiner Überblendung zu schützen, sollten Gläser mit einer Lichtabsorption zwischen 8o % und 90 % gewählt werden. Diese Gläser bieten ausreichend Schutz. Die Abbildung zeigt die Lichtdurchlässigkeit eines Glases (Typ: Essilor Extrem 2), welches bestens für Flieger geeignet wäre: Licht wird erst ab 450 nm duchgelassen. Die Farbe blau wird herausgefiltert. UV wird Zoo %ig absorbiert. Alle guten Hersteller bieten mittlerweile solche Gläser an. Bei der Firma Zeiss nennt sich dieser Filtertyp Skylet-Sport, bei der Firma Essilor extrem 2. Jeder gute Glaslieferant bietet ein entsprechendes Produkt an. Aus Bruchsicherheitsgründen empfiehlt sich jedes Lichtschutzglas in Kunststoffausführung. Der Preis eines Glases mit Korrektionswirkung liegt je nach Stärke zwischen 45,00 und 120,00 DM,

Auch Toppiloten wie Christian Tamegger sind angewiesen auf eine gute Brille.

Bernd empfunden. Den Kontrastunterschied nimmt man nicht nur am Boden wahr, sondern auch an Wolkenkanten, und was für uns Flieger wichtig ist, in den aktiven Bereichen von Wolken. Die umherfliegenden Wolkenfetzen können mit mit Blaufilter versehenen Sonnenbrillen besser beurteilt werden. Besonders interessant ist dieser Effekt, wenn sich eine Wolke bildet. Die Wolkenbildung kann man mit Blaufilterbrillen bereits kurz vor der Kondensation erkennen.

Fazit

Daß guter Lichtschutz unbedingt notwendig ist, mußte ich am 31. März in Sillian erfahren. Vor dem Start vergaß ich, meine Brillen zu wechseln. Bereits nach 2-3 Stunden hatte ich die ersten starken Bindehautreizungen. Nach 5 Stunden und bereits geflogenen 90 km mußte ich zo km vor Sillian aufgeben, weil ich vor lauter Tränen und den ständigen Reizanfällen nicht mehr sicher fliegen konnte. Es wäre mein erster wo km-Flug geworden. Das war eine bittere Lektion, die leicht zu vermeiden gewesen wäre.

9762 *Gatschach am Weißensee*
Tel.: +43/4713/2002
Fax: +43/4713/3133

Fliegen auf der Emberger Alm, wohnen am Weißensee!

He rtv Jg

Appartementhaus

ch wa rzenba ch er

http://schwarzenbacher.oeLnet/

- *Günstige Wochenpauschale!*

Ausflüge auch in andere Fluggebiete:

- *Zeliersfeld/Lienz i. Osttirol*
- *Goldeck/Spittal a. d, Dran*

Die ca 80 m² großen Wohnungen sind folgend ausgestattet (für 4 Personen):

2 getrennte Schlaftnniet; Bad oder Dusche, getrennt davon WC, Vorraum mit Garderobe, sehr gemütliches Wohnzimmer, Balkon, Farb-TV und Telefon

Auch für Clubs und Vereine sehr interessant.

gebraucht

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.

Gleitsegel

1

Block Magic 24,

Bj. 90, lila, m. Gurtzeug u. Rettungsgerät, Check bis 1/98, Tel.: 07025/840274

Bleck Magic 27, Bj. 93, Check neu, Gurtzeug Paratech A 4 in. Rückenprotector u. Charly Rettungssystem Grand Tourisme, Rucksack, Bräuniger Höhenmesser FP DM 1.250,-, Tel.: 02166/37771 nach 21.00 Uhr

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

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

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

Funkt(M, Bj. 97, blau/gelb, Check neu, Gurtzeug Paratech A 3 mit Rettungssystem Esprit Light III u. Protector, VB [IM 3.000,-, Tel.: 08093/2546 od. 0172/7061004

1 H

Edel Control L, Bj. 8/99, violett, Edel Protector m. Oscar 18, zusammen VB DM 4.500,-, euch einzeln, Tel.: 02053/4652

Nova Philou 26, Bj. 9/96, Check 9/2000, geteilte A-Gurte, DM 1.500,-, Tel.: 040/25496633 od. ernail: mouih9üaol.com

Nova Philou 26, Bj. 94, Gurtzeug Skyline, Retter, Turin Flytec,Pocksock, Helm, kompl. VB DM 1.100,-, Tel.: 0173/9454532 od. Fax 07032/83727

Nova Philou 26, Bi. 95, pink, Check neu, DM 1.590,-, Tel.: 08706/1226

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

Nova Philou 26, Bl. 8/95, neongelb/grün, Check bis 9/2001, VB 1.500,-, Tel.: 02302/698931 od. eweil: oka.wang u ©to n line. de

1,2

Advance Bi-Beta, blau/gelh, mit Advance Doppelsitzergurtzeug Pro-Bi m. Tandemrettung Perche Anular u. Protector, alles Bj. 10/97, Passagierguitzeug mögl., DM 4.900,-, Tel.: 08728/791 ab 18.00 Uhr

Advance Bl-Beta, Bj. 8/97, rot/weiß, Check 11/2000, VB DM 3.600,-, Tel.: 07121/890914

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

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

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

Advance Epsilon 2/28, Bj. 6/98, blau/weiß, Sup Air Profeel Gurtzeug m. Rückenprotector u. Schnellverschluß, Sicherh. Karabiner, Charly Retter, kompl. DM 4.150,-, Tel.: 069/82368336

Advance Epsilon 126, Bj. 95, Check neu (7/2001), DM 1.300,-, Tel.: 07257/930200 od. 0170/4801453

Airwave Harmony 27, Bj. 8/97, blau, Check neu, DM 2.400,-, evtl. Varia Flytec 4020 Professional, Tel.: 08064/909761

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

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

Atlas L, 91, rot/gelb, m. Rettung u. Gurtzeug u. Helm, kompl. VB, Tel.: 08862/6337

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

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

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

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

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

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

Atlas M, Bi. 3/98, gelb/rot, VB DM 2.100,-, Tel.: 07361/941865

Atlas XL, 6/98, blau/pink, VB DM 2.450,-, Tel.: 089/7854387

Atlas XL, Bi. 4/99 m. Gurtzeug, blau, DM 3.500,-, Tel.: 037323/1204

Bi-Merak 42, Bi. 95, Check, incl. Karabiner, T-Bars, DM 2.900,-, Tel.: 07251/60289 (Fox 60292)

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

Boogie M (1-2), Bj. 8/95, magento, Beschleuniger, Checkkosten trägt Verkäufer, 0M 1.100,-, Tel.: 05130/40645

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

Discus 1000/60, Bl. 9/96, pink, Check 9/2000, VB DM 1.800,-, Tel.: 09244/8253 od. Fox: 09244/8129

Discus 1000/60,131. 95, Gurtzeug UP Lady, Rettung S1V-Comet RS 30, kompl. VB DM 1.500,-, Tel.: 06442/1033

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

Discus 1000/80, nj. 94, violett/weiß, check bis 4/00, VB DM 1.000,-, Tel.: 02779/254

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

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

Fat Willie, Bj. 3/98, VB DM 2.000;, Tel.: 08022/967562 od. 0171/2429973

Graffity Sport XL, Bj. 97, Tigregurtzeug, Rückenprotector, Rettung Anular 22, NP DM 6.500,-, VB 3.000,-, Tel.: 06094/631

Graffity Sport XL, Bj. 6/96, pink, incl. Rucksack, VB DM 2.100; (NP DM 4.670), Gurtzeug Perche Perfect Tick m. Protector u. Rettung Oscar kompl. VB DM 590,-, Vario Bräuniger AV Competition m. PC-Zubehör FP DM 600,-, Natürlich ruh kompl. als hervorragende Einsteiger Ausrüstung für VB DM 3.290,-, Tel.: 030/701 30 614 od. 0172/3866609

Grafity Large, Bj. 6/94, Check b. Kauf neu, Vonblon Liga, Rückenprotector, Rettung Champion 34, Schnellpacksack, Koch-Schleppklinke, Vario Skybox neue, Speedsensor, VB, Tel.: 0561/61601

Grafity Large, Bi. 93, Check 6/2001, VB DM 990,-, Tel.: 07464/382332

Grafity Medium, Bj. 5/96, lila, Check 2/99, Gurtzeug Paratech Al m. Rettung, Packsack, Helm, DM 3.000;, Tel.: 07621/669862

Grafity Medium, Bj. 7/95, pink, Gurtzeug Tiger in. Protector, integr. Rettung Cokires RDP 14, letzter Check 6/97, NP kompl. DM 6.000,-, für DM 2.500,-, Tel.: 06221/436209

Grafity Medium, Bi. 94, Hm Gurtzeug Vonblon Lige-Integral, Retter Columbus 16, Vario Bräuniger. Aus Zeitmangel abzugehen, VB DM 2.600,-, auch einzeln, Tel.: 0214/506256 od. Fex: 0214/8008042

Nova Philou 29, Bj. 95, Schnäppchen f. Anfänger, schlepptauglich, Gurtzeug rn Rückenprot., einfaches Vario, Rettungsschirm, zusammen für DM 2.222,-, Tel.: 0049/30/6927172

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

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

Nova X-Act-25, Bj. 99, rot, Check neu, umstrindeholher günstig abzugehen, NP DM 5.390,- für VB DM 4.200; 4.000,-, Tel.: 02131/98110

P 22/25, Bj. 94, Illo/weiß, incl. Gurtzeug »Modular« nm 8 cm Protector, Check bis 5/01, VB DM 1.350,-, Tel.: 06059/909253 od. 0177/6634824

P 22/31, lila, Gurtzeug Sup Air Im. Protectoren) u. Rettung, DM 1.200,-, Tel.: 08024/49655

P **22/31,** m. Varia u. Gurtzeug, Speedsystem, VB DM 2.000;, Tel.: 0651/83211

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

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

Session L, 7/98, DM 2.990,-, Tel.: 06508/18053

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

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

UP Pickup 47, Bj. 95, lilo/weiß, DM 700,-, Tel.: 0171/3159500

UP Pickup 47, Bj. 95, Check neu, lila/weiß, DM 1.200,-, Tel.: 08021/909870

Biplace, GH

Nova X-Large, Bi. 99, günstig abzug., NP DM 6.200,- für DM 4.600,-, Tel.: 08161/147871

G

Brizair 25, Bi. 90, Gurt Primus, Charly SC 96, VB DM 300,-, Tel.: 07541/43957

1-2 GI

Apco Sierra 30, Bj. 7/99, blau/gelb, VB DM 3.600,-, Tel.: 089/7854387

Arcus L, 3 Monate alt, welg/weiß, umstüncleh. VB DM 4.200,- Tel./Fox: 08122/5166

Arcus M, Bj. 6/99, blnu, DM 3.900,-, Tel./Fax: 06659/1455

Arcus M, Bj. 1/99, DM 3.700,-, Tel.: 02232/49606

Arcus S, Bj. 6/99, DM 3.900,-, Tel.: 07031/226653

Flair M, Bj. 9/99, gelb, DM 2.700,- Tel.: 08022/9675-20 (Babst) od. 08021/9290

Flair M, Bj. 3/99, gelb, DM 2.800,- Tel.: 08024/4484 od. 0172/8059439

Ignition L, Bj. 4/98, rot/weiß, VB DM 3.100,-, Tel.: 09191/4912

P23 27, Bi. 7/97, lila/gelber Fleck, DM 1.999,-, evtl. mit karriol. Ausrüstung., Tel.: 08323/6252

P23 27, Bj. 96, m. Packsack, Check 8/00, VB DM 1.500,-, Tel.: 0761/289662

Paratech P23 24, lila, m. 2 Jahrescheck, DM 1.600,-, euch uls Kamplettausi üstung m Gurt, Rettung Varia u. Helm, Tel.: 0177/ 7696617

Paratech P23 30, Bj. 9/97, pink, Gurzeug larn XL, zusammen VB DM 2.800,-, Tel.: bis 15.00 Uhr 05674/303 od. 05671/3508 abends

Pro Design Relax 36, Bi. 1/99, blau/weiß, DM 3.400,-, Tel.: 06201/54201 (Fax 507371)

Saga XLarge, türkis/blau, NP DM 5.200,- für DM VB 3.600,- oder Tausch gegen Vector XL, Tel.: 0177/4497625

Sinus L, Bi. 1/98, rot, DM 2.200,-, Tel.: 06535/440

Sinus M, Bi. 10/97, VB DM 1.000,-, Tel.: 0041/71/9237039 Tel./Fax abends

I-2 GX

P 21/23, Bj. 92, incl. Gurtzeug u. Helm, VB DM 990,-, Tel.: 07331/941715

P 22/28, Bj. 94, m. Gurtzeug u. Rettung, Protector, VB DM 1.500,-, Tel.: 0991/2708250

A 4/22, Bj. 94, blau/gelb, Check neu, DM 1.000,-, Tel./Fax: 07431/76133

A 5-26 Sport, 111. 96, Flamenco/weiß, Rettung Perche Colombos 18 Doppelkappe, Gurtzeug Perche Fashion, Integralhelm, VB DM 2.800,-, Tel.: 06772/8596 p. od. 06704/912204 gesch.

A 5-26 Sport, Bj. 9/96, gelb, VB DM 2.200,-, Tel.: 02151/404237

A4 **28,** Bj. 5/93, lila/rot, Beschleuniger, DM 220,-, Rettung Oscar 18, DM 130,-, Gurtzeug Sitting Bull m. Protector DM 110,-, Varia Skybox Mauz rn. Ladegerät DM 140,-, kpl. m. Integralhelm DM 550,-, Tel.: 08064/8123

A4-25, 3). 95, Check 1/2001, DM 500,-, Tel.: 06084/3263

A4-25, Bj. 94, Check, 7/00, Beschleuniger, Schutzhülle, Packsack, VB DM 800,-, Tel.: 0177/6892001 od. 07071/52847

A4-25, Bj. 6/94, rot/blond, incl. Packsack, Protector, Gurt Tigre, Bj. 10/94, Doppelkappen-Rettung Colunmbus 18, Bj. 6/94, Beschleuniger, Charly Helm, Overall Gr. L, Bräuniger Vori9, für DM 1.800,-, Tel.: 0228/327656 od. 0228/940-1242

A4-25, Bj. 94, Skyline-Gurtzeug, Charly Rettung, Bräuniger Varia 3, Helm, Packsack, VB DM 2.000,-, Tel.: 0231/774440 od. 9422708 (Fax)

Advance Epsilon 26, lilo, Gurtzeug Skyline supersede u. Rettung (m.Protectoren) kompl. od. einzeln, DM 1.000,-, Tel.: 08024/49655

Advance Sigma III 30, Bj. 96, 2-Jahres Check 98-05 19, blau/pink, NP DM 6.890,- für VB DM 3.750,-, Tel.: 0172/2105813

Advance Sigma III 30, Bj. 10/96, DM 1.400,-, Tel.: 08067/180791

Nächstes Info Nr. 105 Mai 2000 Anzeigenschluß 21.März 2000

gebraucht r
aft^üb

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 El Gleitschirmausrüstung

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

Name Telefon Fax

Anschrift Unterschrift

braucht

Apollo 27, Bj. 92, Check bis Juli 2000, gelb/lila/pink, m. Gurtzeug u. Packsack, DM 600,-, Tel./Fox: 07151/61263

Aspect M, Bj. 95, DM 1.200,-, Tel.: 0171/4580260

Aspect M, Bj. 96, mogenta/weiß, Check Mitte 2000, Gurtzeug UP incl. Rettung, Vario, VB DM 3.400,-, Tel.: 08825/2187 od. 08171/96746

Aspect S, Bj. 7/97, türkis, VB DM 1.900,-, Tel.: 08326/9846

Aspect S, Bj. 11/97, rot, DM 2.000,-, Tel.: 07477/8201

Compact 31, Bj. 9/94, lila/gelb/pink, MCC-Packsack, Handbuch, VB DM 1.700,-, Tel.: 06196/911404 od. 06192/952052

Compact 33, Bj. 7/93, grün/gelb/grau, Gurtzeug Sä-fing Bull, Rettung, Fußbeschleuniger montiert, VB DM 1.600,-, Tel.: 07151/32901

Discus 2000/110, Bj. 7/94, Gurtzeug Paratech A 1, Rettung Oscar 16, Varia Basis, Schleppklinke Koch, Helm, nur kompl., DM 2.000,-, Tel.: 0531/320992 od. 0171/1946885

EQ Sport 24, Bj. 91,Cloudbase, pink, ohne Check, DM 500,-, Tel.: 07621/63460

EG Sport 24, Bj. 5/91, pink, Check 6/2001, ideal f. Beginner u. Bergwanderer (Eigengevv. 4,5 kg), kleines Packmass, DM 500,-, Tel.: 0034/606645578

EQ Sport 24, Bj. 7/91, VB DM 1.000,-, Tel.: 0831/561250 tags., 0831/87299 abends

EQ Sport 26, Bj. 91, m. Gurtzeug u. Rettungsschirm u. Bräunigor Vario P II, VB DM 1.200,-, Tel.: 0711/565277

EQ Sport 26, Bj. 7/91, Check 3/00, m. Gurtzeug kompl. DM 600,-, Tel.: 06331/40248

Frantic Plus L, Bj. 4/96, Check 6/00, weiß/orange, VB DM 1.100,-, Tel.: 089/986450

Frantic Plus M, Bj. 5/96, Check 6/2000, rot/weiß, VB EURO 150,-, Tel.: 0711/9950220 od. 0179/4909583

Frantic Plus 5, Bj. 4/96, Beschleuniger, rot/weiß, DM 1.200,-, Tel.: 0203/447813

Frantic Plus S, Bj. 4/96, Beschleuniger, rot/weiß, Check 7/00, DM 1.200,-, Tel.: 0203/447813

freeX Frantic M, Bj. 8/95, Revolution 2, Gurtzeug v. UP, Vario Flytec 3005, Schuhe Hangwag Fly 2000 Gr. 42, Helm, Overall, 9-Messer, NP ca. DM 9.300,- für DM 3.000,-, Tel.: 06131/384316 ab 18.00 Uhr

freeX Frantic S, Fr. 1.500,-, Gurtzeug u. Protector u. Rettungsgerät, Fr. 1.200,-, Tel.: 0042/33842364

G-Sport L, Bj. 8/96, Check 3/01, lila/weiß, m. Gurtzeug/Packsack, DM 1.800,-, Tel.: 07944/950169

Marlin 23, Bj. 94, Check b. 3/2000, DM 800,-, Tel.: 07082/60180 od. 50482(Fax)

Marlin 23, Bj. 11/94, Gurtzeug Firebird Pro Comfort f. Anfänger, Rettung Charly GS 1992, VB DM 1.000,-, Tel.: 07121/270303

Marlin 23, Bj. 5/95, pink/weiß, VB DM 850,-, Tel.: 07432/15220

Marlin 26, Bi. 95, weiß/pink, Check neu, Gurtz. Perche Fly Magic in. Rettung Charly, Bräuniger Vario, gr. Packsack, Helm, wg. Krankheit DM 2.100,-, Tel.: 0711/632160

Marlin 26, BI. 94, Check, Komplettausrüstung, Packsack, Gurt, ggf. Rettungsschirm, VB, Tel.: 0221/2583834

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

Marlin 29, BI. 95, wg. Hobbyaufgabe z. verkaufen, DM 570,-, Helm Perche, lilo, Gr. L, DM 60,-, Grutzeug Vonblon Diagonal, DM 150,-, Tel.: 06028/3566 p. od. 06023/977315 gesch.

Merak 31, Bj. 11/96, weiß/türkis/pink, Check 1/2001, DM 1.400,-Tel.: 0172/7925943

Mistral 27, Bj. 5/96, türkis, Check 6/00, VB, Tel.: 09903/332 od. 0171/8066419

Mistral 27, Bj. 97, VB DM 1.200,-, Tel.: 0041/71/9237039 Tel./Fax abends

Mistral 27, Bj. 9/96, Check 5/2001, VB DM 2.500,-, Tel.: 05235/2163 od. 05261/66442

Mistral 27, Bj. 9/96, VB, Tel.: 05261/66442

Mistral 30, Bj. 8/96, lila/weiß, Check hei Kauf neu, VB DM 2.000,-, Edel Gurtzeug m. Trotector, Bj. 9/97, VB DM 650,-, Packsack, Fußbeschl., kompl. DM 2.500,-,Tel.: 09372/922112 od. 922113 (Fox)

Mistral Twin 42, Bj. 4/97, blau, Gurtzeug UP Passenger incl. Rettung UP Profile Bi, Pass. Gurtz. Sup Air m. Protector, VB DM 4.000,-, Tel.: 08678/7260

Nova Axon 26, blau, Verkauf für DM 2.000,- oder Tausch gegen Axon der Gr. 24, Tel.: 0177/7696617

Nova Axon 26, VB DM 1.600,-, Tel.: 07424/601241

P 40/26, Bj. 93, Check 5/2000, lila/weiß, 2 Packsäcke, Beschleuniger, DM 600,-, Tel.: 0171/6127168 od. TGietl@-online.de

P 40/26, Bj. 7/95, Check 1/01, m. Speedsystem, VB DM 1.000,-, und Protectorengurtzeug Inka AIR, VB DM 800,-, Tel.: 07425/21616

P 40/29, Bj. 92, Rettung Amigo P1, Gurtzeug Skyline Distance, kompl. 11B DM 800,-, ggf. auch einzeln, Tel.: 0511/233861 od. e-mail: koeder@conti.de

Phocus 26, Bi. 6/94, Check bis 10/2000, türkis/lila, VB DM 900,-, Tel.: 0761/8098991

Phocus 26, Bj. 94, Gurtzeug, Retter, Flytec Vario, Helm, alles zusammen VB DM 900,-, Tel.: 0173/9454532 od. Fax: 07032/83727

Saber L, Bj. 98, blau/weiß, DM 1.950,-, Tel.: 06083/2654

Saber L, Bj. 12/96, rot/weiß, DM 2.000,-, Tel.: 0171/8258505

Saber 1, Bj. 7/97, blau/weiß, DM 3.000,-, Tel.: 0711/792836

Saber M, Bj. 77, mit neuem Check, VB DM 1.500,-, evtl. auch Gurtzeug mit Rettung, Tel.: 089/527106

Saber XL, Bj. 7/97, Nachprüfung 9/99, DM 1.950,-, Tel.: 06732/63373

Saber XL, Bj. 12/97, pink/blau, VB DM 2.200,-, Tel.: 0821/715507

Sensor L, Bj. 3/97, Check 4/01, pink, VB DM 1.200,-, Tel.: 0371/2603688 od. emeil: pfueller@stfi.de

Sensor M, lila, Tigre Gurtzeug m Rettung Columbus, Renschler SOL 3 Varia, umständehalber obzugeben, VB, Tel.: 0170/3580656

Sonic Large, Bj. 8/96, pink, Check neu, DM 2.300,-, Tel.: 07746/3031

Sonic XLarge, Bj. 7/96, lila, Preis VB, Probeflug möglich, Tel.: 08322/4190

Soul L, Bj. 96, Check bis 11/00, VB DM 1.000,-, Tel.: 0661/602810 =Fox

Space 24, Bj. 93, Pocksack, DM 750,-, Tel.: 08845/9522

Space 27, Bj. 1/97, blau/weiß, DM 1.450,-, Tel.: 06083/2654

Space 27, Bj. 93, weiß/gelb, ohne GS, ohne Zubehör, Tel.: DM 500,-, 0211/203253

Space 27, BI. 94, Check 5/99, Gurt Husky m. Protector, Rettung Charly Revolution I, Jet Helm, Vario Bräuniger Basis, Windmesser Skywatsch, Packsack VB DM 2.500,-, Tel.: 07171/44856

Space 27, Bj. 94, pink, DM 950,-, Gurtzeug Modular DM 290,-, Tel.: 07121/279283

Spear M, Bj. 2/98, rot, DM 1.900,-, Tel./Fax: 06659/1455

Spear M, Bj. 4/97, lila/weiß, VB DM 1.500,-, Tel.: 02738/2337

Stellar 33 mit Speeds., Bj. 93, blau/gelb, Check 8/2000, incl. UP Gurtzeug m. Protector u. Rettung Sign] Minitex, DM 2.000,-, Tel.: 0251/7779267 od. 02337/1208

Synto 27, Bj. 94, Check 6/2000, rrr. Gurtzeug u. Rettungsgerät, Helm u. Varia, VB DM 1.500,-, Tel.: 07253/920820

Vision L, Bj. 94, lilo/weiß, VB DM 1.300,-, Tel.: 08651/5280 od. 0170/48563964

Vision L, Bi. 94, lila, DM 800,-, Tel.: 08032/982920

Vision L, Bj. 94, Check 10/98, Gurtzeug, Rettung Minitex, Vaio Flytec, DM 3.000,-, Tel.: 0251/787200

Vision M, Bj. 7/94, Check neu, lila, VB DM 1.350,-, Tel.: 08193/5704

Vision M, Bj. 12/94, Check fällig, DM 1.000,-, Tel.: 08041/72207

Vision M, Bj. 10/94, blau, Gurtzeug Pro Design m. Rückenprotector, Rettung, DM 1.700,-, Tel.: 07231/8534

Vision M, Bi. 95, pink, gg. Höchstgebot, Tel.: 089/6148266

Hof tungsau ssth lu6!

Jede Haftung des oliv und seiner Mitarbeiter ruf Grund der \fertilfentlichung des Gebrauchtmarkts ist ausgeschlossen. Für die Klossifizieiung der Gerate, ihre Lufttüchtigkeit und die Angaben in den Anzeigen übernimmt der DHV keine Gewähr.

GRIECHENLAND

UNTER DEUTSCHER LEITUNG

flyOLYMPIC EAGLES CLUB e.V

1 Woche

DAS CAMP FÜR DRACHEN- UND GLEITSCHIRMFLIEGER

SOMMERIFILLUGGIE UlEITE

Olymp - Meteora-Klöster - Ossagebirge - Kreta

W[INTERFLUGGIE [HEYE

Süd-Griechenland - Peloponnes

Info & Prospekt anfordern! Video DM 15,-

DEUTSCH LAN D: Tel. oo 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

Vision M, Bi. 5/95, petrol/weiß, VB DM 899,-, (evtl. rn. Gurtzeug (Airbog) + DM 500,) Tel./Fax: 07303/5581 od. 0171/ 8506075

Vision 5, orange, neuer Check, m. Zubehör für nur DM 900,-, Tel.: 0177/7696617

geace

Monster Tandem, Bj. 10/97, weiß/türkis, DM 3.000,-, Tel.: 07022/31606

2G

A **5-30 Sport,** Bj. 96, Check neu, VB DM 1.300,-, Tel.: 0171/5137757

Apache 23, lila/weiß, Check, mit Gurtzeug u. Reifung u. Helm, ggf. Höhenmesser, DM 1.000,-, Tel.: 07703/919506

Apache 26, Bj. 92, ohne Check, mit Packsack, VB DM 330,-, Tel.: 03535/22103

Apache 29, Bj. 9/92, Check 8/00, rot, incl. Gurtzeug Mofes L, DM 900,-, Tel.: 0177/6411701

fr3.4

Advance Sigma 4/27, Bj. 7/99, Soderfarbe rot/blau, DM 5.400,- (NP DM 6.500,-), Grutzeug Charly Elite, grün, m. Minifex, DM 950,-, Briiuniger Varia Alto Basis SP DPA 250,-, Tel.: 05361/23200

Advance Sigma 4/29, Bj. 11/98, gelb/rot, VB DM 4.350,-, Tel.: 07111/30207

Advance Sigma 4/29, Bj. 8/99, blau, VB DM 5.199,-, Tel.: 0172/7328612

Airwave Fusion 5, Bj. 7/97, violett/weiß, Check neu, DM 3.500,-, Tel.: 0541/21994

Apco Bagheera M, Bj. 8/99, blau, DM 4.150,-, Tel.: 089/74548217

Astral L, Bj. 5/98, dunkelblau/weiß, VB DM 3.200,-, Tel.: 07389/906043

Astral L, Bj. 5/99, gelb, VB DM 2.950,-, Tel.: 06894/52745 od. 0177/7752745

Astra' L, Bj. 10/98, gelb/grün, DM 3.400;, Tel.: 07251/60289 (Fax 60292)

Astral L, Bi. 4/98, gelb, DM 2.700,-, Tel.: 08728/791 ab 18.00 Uhr

Astral M, Bj. 12/98, gelb, VB DM 3.200;, Tel.: 089/986450

Astra' M, Bj. 6/98, blau/weiß, Gurtzeug Sup Air, Profeel-Protector Gr. M, Charly Rettungsgerät integriert. VB DM 4.000;, Tel.: 07625/131330 od. 7106 nach 17.00 Uhr

Astral M, Bj. 4/98, rot, VB DM 2.600,-, Tel.: 07331/81809

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

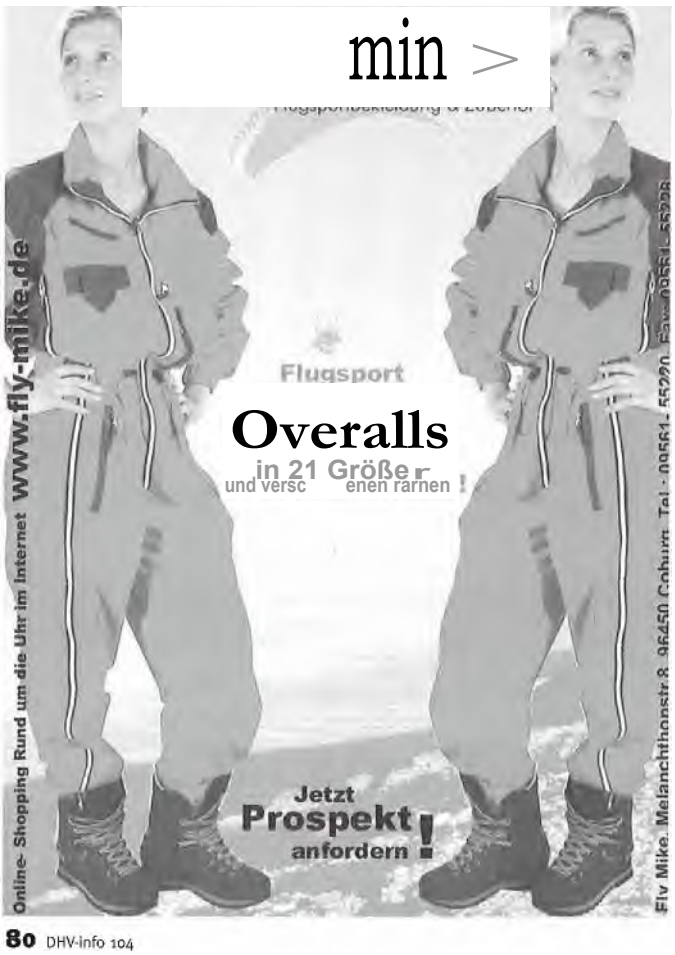
Blues M, Bi. 8/98, hellblau, VB DM 2.700,-, Tel.: 06103/27666

Flame L, Bj. 4/97, blau, Check 7/2001, incl. Beschleunigungssystem, Schutzhülle u. Packsack, VB Dm 1.600,-, Tel./Fax: 07821/984546

Nova Axon 28, Bj. 10/97, Sonderdesign, kompl. m. Gurtzeug u. Rettung, VB DM 1.499,-, auch einzeln, Tel.: 089/65102570

Nova X-Ray 26, Bj. 8/99, violett, VB DM 3.500,-, Tel.: 07331/81809

Paratech P60 27, Bj. 6/97, m. Check, gelb, DM 2.200,-, Tel.: 0172/3567468 od. Fax: 03641/212426



Promise L, Bj. 6/99, DM 4.500,-, Tel.: 07231/359494

Spear S, Bj. 3/98, Beschleuniger, rot/weiß, DM 2.500,-, Tel.: 0203/447813

Spear S, Bj. 3/98, Beschleuniger, rot/weiß, DM 2.500,-, Tel.: 0203/447813

GH,GX

Frantic 5, Bj. 8/95, gelb/lila, Check 10/01, DM 1.500,-, Tel.: 07721/58465 abends

Advance Omega 4/28, Bj. 1/98, blau/gelb, DM 2.000,-, Tel.: 06151/58901

Advance Omega 4/28, Bj. 98, VB, Tel.: 07231/359494

Aerologic 55, B. 93, Check bis 5/00, VB 900,-, Tel.: 0831/67533

Aerologic 55, Bj. 4/94, lila, Check bis 8/00, Gurtzeug Vonblon, Rettung Columbus 18, VB DM 1.900,-, Tel.: 07141/251563

Genair 26, Check fällig, Sitzgurt »Fly« m. Charly Rettung SC 118 K '91 u. Römer Jethelm, VB DM 490,-, Tel.: 07333/5249

Nova Vertex 26, Bj. 8/98, DM 1.950,-, Tel.: 0171/4580260

Nova Vertex 28, Bj. 11/98, rot/weiß, wg. Zeitmangel umständeh. DM 2.000,-, Tel.: 07666/610104

Nova Xyon 24, Bj. 8/96, Check 9/2000, violett, VB DM 750,-, Tel.: 07333/947330

Nova Xyon 28, zum Dumpingpreis von DM 1.990,-, Tel.: 08340/351 od. 0171/5703763

Phantom 45/11, Bj. 92, Check 99, grün, Sitzgurt Vonblon Ligo m. Beschleuniger u. integr. Rettung CHarly SC 90, Bräuniger Alto Varia LCD 5, DM 950,-, Tel.: 089/6252040

Tension L, BI. 9/97, weiß/schwarz, DM 1.000,-, Tel.: ab 19.30 Uhr 07652/6195

Ventus L, Bj. 6/97, hellblau/weiß, m. Gurtzeug u. Rückenschutz, DM 1.900,-, Tel.: 0172/5648536 od. 05534/2414

Ventus M, Bj. 5/97, Check neu, rot, DM 2.700,-, Tel.: 0841/390563

2-3 GH

Bonanza L, Bj. 4/99, blau, VB DPA 2.000,-, Tel.: 08022/967562 od. 0171/2429973

Oxygen M, Bj. 5/99, schwarz/weiß, VB DM 3.500,-, Tel.: 0170/3403990

Response L, umständehalber für DM 3.000,-, Tel.: 07544/73328

Response M, Bj. 10/98, gelb, DM 3.200,-, Tel.: 0173/3814244

Response M, Bj. 4/99, blau, DM 3.500,-, Tel.: 07309/7425 od. 0177/7657840

Response M, Bj. 9/98, gelb/violett, VB DM 2.900,-, Tel.: 0821/715507

2-3 G

Flynir 1100, Bi. 94, blau, Gurtzeug Protec XL, Reserve Minifex 150, VB DM 1.000,-, Tel.: 05221/972932 od. email: H.Stukenbroeker@t-online

2G

Flyair 1000, Bj. 10/93, blau/hellblau, Gurtzeug Pro-Tec eilen de 8, Packsack, Reifung, VB DM 1.500, Tel.: 07151/32901

Contest 48, Bj. 8/98, incl. Gurtzeug u. Protector UP LX incl. Reserve, VB DM 3.500,-, Tel.: 0214/68836 od. 0179/2988893

Contest 48, BI. 7/94, Check 11/2000, DM 800;, Tel.: 08021/8755

CX 1125, BI. 6/91, Check 7/96, Gurtzeug m. integr. gr. Rettung u. Packsack, VB DM 3.200,-, Tel.: 06181/62824

Genesis L, Bj. 6/96, pink/blau, Check 6/2000, VB DM 400,-, Tel.: 07121/890914

Paratech P5 27, Bj. 94, DM 400,- Tel.: 0172/3567468 od. Fax: 03641/212426

Phantom 45, m. Packsack, Gurt, Helm, Varia, für DM 680,-, Tel.: 0228/327656 od. 0228/940-1242

Sphinx 29, Bj. 10/93, weiß, VB DM 400,-, Tel.: 09421/913249

3 GH

Airwave XXX-L, Bj. 4/98, blau/weiß, Wettkampfleinen u. Ersatzleinensatz, Maxspeed, VB DM 2.500; Tel.: 08326/9846

Hängegleiter

Club 15, Bj. 90, Kniehänger, DM 350,-, Tel.: 07221/81177

Falcon 195, Bj. 97, Klappbasis, Räder, VB DM 3.400,-, Tel.: 0172/9671513 od. 0711/415233

Nikon 195, Bj. 9/98, incl. Supine, blau/weiß, VB 4.950,-, Tel.: 08020/909907

Ikarus 390, Bj. 12/91, Check neu, VB DM 2.900,-, Helm, Vorio, Gurt, Rettungsschirm, Tel.: 0171/3727438

Joker, Bj. 88, Check 4/2000, Kniehänger, Ersatzsteuerbügel, DM 350,-, Tel.: 07221/81177

1-2

Airfex, Bj. 94, Ceck bis 5/01, 2 Ersatztrapezrohre, Räder, zusätzl. Kurzpacksack, Integralgurt Flachlight, Bj. 97, m. Rettung, incl. Rotor, Koch Schleppklinke - zweistufig, kompl. DM 3.900,-, 0341/484690 (Fax 4846921)

Alfa, Bj. 89, Komplettausrüstung, pink/neon, Speedbor, Räder, Charly Pinguin incl. Rettung, Toli Dachgepäckträger, Ball Cockpit 652, Varia/Höhen-Fahrtenmesser, ohne Check, DM 1.100,-, Tel.: 02641/202715

Delta Super, Bl. 88, ohne Packsack, Ersatz-Steuerhügel, Lufträder, Keller Integralgurtzeug, Kniehängergurtzeug, Rettungsgerät, m. Unterlogen, kompl. DM 1.500,-, Tel.: 0931/7840488

Spectrum 165, Check 5/97, lila/pink/weiß, VB DM 1.500,-

Sting 154 ohne VG, Bi. 12/95, Check 12/2000, weiß/flieder/orange, 2 x Trapez (Randrohr gerade/ Aerosafe Speedhar) Räder groß u. klein, VB DM 2.000,-, Tel.: 06747/8987

Sting 154 ohne VG, Bl. 11/97, Räder, Speedbar, 1 Ersatzsteuerbügel, VB DM 4.500,-, Tel.: 09409/1538

Sting 154 ohne VG, Bl. 5/97, magenta/schwarz, m. XC-Segel, Räder, Speedbar, Aerosafe-Steuerbügel, VB DM 3.700,-, Tel.: 07231/565642 ab 18.00 Uhr

Supersport 143, Bi. 3/95, türkis/rot, Klappbasis, Aufsteckräder, 2 Ersatzsteuerbügel, VB 2.990,-, Tel.: 089/422471

Supersport 143, Bj. 9/93, weiß/grau, 1 Ersatzsteuerbügel, VB DM 3.000,-, Tel.: 07382/93181 od. 0173/3249568

Supersport 153, Bi. 94, Check neu, blau/weiß, DM 3.000,-, Tel.: 07122/9723 od. Fax: 07122/820001

Vektor, Bi. 9/98, NP DM 7.200,-, VB DM 4.600,-, Tel.: 089/572957

2

Astir, Bi. 95, VB DM 3.000,-, Tel./Fax: 036601/80997

Cloud III, Bl. 83, Check abgelaufen, Charly Kniehänger, DM 100,-, Tel.: 07152/54042

GTR 210 D, Check 6/2000, DM 2.500,-, Tel.: 0172/8520496

Impuls 14, Bi. 89, pink/grün, mit Ersatzsteuerbügeln, VB DM 600,-, Tel.: 0511/344015

Impuls 14, Bi. 93, weiß/pink, Räder, 1 Steuerbügelseitenrohr, gepolsterte Leiter, VB 1.800,-, Tel.: 09391/5175

Hat tungsausschluß!

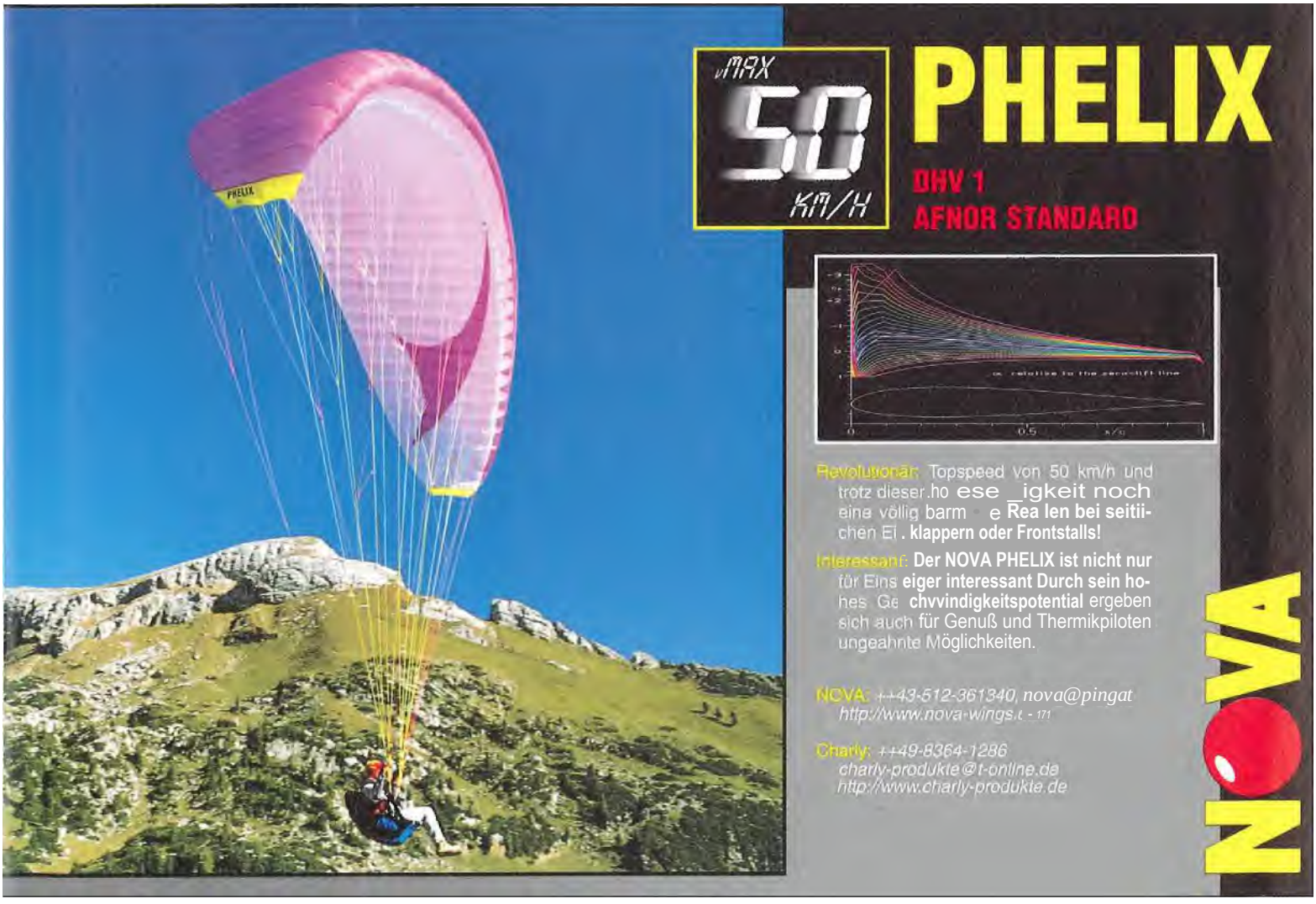
Jede Haltung des DHV und seiner Miterheiler auf Grund der Veröffentlichung des Gehrouchtrimrkts ist ausgeschlossen. Für die Klossifizierung der Geräte, hie Luft-hickeeit und die Angeben in den Anteigen übernimmt dei DHV keine Gewähr.

Impuls 14, Bi. 10/87, pink/blau, Probeflug mögl., VB DM 600,- plus Check, Tel.: 06107/4232

Jet Atlas 14/16/18, Bi. 6/91, Keller Karpfengurt, Rettungsschirm Stöllinger Sky Wing, Varia Afro Pocket Combi, Geschwindigkeitsmesse Afro, DM 1.200,-, Tel./Fox: 08055/2111

Jet Atlas 14/16/18, Bi. 84, Helm, Kniehänger, Rettung, VB DM 650,-, Tel.: 07321/973658

Magic Six 154, Bi. 91, VB DM 1.600,-, Tel.: 08151/746198



markt

Sport 167, Bj. 91, Check neu, Charly Gurt u. Rettung, DM 1.600,-, Tel.: 07127/51193

Sting 154 XC, Bj. 95, Check 12/2000, aramid/lila/orange/weiß, kVB DM 2.200,-, Tel.: 06747/8987

Ultra Sport 166, Bj. 5/98, VB DM 5.990,-, Tel.: 069/5481523

Ultra Sport 166, Bj. 8/98, rn. Steckräder u. Ersatzsteuerbügel, VB DM 5.900,-, Tel.: 07951/42246

Ultra Sport 166, Bj. 9/98, m. Steckräder u. Ersatzbügel, DM 6.450,- Tel.: 0171/5011960

2-3

Blitz 155, Bj. 3/93, lila/apricot, div. Ersatzteile, Check 10/2000, VB DM 1.3000,-, Tel.: 02203/180926

Bullet Cut, Bi. 6/97, blau/weiß, VB DM 5.200,-, Tel.: 05371/53674

Bullet Cut, Bi. 6/99, orange/weiß, DM 7.800,-, Tel.: 0821/61730

Klassic 14, Bi. 9/95, Winglets, VB VM 3.500,-, Tel.: 07725/7819

Laminar 13, Bj. 95, Designersegel »Europa«, Klappspeedbar, Überraschung, VB DM 5.000,-, Tel.: 08845/758510 ab 20.00 Uhr

Merlin 158, 8/98, blau/weiß, Zubehör, DM 5.600,-, Tel.: 0821/582843

Moyes GTR 148, Bi. 4/90, 2 Trapez-Seitenrohre, VB DM 1.100,-, Tel.: 07025/83557

Moyes GTR 162 Race, Bi. 12/88, orange/weiß, ohne Check, DM 300,-, Charly Pinguin m. Mittelleinen-Schein, DM 500,-, Tel.: 0951/609930

Moyes Xtralite 164, Bi. 3/95, VB DM 4.500,-, Tel.: 08541/7628

Moyes Xtralite 164, Bj. 3/95, DM 3.500,-, Tel.: 08541/7628

Pamir, weiß/regenbogenf., Check 3/00, Keller Integral, Uvex-Integralhelm, Varia Bttiuniger LCD III, alles kompl. VB DM 900,-, Tel.: 07731/183811 od. 949698

RCS, Bj. 3/99, m. Heckflosse, DM 8.000,-, Tel.: 0821/607406

RCS, Bj. 1/99, rot/weiß, günstig, Tel.: 07831/6997

RCS, ATC-Heckflosse, Carbon Speedbar in. Kufen, NP 6.900,-, Gurtzeug Aeros, X-treme Racer, 185 cm, incl. Mittelleinenschirm, VB DM 999,-, Tel.: 07938/990528

Speed TL, Bj. 4/99, weiß, Kohlebasis, 2 Ersatzsteuerbügel, Ligagerät, VB DM 7.250,-, Tel.: 7382/93181 od. 0173/3249568

Speed TL, Bj. 3/98, weiß/violett, DM 6.000,-, Tel.: 089/89305373

Sunrise 13, Bj. 12/96, weiß/rot, DM 3.200,-, Tel.: 07121/504210

Twister, Bj. 5/99, weiß/neongelb/hellgrau, DM 7.300,-, Tel.: 0711/328158

Twister, Bi. 8/98, VB DM 6.400,-, Tel.: 08056/355

Twister, Bi. 9/97, weiß, m. Ausrüstung, wg. Aufgabe günstig abzugeben, Tel.: 06375/1365 od. Fax: 06375/5934

UP Speed, 1 Jahr, DM 6.500,-, Tel.: 06083/2654

3

AT **158,** Bj. 3/94, VB DM 2.000,-, Tel.: 07025/83557

Foil 152 Combat, Bj. 90, Ersatzteile, Sleeves, DM 900,-, Tel./Fax: 07972/6574

Laminar 14/ST, Bj. 10/98, Mylar Paus Segel, VB DM 6.400,-, Tel.: 07531/79514 od. 0171/7155347

Laminar 14/ST, Bj. 4/97, schöne Farben, DM 4.000,-, Tel.: 05202/5129

Laminar 14/ST, Bj. 5/97, rot/gelb, FP DM 4.000,-, Tel.: 0521/178415

Laminar 14/ST, Bi. 5/98, DM 6.500,-, Tel.: 02262/91341

Laminar 14 ST Mylar, Bi. 3/99, US gold/purple, ab sofort abzugeben, VB, Tel.: 08374/582313 bis 17.00 Uhr, 0831/13811 ab 18.00 Uhr

Laser 14, Bi. 91, Check 4/2001, pink/weiß, DM 800,-, Tel.: 07422/53787

Magic Kiss 154, Bj. 89, evtl. m. neuem Check, Keller Integralgurt, Afro-Varia, Kompaß, Agfa-Kamera, Helm (rot), Alpinn-Brille, Handschuhe, DM 1.200,-, Tel.: 0221/5501127

Merlin 133, Bj. 7/95, AK gelb/Segel mini/gelb, Trapezrohre, Preis VB, Tel.: 0721/3514760 b. 16.00 Uhr, 06348/1227 abends

Moyes XS Race 155 lt., Bj. 90, DM 600,-, Tel.: 07023/8648

RamAir 154, Check neu, DM 2.500,-, Tel.: 0172/8520496

RamAir 154, Bj. 94, Ersatzaerosafe-Bügel, DM 2.300,-, Tel.: 08151/3710

Reflex, Bj. 91, Check auf Wunsch neu, m. Karpfen Gurt u. Rettung, 2 Rüdem u. Udo Wasmer Combi Air (incl. Fartm) DM 1.500,-, Tel.: 07333/7636

Reflex, Bj. 92, Check neu, schöne Farben, DM 1.950,-, Tel.: 089/856239

Reflex, Bj. 8/92, u. Räder, Ersatzbügel, pink/weiß/neongelb, VB DM 1.800,-, Tel.: 0711/6771008

Rumour 14,5, Bi. 90, Check 12/2000, 2 Ersatzsteuerbügel, 2 Luftträder, Karpfengurt m. Rettung, zusammen DM 1.500,-, Tel.: 07972/7190 od. 0172/7452468

Saphir 17, m. Keller Karpfengurt u. Reitungssyst., Schleppklinke u. Owens Volley 8000 Instrument, Helm, für DM 3.000,-, Tel.: 0511/853342

Sensor 510 B-E, Bi. 91, ohne Check, DM 750,-, Tel.: 09194/1817

Stealth 14 KPL 2,8j. 2/99, Ersatzsteuerbügel, DM 7.000,-, Tel. 08656/7216

Xtralite 147, Bi. 94, pink/lila/weiß, Ersatzsteuerbügel, VB DM 2.100,-, Tel.: 08331/496146

Xtralite 147, Bi.95, lila/weiß, Regenhülle, Räder, VB DM 2.500,-, Tel.: 07261/61236 od. 07382/5349

Zephir CX, Bi. 90, ohne Check, Helm, Räder, Instr. Charly Kangoroo-Gurt (Gr. 180 cm) m. Schirm, DM 1.100,-, Tel.: 0911/525290

Zephir CX, schwarz, m. Resorohr und großem Kühlkopf, Doppeltank 20 l, Kellergurt, Charly Rettung, Zulassung, VB DM 3.700,-, Tel.: 0172/5259774

Zephir CX, kompl. mit Schürze Scorpio m. Rettung, Zubehör, Räder, Varia, Windmesser, DM 1.500,-, Tel.: 08035/8983 od. Fax: 08035/875180

Zephir CX, Bj. 90, Check 2/00, orange/gelb/blau, Ersatzteile, Tel. 06151/895331

Zephir CX, Bj. 93, Check 2. J., Trapezrohre u. Ersatzteile, Sportaufgabe aus Altersgr., DM 1.900,-, Tel.: 0208/53603

Zephir CX, Bj. 89, nenn, Check 4/00, DM 800,-, Tel.: 06094/631

Zephir CX, Bj. 90, Charly Pinguin, Rettungsschirm, Helm Kevlar, Varia Afro Cumulus, Hagenklinke, Speedmesser, Räder, Toli-Träger, Tel. 05191/977962

El, Bi. 7/99, blau/weiß, wg. längerer Krankheit zu verkaufen, VB, Tel.: 08774/1402

GS-Rettung

Charly SX 96, Bj. 5/90, DM 180,- Tel.: 089/3081008

Oscar 18 Perche, Bi. 93, VB DM 210,-, Tel.: 089/74548217

Charly Revolution II, Kaufdatum 4/93, Packnochweise vorhanden, VB DM 380,-, Tel.: 09187/6420

Firebird RS 2, bis 125kg, Bj. 8/98, DM 520,-, Tel.: 089/7854387

Revolution 2, Bj. 92, DM 200,-, Tel.: 08294/510

Charly Best of Air, Bi. 92, VB DM 200,-, Tel.: 07253/920820 od. 07253920820@t-online.de

Firebird RS 2, bis 125 kg, Bj. 8/98, DM 520;, Tel.: 089/7854387

Firebird RS 2, bis 125 kg, DM 690,-, Tel.: 06257/905935 od. 0179/6926808

Firebird RS 2„ 9/94, DM 350,-, Tel.: 06051/74325

Charly Second Chance 96, Bi. 90, DM 140,-, Tel.: 06051/74325

Charly Frontcontainer, VB DM 100,-, Tel.: 0172/3532882

GS-Gurtzeug

Edel Hero m. Protector, 10/94, DM 290,-, Tel.: 06051/74325

Gurtzeug mit Rettung Charly Streamer, DM 500,-, Tel.: 0171/6533742

Firebird Turtle, DM 50,-, Tel.: 06151/895331

Vonblon Liga-Sitzgurt mit Speed-System und 3-Punkt Aufhängung, Tel.: 02265/9411 (p) od. 02204/95200 (gesch.)

Perche »Perfect«, Bj. 92, gegen 3 Flaschen Freixenet, semi secco bei Abholung, Tel.: 06201/56157

Primo von AILES DE K, Bi. 92, VB DM 150,-, Tel.: 07253/920820 od. 07253920820t-online.de

Bifidus, Sup Air, Dippelsitzer, DM 600,-, Tel.: 040/6770209

Charly Streamer, Gr. M, m. integr. Reserve u. Protector, DM 400,-, Tel.: 0911/2305515

Woody Volley, Bj. 95, mit Pratertun, max. zul. Hängelast 100 kg, VB DM 250,-, Tel.: 089/26023894

GmbH

AERO-CENTER
55270 Ober-01m / Mainz
Am Becherweg 2

Aktuelle Nachrichten.'

Re gungsschirm Packservice zur Saisoneröffnung

An jedem 1. Donnerstag im Monat Fliegerstammtisch

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

gebraucht

X-Act von Woody Volley, Frontcontainer, Rückenprotector, VB 6/99, Tel.: 08243/2679

HG-Rettung

Sigma Elite, Typ P 111, 31 m2, VB DM 320,-, Tel.: 040/5248987 od. 0177/5248987

Stöllinger, 81. 1990, FP DM 200,-, Tel.: 0049-911-515081 od. 0049-179-5967785 •

HG-Gurtzeug

Prieler Spaghetti, 165 cm, pink, DM 200,-, Tel.: 09131/121146

Vega Integralgurt m. Rettungsgerät, Gr. 175-180 cm, ca. 4 Jahre alt, VB DM 600,-, Tel.: 08505/922185

Charly Pinguin, m. Packsack, Gr. 175-180 cm, dunkelblau/rot, DM 300;, Tel.: 06164/912747

Charly - Highlight, Sonderfarben, Funktasche, 180-190 cm, incl. Rettung Charly, DM 1.500,-, Tel./Fax: 04165/1277

Integralgurt APCO (analog Keller), Bj. 90, silber, für große Leute, nicht neuwertig, DM 50,-, Tel.: 0179/4958638 oder eisfeldrOunifreihurg.de

PS 1, 8j. 86, DM 50,-, Tel.: 06151/895331

Racer Spaghetti, 10/98, Rettung, Foto u. Funktasche, Rucksack, Gr. 170-180 cm, Tel.: 0821/61730

Woody Volley Nailer, Bj. 7/98, für Pilotengröße 1,75 ˙ 1,90 cm, manueller Schirm seitlich rechts, Einbau von BRS Rakete und Zweitschirm unter der Rückenplatte vorgesehen/möglich, VB DM 1.150,-, Tel.: 0041-1-8561518 od. 06244/231

Charly Piguin, blau/weiß, Gr. 1,76 m, rn. Mittelleinenschirm, VB DM 400,-, Tel.: 07134/903160

Dimensione Volo, Gr. 160.175 cm, DM 200,-, max. Gewicht 100 kg, Bj. 10/90, Tel.: 06224/919884

Charly Pinguin ohne Rettung, Gr. 175-180 cm, DM 300,-, Tel.: 08122/48968

Wills Wing Z 3, Bj. 95, 160 cm, mit Mittelleinen Fallschirm Bj. 95, für VB DM 1.000,-, Tel.: 0911/5067067

Nailer bis 1,89, Bj. 3/99, DM 1.250,-, Tel.: 02262/91341

Skyline ohne Rettungssystem, Größe ca. 170 cm, NP DM 1.400 für DM 350,-, Tel.: 089/1236199 od. 089/83964448 (Fox)

Madreiter HG, schwarz/gelb, 180 cm, Rettung uCharly« m. Wirbel, Bj. 6/99, DM 2.000,-, Tel.: 0172/7255759

Skyline Cotest 4/IV, 180 cm, Bi. 92, Preis VHB, sowie Charly Rettung; Preis VHB, Tel.: 089/572957

Charly »Highlight«, 187 cm, DM 750;, Kniehänger DM 100,-, Tel.: 040/67702092

Charly Best of Air, rn. Rettungssystem VB DM 800,-, Tel.: 0170/4073901

Keller Integralgurt, rot 170.190, Bj. 90, incl. Parasail 91-Rettung und WS-Geschirr, DM 550,-, sowie Icor° 2000 Integralhelm L/60 DM 90,-, Wasmer Vario-Mini Air Bj. 88, DM 100,-, Tel.: 09621/23292

Sonstiges

PC-Simulation für GS, Drachen u. UL, DM 40,-, Tel.: 0821/409603

Packsack von Paratech, groß, schwarz, VB DM 80,-, Tel.: 03535/22103

2 Handfunkgeräte von Albrecht, Preis VB, Tel.: 02541/87515

Rucksackmotor, 3 Zylinder, Elektrostart, Gurtzeug u. Rettungsschirm, 4-Blatt Holzpropeller, DM 4.000,-, Tel.: 040/7227367

Helm Kiwi, schwoll, Gr. 58, DM 250,-, Tel.: 0172/7255759

Briiuniger Vario mit Steig- und/oder Sinkakustik, ohne Höhenmesser, ideal für Hausberg, VB DM 210,-, Tel.: 05331/46485 (p.) od. 05361/15059 (gesch. Hr. Stützer)

Varia UP 4010 Flytec, Bj. 97, DM 150,-, B.NIEBAUMÜGMX.DE

Bröuniger Alto Vario, DM 260,-, Tel.: 089/74548217

Toll-Träger, DM 200,-, Tel.: 0172/7255759

LCD-Display und Gehäuseoberschale für Bräuniger IQ-Serie, DM 100,-, Tel.: 07224/1640

Vario Flytec 3010 m. Gurtzeugholterung, DM 290,-, Vorio Bröuniger Basis, DM 260,-, Tel.: 0821/409603

Icom IC A 20, 2 Stück, VB je. DM 500,-, m. Zubehör, Tel.: 05105/58074

Vario Flytec 3005, Tel.: 02265/9411 (p) od. 02204/95200 (gesch.)

Helm Nocai epic, Gr. S (55/56) gegen 1 Flasche Remy bei Abholung, Tel.: 06201/56157

Gleitschirm Motor Adventure F 3 mit Zulassung, Gurt und Reserve, Startgew. bis 130 kg, Bj. 6/99, VB DM 5.500,-, Tel.: 07621/580115 od. 07621/949020 Fox

Abrollwinde »Schuhwerk« m. Motor zur Seilrückholung, ca. 600 m Seil, Gahelseil, Sollbruchstelle und weiteres Zubehör, regelmäßige Wortung durch Hersteller nachweisbar, Vorführung möglich, VB DM 2.000,-, Tel.: 08861/59572 od. Fax: 08861/68325

Bröuniger Basis 10, DM 410,-, Tel.: 06257/905935 cd. 0179/6926808

»Schuhwerk«-Abrollwinde, ca. 550 m Seil u. Zubehör, herstellergewartet, wegen Wechsel günstig abzugeben, VB DM 1.900,-, Tel.: 08809/824

Modell Gleitschirm Sky Surfer 2000, Schirm 130 4- 46 cm, Elektromotor, Fernsteuerung 27 MHZ, DM 360;, Tel.: 089/7854387

Ersatzteile Zephir CX, Ersatzseitewohr mitte u. hinten m. Endstück, Kielrohrende, Spreizlatte, Trupezecke, Trapezrohr, Mylar-Folie, Tel.: 06151/895331

Mini-Fly Set, Bj. 95, mit Klapprepeller, DM 2300,-, Tel.: 08261/739364

Wohnmobil Fiat 2,51 TDI-Knaus 595, D. 8/97, mit vielen Extras, 8-fach bereift, Tel.: 09263/1237 od. 0171/5039724

Vario Briiuniger IQ Basis, 2 Jahre, DM 600,-, Tel.: 08294/510

Dynafit Berg/Skitourenschuhe, sehr leicht u. warm mit Goretex/Gordura-Innenschuh, ideal zum Fliegen im Winter, NP DM 400; für DM 70,-, Tel.: 0228/327656 (p) od. 0228/9401242 (d)

Schutzhelm CASCO, Model Protector 1/140, Gr. 55-61cm, Gew. 700-730 g., rot, NEU, NP DM 350,-VB DM 250;, Tel.: 08857/9044

Duoband Funkgerät mono VX -1 R mit Ladegerät, ca. 1 Jahr alt, FP DM 460;, Tel.: 0172/7686637

Koch Schleppklinke, VB DM 150,- , und Koch Schleppklinke, VB DM 60,- , Tel.: 07361/941865

HG-Schleppklinke, Bj. 95, VB DM 110,-, Tel.: 040/5248987 od. 0177/5248987

Kniehänger APCO Aviation, Bj. 89, VB DM 50;, Tel.: 040/5248987 od. 0177/5248987

Hall-Speedmesser, incl. Halterung, VB DM 55,-, Tel.: 040/5248987 orl. 0177/5248987

Haftungsausschluß!

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

UVEX Integralhelm, Gr. M = 57/58, 90 DAI 60,-, Tel.: 040/5248987 cd. 0177/5248987

Funk LPD Stabo XP 400, DM 170;, Tel.: 06051/74325

GPS Garmin 12, originalverpackt, DM 300,-, Vorio Bräuniger IQ Basis II, originalverpackt, DM 350,-, Tel.: 08022/9675-20 tags. od 08021/9290 abends

GS-Motor Arco Bleck Peru Jet König, 3 Zyl., Elektorstorter, Getriebe, DM 5.000,-, Tel.: 0043/7287-8414 od. 0172/7077275

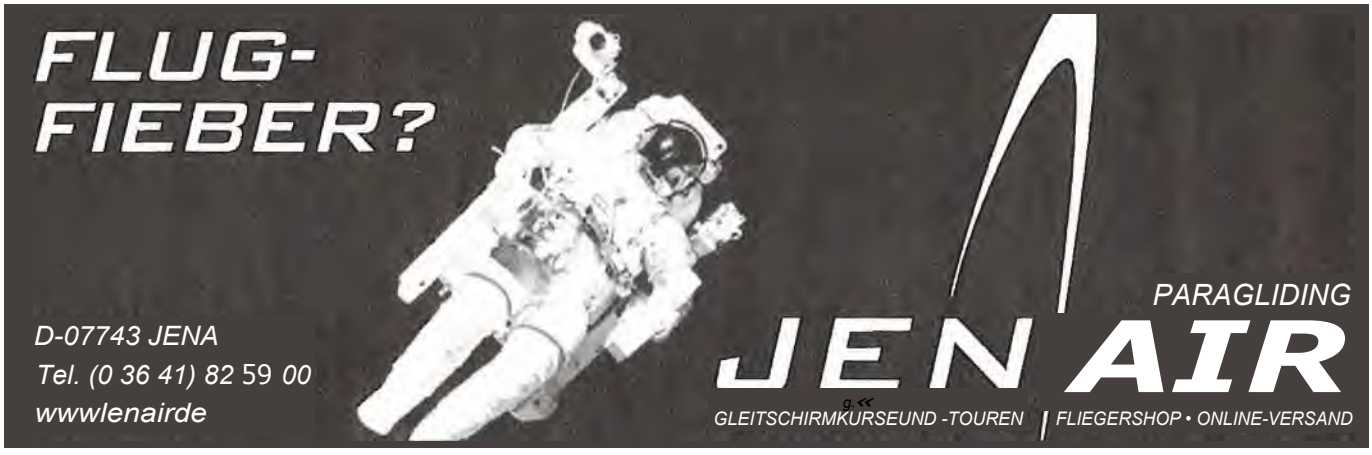
Drachenflieger Magazine, v. Feb. 1977 - Dez. 1996, oh DM 1,-, zu verkaufen, Tel.: 0831/75288

Camping-Bus Ducato 1D 2,5 L, 95 PS, 12/92, 83' Tkm, orig. HYMER CAR III, silber metallic, Hochdach, 2 Drachenhalterungen seitlich, kompl. Ausstattung, 3,1t, VB DM 28.500,-, Tel.: Ralph 07231/17989 abends

Overall-Skywear, Gr. blau/grau, 1 x benutzt, VB, Tel.: 0170/8389477

Bröuniger Vario Basis SP, Packbeutel, GS-Halterung und Anleitung, DM 290,-, Tel.: 02064/89855

Wasmer Combi Verb Air **plus,** Speedsensor, Halterung, DM 150,-, Tel.: 0170/4073901



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

11133[3]– 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. Gisela Sinks Tel. 069/7567-561
Hans-Jürgen Sattler Tel. 069/7567-560
Fax 069/7567-542
Theodor-Heuß-Allee 108
60486 Frankfurt

Name _____ Geb. Datum _____

Strasse _____ PLZ, Ort _____

Telefon _____ Beruf _____

Selbständig ___ Angestellter ___ Branche _____

Bürotätigkeit am festen Arbeitsplatz _____

Körperliche Tätigkeit _____

Personalverantwortung für _____ Personen

Gewünschte monatliche Berufsunfähigkeitsrente _____ DM

Todesfallabsicherung gewünscht _____ DM

Sonstige Wünsche _____

ANZEIGE

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 Prämiensätzen. 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 Kapitalauszahltmg.

gebraucht

Fresh Breeze Rucksackmotor, 110 A! 2 F mit E-Starter, Dar 5.600,-, Tel.: 040/6770209

Schleppwinde, 1 Trommel, Großklaus, Bj. 1982, VB DM 1.200,- oder höchstes Gebot, Tel.: 05221/31821 od 0521/9246622 (tags.)

Fliegen und Spaß! Den Drachen aufs Auto, den Schirm hinten rein und ab in den Süden! Drachenflieger 30 J. sucht Reisepartner(in) für Aktiv-Urlaub, März-April 2000, Dirk, tagsüber Tel.: 08052/903515

Ton-Träger für Hängegleiter, DM 100,-, Tel.: 07652/6195 eh 19.30 Uhr

Abrollwinde, 1000 m Dynema Seil, elektr. Rückspulvorrichtung, Tel.: 08731/1039 od. 60164 (Fax)

Trapezseitenrohre profiliert für Foil 152, Airwave Kiss, 8 Stück, Tel.: 08731/1339

Bräuniger Vari AV Classic, Tel.: 08731/1039

Fly and glide, Drachenflieger Magazin alle Hefte komplett von Ausgabe Nov. 1977 -11999 gegen Gebot zu verkaufen, Tel.: 0721/686681

Scouthlight Motorgurt, geeignet für alle Drachentypen, Pilotengröße 175-185 cm, DM 3.500,-, Tel.: 08134/7712

Afro Cirrus 8000, Von°, Speed, TEK, 2 Höhenanzeigen, Zeit-Uhrfunktion, Akkustik, VB 450,-, Tel.: 02291/6699

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

Vario GH Electronic u. Flugsport AV 8000 m. Höhenmesser, Sinkalarm, zwei Höhenspeicher, Stoppuhr, VB DM 300,-, Tel.: 07253/920820 od. 07253920820@t-online.de

Integralhelm XL, weiß, DM 60,-, Tel.: 07253/920820 od. 07253920820@t-online.de

4111111:7

Gurtzeug Edel »Farce«, Tel.: 0172/9638289

Exxtacy ab Bj. 98, Tel.: 07703/8892

Tandemrettung und Tandemgurtzeug, Tel.: 07163/531104

Magic IV -1166 als Ersatzteillager oder Teile davon, Tel.: 06150/85963

Suche Reisepartner(in), mit od. ohne Schirm, Alter unwichtig, von Frührentner, Schirmflieger m. Campingbus, bis Mai 2000 auf den Coneren, danach Alpen .... , Horst Giese, Liste de Correos, Puerto de la Cruz 38400, E-Tenerifa, Spain

Suche mein Funkgerät LPD Transceiver CT - 707. Wir (ich nenne Dich mal Hans, Deinen richtigen Namen kenne ich nicht) sind am 20.10.1999 in Bassano vorn Monte Leguarolo (Malga Como) um 12.00 Uhr gestartet. Habe ich Dir mein 2.tes Funkgerät geliehen?? Du kamst mit einem ganz alten Wohnmobil (der Fußboden war mit altem Zeitungspapier ausgelegt) von einem Freund geliehen aus Castelluccio und best vor der Pizzeria »L Antica Abbazzia« übernachtet. Bitte melde Dich mal bei mir. Tel./Fax: 05153/7425

GS-Antriebssystem, incl. Gurtzeug u. Gleitschirm, Tel.: 02373/2401 od. 0172/2318655

Hiigegleitergurtzeug m. Rettung Gr. 180-190 cm bis max. DM 700,-, Tel.: 06398/1610

Verkauf Skidachträger für Drachen o. Ski, abschließbar für Auto m. Regenrinne, Preis VB, Tel.: 08194/332

Hängegleiter Gurtzeug Woody Volley, Charly High Light o. ä. mit oder ohne RG, 178 cm, 75 kg, Tel.: 0371/4573401

Desire 151 in gutem Zustand

Wir gehen in der Jugendarbeit neue Wege! Schulsozialarbeit sucht für eine Jugendgruppe (alle mit österr. Schulungsbestätigung) anfängertaugliche Ausrüstungen. Tel.: 06150/4343

Zu mehreren macht das Gleitschirmfliegen mehr Spaß, such nicht mehr ganz junge Piloten im Raum Ffm-Da-Ma-HD zum gemeinsamen Fliegen, Tel.: 06158/985198

Joker als Ersatzteile, Tel.: 06344/939782

Starrflügler, günstig, Tel.: 06344/939782

Vario Wasmer o. ä. mit Höhenspeich, Preis max. Dm 200,-, Tel.: 06133/4901278 (gesch.) od. 06249/4792 (p)

möglichst komplette »Gleitschirmsammlung« bis ca 1993, Drama's von 1975 sowie DHV-Infos Nr. 1-6 und 11-12 (auch einzeln oder kopiert) und ähnliches, Tel./Fax: 08323/51600

Motor für Minimum oder Minimum komplett, Tel./Fax.: 09461/1316

Günstig 1-er/1-2er Gleitschirm ab 96, günstigen GS-Antrieb, 2m-Band-Handfunk, selbstaufblasbaren Airbag, Zeitschriften »Thermik«, Swiss-Glider und Plastik Telemark Stiefel Gr. 8-9,5, Tel.: 0228/327656 (p) od. 0228/940-1242 (gesch.)

Huf tungsaussc blaß!

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

Woody-Valley »Nailor« D-Gurt für 185 cm/91 kg, Tel.: 0171/8880535

Suche von Adventure gebrauchten Gleitschirmantrieb, Tel.: 05903/1985 nach 16.30 Uhr

Varia mit FAI-zugelassenem Burografen, Tel.: 0179/4958638 od. elsfeldj@uni-freiburg.de

GS - Wiedereinsteiger (nach Unfall) Raum Nbg. sucht Gleichgesinnte für Frühjahr-Sommer 2000, Fax:09174/3010 od. peter-schlenk@t-online.de

Kindergurtzeug, Tel.: 0761/709019

Schleppwinde, Ein- oder Doppeltrommel, Angebote an Tel./Fax: 03571/913400

HG-Motorgurt-Mosquito, Tel.: 08261/739364

Arcus 5, neu, beschleunigt, rot, biete Atlas M 7/98, blau/pink, plus DM 1.500,-, Tel.: 06353/3314

airborne FUN und gut erhaltenes Segel für Blitz 146 sowie Rohrbiegemaschine (bis 60 od. mehr mm), alte Fluggeräte, Instrumente und Literatur, Tel./Fax: 08323/51600

UP Speed (mit Turm), Tel.: 08102/6540

leichten Integralhelm, Gr. 58, Tel.: 089/9613431

Speedsensor für Bräuniger Alto Vorio Basis SP m. Halterung, Tel.: 09126/282344

Steuerbügel für Hängegleiter Magic Riss, Tel.: 07072/3588

Flugfunkgerät und Vario, sowie Overall XL, Tel.: 06158/985198

Gleitschirm Speed-Sensor für Bräuniger IQ Competition, Tel.: 06021/624600

Vorgeschichte

Schon immer beobachtete ich Drachenflieger. Als Bergsteiger war mir jedoch klar, daß ein Gleitschirm her mußte. Zum einen ersparte man sich den mühsamen Abstieg ins Tal, zum anderen war so ein Ding ungemein platzsparend und unkompliziert. Das war 1987. Gleitschirmfliegen wurde zur Leidenschaft mit faszinierenden Erlebnissen in der dritten Dimension. Trotzdem steckte immer noch das Drachenfliegen im Kopf. Fliegen wie ein Vogel - mit einem eleganten Flügel in liegender Position. Fliegen wie ein Dinosaurier, sagen die anderen.

Der Entschluß, zum Entsetzen meiner Gleitschirmfreunde, war gefaßt und Weiterbildung angesagt. Zum Glück mit Erleichterungen für Gleitschirmflieger. Der Schein für Hängegleiter ist in abgespeckter Form zu haben. Ein Grundkurs und mindestens lo Einweisungsflüge sind die Voraussetzungen für den Scheinerwerb. Ruck-Zuck und alles ohne Prüfungsdruck. Mit dem Ruck-Zuck sollte ich mich noch täuschen. Um es vorweg zu nehmen. Mit ein paar Wochenenden läuft nichts und io Höhenflüge ist die Mindestanzahl für Hypertalente.

Vors (riefedlem Am fehl Dracitest Nettirier

Bericht und Fotos: Björn Klaassen

Laufübungen

In der Flugschule erwartet mich Franz. Ein Drachenflieger-Urgestein und Idealist, der sichtlich erfreut ist, endlich einen Gleitschirmflieger zu bekehren und ihm das »richtige Fliegen« beizubringen.

Mit Franz fahren wir zum Übungshang. Zunächst bauen wir den Drachen auf. Trapez zusammenstecken, Flügel auseinanderfalten, Segellatten einschieben, spannen, fertig. Und los geht es mit den Laufübungen. Nase gegen den Wind, die Flächen ausrichten und die ersten Schritte beschleunigen. Unglaublich, der schwere Drachen hebt sich von den Schultern und fliegt. Selber laufe ich, was die Beine hergeben. Ich werde leichter und leichter, bis auch ich abhebe. Die ersten Hüpfer werden immer länger. Euphorie macht sich breit.

Übungshang

Voller Begeisterung geht es auf die erste Höhenstufe, was mit dem Schleppen des Drachens verbunden ist. Mit Abstand der anstrengendste Part der Ausbildung. Ein Glück, daß wir mitten im Winter die ersten Flüge absolvieren. Trotz klirrender Kälte schwitzen wir unter den Klamotten. Unser Einfachsegler ist mit riesigen Ballonrädern ausgestattet, weshalb wir die Fuhre am Kielrohr packend den Hang hochziehen.

Wie beim Gleitschirmkurs vor einem Jahrzehnt versuchen wir immer ein paar Höhenmeter weiter oben zu starten, um noch länger und

weiter zu fliegen. Die Starts gelingen, aber mit der Landung haut es nicht hin. Das Ausflaren klappt nur, wenn Franz uns mit einem entschiedenen »Drück« anbrüllt. Ansonsten landen wir auf den Gummirädern im Schnee. Eines ist jetzt schon klar. Ein Drachen fliegt nicht von alleine. Aktives Fliegen ist schon beim normalen Gleitflug bei ruhigen Bedingungen deutlich mehr gefordert als beim Gleitschirm. Der Drachen fliegt sich etwas dynamischer. Statt sanftem Steuerleinenzug ist der ganze Einsatz des Körpers gefragt. Beim Verdrehen im Gurtzeug rührt sich erstmal überhaupt nichts. Gerät man bei der Landung aus dem Wind, kann man nicht so einfach ein paar Schritte mitlaufen. So ein Drachen ist schiebende Masse. Bei einem Crash sind die Steuerbügel schnell verbogen. Trotz aller Anstrengungen am Übungshang: Hier werden die Grundlagen erlernt, die auch mit Gleitschirmerfahrung nicht zu überspringen sind. Die Kenntnisse mit dem Gleitschirm helfen nur bedingt weiter. Zu unterschiedlich ist die Flugtechnik. Drachenfliegen ist einfach anspruchsvoller.

Flugvorbereitung

Nachdem der mühevolle Teil am Übungshang überwunden ist, werden die nächsten Starts weiter oben am Berg und an der Winde absolviert. Hier kommt einem als Gleitschirmflieger die Erfahrung der vielen Flüge zugute. Die Gewöhnung an die Höhe ist eben nicht erforderlich.

Zunächst zur Flugvorbereitung: Ohne Schweiß - keinen Preis. Das fängt schon beim Aufladen der Ausrüstung an. Eine ca. 6 m lange und 3o kg schwere »Wurst« gilt es auf das Auto zu packen. Als Unterlage dient die altgediente Malerleiter, um Druckstellen bei dem wertvollen Gleiter zu vermeiden. Nicht jede Seilbahn transportiert übrigens den langen Drachen, was unter Umständen das Kurzpacken erforderlich macht. Die Flügelrohre sind deshalb teilbar und reduzieren die Länge auf ca. 4 m. Liegt der Startplatz nicht gerade zufällig strategisch günstig an der Gipfelstation, sind Muskeln gefragt. Drachen und Gurtzeug können eine ganz schöne Last werden, wenn ein paar Höhenmeter zurückzulegen sind. Der Aufbau und Check des Drachens benötigt Zeit. Leicht vergehen zo Minuten, bis der Drachen steht. Als Drachenflieger muß man sich eben eine andere Philosophie zulegen. Der Small-Talk am Startplatz gehört dazu. Drachenfliegen verbindet und die »Szene« ist relaxter.

Höhenflüge

Ausgerechnet bei meinem ersten Höhenflug am Hausberg baut sich ein prächtiges Gewitter auf. Also alles wieder in umgekehrter Reihenfolge zurück ins Tal. Irgendwann klappt es dann aber doch. Ich stehe an der Rampe und bekomme die letzten Tips. Zugegeben, etwas Muffe habe ich schon. Früher grauste es mir beim Anblick der Rampen. Ein paar zusammengenagelte Bretter. Spätestens bei der letzten Latte sollte der Vogel mich tragen. Alles klar. Hier gibt es kein »Trial and Error«, wie es so schön bei den Gleitschirmtnegern zu beobachten ist. Wird schon gehen, gibts nicht! Hier muß der Start einfach hinhauen. Ein letztes mal Anstellwinkel korrigieren und Flügel ausrichten. Ein Blick zum Windsack und los gehrt. Drei Schitte und ich hebe ab. Die Füße rein in den Gurt, Reißverschluß zu und endlich fliegen wie ein Vogel. Wow, was für ein Erlebnis!

Die richtige Geschwindigkeit zu halten ist anfangs nicht einfach. Gerade beim Kreisen ist man schnell zu langsam. Das andere mal schieße ich durch die Thermik und fliege viel zu schnell runter zum Landeplatz. Trotzdem hat man bald den Bogen raus. Die Dynamik eines Drachens ist genial. Ziehen am Steuerbügel wird mit Geschwindigkeiten von über So km/h belohnt. Die Überfahrt läßt sich hervorragend für anschließendes Steigen nutzen. Welche Dynamik! Wenn Gleitschirmflieger gegen den Wind anstehen, geht es mit dem Drachen nach wunderbar vorwärts.

Ist die Luft nylonhaltig, wird Drachenfliegen alles andere als lustig. Je nach Windverhältnissen sind Gleitschirme fast stehende Hindernisse, die umkurvt sein wollen. Da die Sicht nach oben und hinten eingeschränkt ist, kann man leicht die Geduld verlieren. Dies ist der Grund

für die allseits bekannten Differenzen zwischen Drachen- und Gleitschirmfliegern. Ich für meinen Teil ziehe bei beengten Verhältnissen immer noch ruhigere Ecken dem Hausbart vor, auch auf die Gefahr des Absaufens.

Landung

Bei meinen ersten Höhenflügen vom Berg fliege ich auf Anhieb über eine Stunde in der Thermik. Nicht nur weil es riesig Spaß macht. Die schwierigste Übung ist noch zu meistern: Landeeinteilung und Landung - weshalb ich bis in die Dämmerung rein fliege. Kein Scherz, Hier ist die volle Konzentration des Anfängers gefordert, Bei dem enormen Gleitwinkel fliegt der gleitschirmfliegende Drachenpilot immer zu hoch an. Gerade die Landeeinteilung entscheidet über das Gelingen einer sauberen Landung. Ein Gleitschirm läßt sich notfalls auf die kleinsten Landeplätze »reinwürgen«. Mit dem Drachen funktioniert das »Runterachtern« kaum. Gegen-, Quer- und Endanflug stehen nicht grundlos im Lehrbuch und erleichtern das Leben ungemein. Im Endanflug rechtzeitig raus aus dem Liegegurt, die Hände an die Seitenrohre und spannend wird es. Gerät abfangen bis Du die Höhe knapp über dem Boden nicht mehr halten kannst und raus mit dem Bügel. Das ist natürlich alles nur Übungssache und geht umso besser, je mehr man an der Technik feilt und lernbereit ist. Zu frühes Drücken wird mit nochmaligem Steigen, zu spätes Drücken mit einer Albatroslandung und grünen Hosen bestraft. Da muß jeder durch.

Eine hervorragende Ergänzung für Bergstarts sind Flüge an der Winde, Die Ausbildung wird durch die hohe Start- und Landefrequenz viel effektiver. Schafft man bei guten Bedingungen zwei Höhenflüge am Berg, so sind an der Winde einfach viel mehr drin.

Das Fluggerät

Der Flugspaß hängt stark vom Gerät ab. Sky-floater sind nicht nur zum Schulen gebaut. Sie sind auch danach für entspannte Flüge in der Thermik und für Strecken geeignet. Gebrauchte Drachen sind schon komplett mit Gurtzeug für wenig Geld zu haben. Doch Augen auf beim Drachenkauf, Ein schnittiger Hochleister ist in der Regel weniger fehlerverzeihend und schafft für Anfänger mehr Verdruß als Laune. Hochleister haben beispielsweise weniger Steuerdruck und erfordern Sensibilität. Dank der Gleitleistung können die Endanflüge lang werden. Ein zu großer Drachen hebelt den Piloten aus und das Gerät fliegt mit Dir und nicht Du das Gerät. Dennoch ist die Devise einfach: Ausprobieren und beraten lassen, bis der Vogel zu einem paßt.

Und nach dem Schein

Nun bist Du richtig in der Zwickmühle. Nimmst Du den Drachen- oder den Gleitschirm zum Fliegen mit. Es läßt sich auf alle Fälle nicht auf den Punkt bringen, was besser oder schlechter ist und sollte auch nicht die Frage sein. Zweifellos eröffnet das Drachenfliegen neue Horizonte. Die längst totgesagten Drachen erleben inzwischen eine Renaissance bei den Flugschulen. Der Aufstieg zum »Dinosaurier« hat die Perspektive erweitert und das Fluggefühl kommt dem Vogel viel näher. Seither fliege ich leidenschaftlich gerne mit meinem Flügel aus Aluminium und Segeltuch.

Nach der Ausbildung ging es übrigens erstmal nach Italien, um weiter im Training zu bleiben. Fliegen lernt man eben immer noch am Besten durch viel Fliegen. Richtig schön war es in Castelluccio. Bei starkem Wind mit dem Drachen allein in einem Lift bis an die Basis und abends bei mäßiger Thermik mit dem Gleitschirm am Monte Vetore soaren. Prädikat: Sehr zu empfehlen - so oder so!

Für Umsteiger

Inhaber des Beschränkten Luftfahrerscheins Für Gleitsegel absolvieren den Grundkurs und mindestens 10 Einweisungsflüge für Drachen. Flüge an der Winde oder die neue Ausbildungsmethode mit dem Doppelsitzerdrachen hinter dem UL erhöhen den Lerneffekt. Das DHV-Lehrvideo Starten-Steuern-Landen ist besonders zu empfehlen. Eine Liste der Drachenflugschulen ist in der DHV-Geschäftsstelle erhältlich (Telefon: 08022! 9675-0)

Umgekehrt gelten die Erleichterungen auch für Drachenflieger die den Gleitschirmschein erwerben.

Berufsunfähigkeits-Versicherung:
z.B. männlich 30 Jahre, versichert bis Endalter 60, ohne Risikozuschlag für den Flugsport
Monatsrente DM 1.000,- **DM 3.5,10/Monat**

Flugunfall-Versicherung:
z.B. Maximalinvaliddittit DM 350.000,- (I)
Pilot mit A- oder 0-Schein **DM 309,10/Jahr**
Flugschüler **DM 154,60/Jahr**

Passagierhaftpflicht-Versicherung:
weltweit bis DM 320.000,-; in Österreich bis DM 428.000,- **DM 588,-/Jahr**
UL-Passagierhaftpflicht ab **DM 492,-/Jahr**

Halterhaftpflicht-Versicherung:
Drachen und Gleitschirm **DM 87,-/Jahr**
UL (inkl. Drachen+Gleitschirm) **DM 228,-/Jahr**

Ausrüstung:
Diebstahl- oder Transportschaden z.B. Neuwert DM 8.000,- ob **DM 132,-/Jahr**

Lebensversicherung:
Ohne Risikozuschlag für den Flugsport

PARAWING ...im Flug versichert

Versicherungsservice
Ködel 8 Schöll GbR
Katzenbachstraße 65
70563 Stuttgart
Telefon 0711/73 27 79
Fox 0711/7 35 43 79
info@parawing.de
www.parawing.de

Die aktiven Drachenflugschulen

Flugschule Adresse	Telefon/Fax
Flugsport Milan Stembrink 2, 31863 Coppenbrügge	05156/7179, 05156/7312
Drachenflug-Center Peter Bork Herzog-Ferdinand-Straße 61, 32425 Minden	0571/43083. 0571/43084
Drachen und Gleitsegelflugschule und Shop Werther Schwarzer Weg 2-4, 33824 Werther	05202/158282, 05202/158202
Drachen- und Gleitschirmflugschule Flugcenter Wasserkuppe, Obernhausen 48 a, 36129 Gersfeld	06654/7548, 06654/8296
Papillon Drachen- und Gleitschirmflugschule Wasserkuppe - R hön St. Laurentius Straße 7, 36163 Poppenhausen	06658/1432, 06658/1611
Fly Magic M Martin Ackermann Werrastraße 13, 36433 Bad Salzungen	03695/602304, 03695/629416
Drachen- und Gleitschirmschule Goslar Beekstraße 26, 38640 Goslar	05321/18899.05321/41764
Drachenfliegerclub Niederrhein Landwehrstraße 10, 47574 Goch	02823/4709
Drachenflug- und Gleitsegelschule Oberberg Cosimastraße 2, 51674 Wiehl	02262/92430, 02262/980064
Drachenflugschule Saar-Mosel Altheck 18. 54472 Longkamo	06531/94677
Drachenflugschule Saar Schneiderstraße 19, 66687 Wadern-Wadrill	06871/4859
Flugschule Göppingen Zeppelinstraße 3, 73105 Dürnau	07164/12021, 07164/12029
HB•Drachensport Chnstian•Schubart-Straße 17, 74544 Michelbach	0791/41151, 0791/48079
Drachen- und Gleitschirmflugschule Dreyeckland St.-Peter-Str. 17, 79199 Kirchzarten	07661/627140. 07661/627140

Flugschule Adresse	Telefon/Fax
Bayerische Drachen- und Gleitschirmschule Nockherstraße 3, 81541 München	089/482141, 089/664730
Flugschule Reisebüro Hochries GbR Hochriesstraße 80, 83122 Samerberg	08032/8971, 08032/8901
Drachenflug-Schule Chiemsee Neuwies 34, 83236 Übersee	08642/383,08641/7767
Klaus Schwarzer's Flugschule FLYART Andreas Mitterfellner-Straße 17, 83607 Holzkirchen	08024/48119, 08024/49420
Münchner Drachenflugschule Willy Kravanja Sudelfeldstraße 20, 83735 Bayrischzell	08023/1571, 08023/1571
Aktiv Flugsport & Freizeit GmbH Bullachbergweg 34 a, 87645 Schongau	08362/983454, 08362/983019
Flugschule Tegelberg Haldenweg 4, 87672 Raßhaunten	08367/598, 08367/1026
Flugschule Ostalb-Heidenheim Fuchssteige 67, 89518 Heidenheim	07321/45425. 07321/40959
Drachenflugschule Mittelfranken Weidenweg 40, 91154 Reih 1	09171/3302
Regensburger Drachenflugschule Holzwiesenweg 18, 93053 Regensburg	0941/97274
Drachenflugschule Kelheim erring 25, 93309 Kelheim	09441/4938.09441/179363
Internationales Drachenflugzentrum Milieu Cabriäres, F-12520 Aguessac	0033/5/6559/8444, 7255
Papillon Harald Huber 1, rue de Mglise, F-68470 Fellering	0033/38982-7187

Südafrika zum Schnäppchenpreis

Daß eine 14tägige Reise zu den besten südafrikanischen Gleitschirm-Fluggebieten unter 2.500 DM durchgeführt werden kann, beweist der rührige, ca. 300 Mitglieder starke 1. Parafly-Club Schwaben. Eine 14köpfige Gruppe des Clubs fliegt Anfang Februar 2000 im Direktflug mit LTU nach Kapstock Die nächste PCS-Explorerreise geht Ende 2000 nach Kalifornien und Mexiko. Hier bezahlen PCS-Mitglieder nur 2.30o DM für die 18tägige Reise, wie immer inclusive Linienflug, Mietwagen und Unterkunft, denn dies sind die Selbstkosten für den Verein. Als nächstes Ziel steht die Insel La Reunion im Indischen Ozean für das Jahr 2001 auf dem Programm. Auskünfte über Mitgliedschaft und Reisen im 1. PCS erteilt gerne der Organisator: Hans-G. Isenberg, Grabenstraße 18, 70734 Fellbach.

1. Parafly-Club Schwaben
Wolfgang von Bruno

Gelungene Vereinsmeisterschaft

In Westendorf (Tirol) trugen zum 8. Mal die Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn die vereinseigene Meisterschaft aus.
Die Aufgaben waren so gestellt, dass alle Piloten, wie Viel- und Wenigflieger, eine Chance hatten und bestand aus: Schätzzeitfliegen, Bojenflug, Ziellandung.
Beim Schätzzeitfliegen wurde die prozentuale Abweichung von der geschätzten Zeit gewertet und bot den Piloten, die lange Zeiten schätzten, Chancen und Risiken: Soffen sie ab, so war die Abweichung groß, hielten sie durch, so wurde die Chance auf eine hohe Punktzahl tendenziell immer besser. Rüdiger Kuhn brachte es sogar fertig, seine Schätzzeit nur um 0,08 % zu verfehlen und das bei einer Flugzeit von 6o Minuten.
Der Bojenflug stellte hohe Anforderungen an das Kurzzeitgedächtnis einiger Piloten, denn es mußten immerhin 3 Bojen abgeflogen werden und die ausgelegten Symbole sollte man sich einprägen, was sogar der Vereinsvorsitzende - der Schmitt Werner - nicht ganz schaffte. Für körperliche Ertüchtigung sorgte die Möglichkeit, Zusatzpunkte zu erlangen, wenn man mit geöffnetem Gleitschirm noch ca. 20 Meter über einer Ziellinie balancierte.
Gewonnen haben bei diesem Spaßwettbewerb: 1. Roland Glockhaus - 990 Punkte, 2. Michael Uckendorf - 920 Punkte (Sektion Spree-Havel), 3. Frank Herr - 9oo Punkte.
Die Siegerehrung, bei der an 15 Teilnehmer Preise und Pokale vergeben werden konnte, erfolgte zünftig bei einem Hüttenabend mit einheimischen Spezialitäten. Ausdrücklich danken möchten alle Teilnehmer nochmals den Firmen Freex und Swing, die wirklich schöne Preis stifteten.

Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn
Frank Herr

Tipp im Baskenland

Ein kleiner Vorgeschmack und Reisetipp für alle Freunde des ruhigen Soarens vor einer atemberaubenden Kulisse im Golf von Biscaya. Neben der üblichen Brise, die von April bis Oktober ihre Dienste leistet, sind imposante Flüge zwischen und über Wolken bei Front-Rückseiten-Lage hier nicht die Seltenheit.
Auch wenn das so klingen mag, ist das keine Werbung für eine Flugschule, ein Hotel oder gar einen Campingplatz, sondern ein ganz ehrlich gemeinter Tipp eines Exil-Deutschen im Fliegerparadies Spanien,

Beste Grüße aus San Sebastian
Alexander Gunde

Neues bei den Schleswig-Holsteiner Drachenfliegern

Nach 3 Jahren besonders engagierter und erfolgreicher Arbeit, insbesondere für unser umkämpftes Fluggelände »Nindorf/Suhrbrook«, hat Horst Efftinge sein Amt als 1. Vorsitzender zur Verfügung gestellt. Der Verein dankt ihm und den anderen Mitgliedern des alten Vorstandes für die geleistete Arbeit!
Der neue Vorstand: 1. Vorsitzender Andreas Scholz; 2. Vorsitzender Hans-Jürgen Bruhn; Kassenwart Rolf Bruhn, 1. Beisitzer Anke Clausen, 2. Beisitzer Klaus-Dieter Fischer.
Die neue Vereinsadresse lautet:
Schleswig-Holsteiner Drachenflieger e.V., Andreas Scholz, Postfach 32, 24984 Satrup, Tel: 04633/1508 oder 04881/1826, Flugbetriebs-Info-Tel: 04633/966339 (nur Ansage).
Das Vereins-Handy unter der Nr. 0171/7039262 haben wir gekündigt.
Wir hoffen auf eine schöne neue Flugsaison und heißen Gäste herzlich willkommen!

Schleswig-Holsteiner Drachenflieger
Andreas Scholz

abriefe

Prima Öffentlichkeitsarbeit

Unser Fest war ein voller Erfolg. Wir hatten den vollen Zuspruch der Bevölkerung und waren von dem Andrang selber überrascht. Bei herrlichem Wetter kamen wir mit dem Fliegen nicht hinterher. Wir hatten insgesamt 28 Anmeldungen zum Tandem fliegen. Dies war mit zwei Piloten gar nicht zu schaffen. Der Verfasser eines Zeitungsartikels flog mit mir am späten Nachmittag und war anschließend so begeistert, daß er sofort einen Grundkurs buchte. Der Bürgermeister der Gemeinde Breidenbach war anwesend und spendete 200,00 DM. Ich bin mir sicher, wir haben uns mit diesem Fest einen großen Dienst erwiesen, Die Landwirte, die uns die Genehmigung zum Windenschlepp gaben, waren uns gegenüber sehr offen eingestellt. Wir haben jetzt sogar die Hoffnung, daß wir die Wiesen unterhalb des Steinbruchs irgendwann als Schleppgelände zugelassen bekommen.

Die Woche darauf waren wir mit unserem Verein auf der Jahr-Feier der Gemeinde Breidenbach anwesend. Auf einer großen Leinwand zeigten wir Filme von Südtirol, unserem Fliegerfest und dem letzten Sicherheitstraining am Achensee. Auch hier hatten wir großen Zuspruch.

Achenbacher Gleitschirmflieger
Herwald Glag

Flugschule an der Wasserkuppe fördert Jugendarbeit

Die Luftsportjugend Rheinland-Pfalz veranstaltete eine Drachen- und Gleitschirmwoche für Anfänger bei der Flugschule Papillon in Poppenhausen -Sieblos an der Wasserkuppe. Für einen äußerst günstigen Preis, der Übernachtung und Flugausbildung beinhaltete, weihten Andreas Schubert und Uli Kroll neun Jugendliche, deren Durchschnittsalter i8 *Jahre betrug, in die hohe Kunst des Gleitschirm- und Drachenfliegens ein. Da das Wetter leider nicht ganz so mitspielte, entschloß sich Andreas Schubert kurzerhand, ohne Aufpreis die A-Schein Theorie durchzunehmen. Drei der neun Teilnehmer nahmen erfolgreich an der theoretischen Prüfung teil. Ihnen fehlen jetzt nur noch die restlichen Höhenflüge bis zu der A-Schein Erteilung. Zum Abschluß der Prüfung veranstaltete die Flugschule eine kostenlose Fliegerfete, die auch gleichzeitig das Ende der Woche für unsere Teilnehmer bedeutete. Alles in allem läßt sich ein sehr positives Resümee ziehen, sowohl* für *die Luftsportjugend Rheinland-Pfalz, als auch für den Drachen- und Gleitschirmsport, da alle Teilnehmer den Sport weiter betreiben wollen. Wir möchten uns auch noch einmal bei der Flugschule Papillon bedanken, ohne deren günstiges Angebot eine solche Woche wohl nicht zustande gekommen wäre.*

Luftsportjugend Rheinland-Pfalz
Sebastian Heep

Das Basisfahrzeug für i.000 DM
im April '96

Neues Windenfahrzeug WINDELIN 1

Die Möglichkeit, im Flachland an der Winde zu fliegen, wird immer häufiger genutzt. Ständig werden neue Fluggelände zugelassen und es entstehen weitere Vereine. Mit WINDELIN I ist eine neue Windengeneration entstanden, die auch für andere Flachlandvereine von Interesse sein könnte. »WINDELIN I« ist in seiner Art genau auf die Bedürfnisse von Schleppgemeinschaften zugeschnitten und bisher in Deutschland einmalig und in Eigenarbeit für jeden Verein erschwinglich.
Die WINDELIN-Story von Baubeginn bis zu den ersten Schleppstarts stellen wir hier nur in Bildern vor, im Internet auf *der DHV-homepage www.dhᵛ.de finden Interessierte eine ausführliche Geschichte.*

Nach viel Mühe ist die Karosse und das Chassis fertig

Die Wesselmann Winde wird aufgesetzt

Gleitsegelclub Weser
Helmut Giesen

Zwei »Macher« Helmut **Giesen** und **Tassilo Richter**

WINDELIN I im Einsatz

Fluggebiet Gschasi »Hans-Uhl« im Elztal

Neue Gästeregelung

Wegen Gefährdung des Fluggeländes Hans-Uhl müssen wir eine Gästeregelung einführen. Es gibt eine begrenzte Anzahl Jahresgästekarten, eine Tageskarte gibt es nicht mehr. Bei Interesse an einer Jahresgästekarte meldet Euch bei Friedrich Währte Tel. 07833/6620. Wir bitten Euch um Verständnis für diese Lösung und wünschen Euch viele schöne Flüge.

Drachen & Gleitschirmflieger Oberes Elztal
Die Vorstandschaft

Klein St. Hilaire im Kraichgau

Da der Gleitschirmclub Kraichtal ein Verein ist, der hauptsächlich an der Winde fliegt, wollte er diesmal sein Flieger-Fest direkt am Ort des Geschehens, auf dem Schleppgelände, durchführen. Es wurden Notstromaggregate, Wasser, Zelte usw. auf die Wiese gefahren und aufgebaut. Beim Tandemfliegen konnte man nun seinen Bekannten oder Verwandten beim Storten und bei der Landung zusehen, Es wurde begeistert angenommen und 25 Tandempassagiere waren fasziniert vom Gleitschirmfliegen. Fast Begeisterungsstürme entfachte das Verkleidungsfliegen, bei dem der 1. Vorstand die Jury auf seine Seite brachte und den ausgesetzten 1. Preis einheimste (siehe Bild). Befreundete Drachenflieger wurden ebenfalls geschleppt und ließen manchen Besucher mit weit geöffnetem Mund in den Himmel schauen. Ein sehr gelungenes Fest beschied uns auch der Bürgermeister, der mit einem Tandemflug seine Wirkungsstätte mal von oben betrachten wollte.

Aktuelle Infos im Internet unter: http://home.t-online.de/home/Khommer/home.htm

Gleitschirmclub Kraichtal
Karl-Heinz Hammer

Weihnachtsfeier und Gründung Jugendförderpool SCHLEPPTEAM »wilder süden«

Am 3.12.99 fand in unserer Vereinsgaststätte Lamm unsere Weihnachtsfeier statt, die unter dem Motto stand »Gründung eines Jugendförderpools«.

Man kann sich leicht vorstellen, daß speziell im Jugendbereich die nicht unerheblichen Kosten den Nachwuchs bzw. die Eltern abschrecken. Wir versuchen durch die Gründung des Förderpools junge Piloten zu gewinnen.

Eine Tombola bei unserer Weihnachtsfeier hat hierfür den finanziellen Grundstock gelegt. Unterstützung erhielten wir durch großzügige Sachspenden von Swing, Charly, der Flugschule Hermann Brodbeck und ortsansässige Firmen. Hierfür nochmals unseren ausdrücklichen Dank, denn ohne diese Unterstützung wäre dieses Vorhaben nicht realisierbar. Die ersten beiden Piloten im Alter von 14 Jahren haben bereits ihre Grundausbildung erfolgreich absolviert und werden in Kürze erste Höhenflüge machen. Interessierte Piloten oder solche, die es werden wollen, wenden sich bitte an Roland Kuppel, Tel: 07176/3992.

SCHLEPPTEAM »wilder süden«
Roland Kappet

Griechenland - Olymp
Gleitschirmzentrum
Abenteuerferien
XC-,Thermikseminare

biete v r prechen '
ie ,
kenflüge für
Pro fis
gütig, Flughafentransfe
lügebieten
ländeeinweisung,
formationen
zige Flugschule am Olymp
F 91680,-,
lichtflieger Prospekt anfordern
Info /Anmeldung:
fel: 06171-621626
GR tel/fax: +30-352-41741
mobil: +30-942215980
ings@olympicwingse
wwwagympicwings.gr
l: Flugschule Göppingen
07164-120214,

OLYMPIC WINGS
paraghding center & adventure holidays

Flugsciu e
—CC IR -S
Reisebüro Hochries
Helene Mayer
Robert Niederreuther

Drachenfliegen
Gleitschinnfliegen
• Wir schulen täglich
• Begleitende Flugsafaris
• Eigenes Reisebüro
• Service und Verkauf
• Neu- und Gebrauchtgeräte

Hochriesstr. 80, Talst. Hochriesbahn
83122 Samerberg-Grainbach
Tel. 08032/89 71 - Fax 08032/89 01
eMail: Flugschule_Hochries@t-online.de
Internet: http//www.Flugschule-Hochries.de

FLIEGEN LERNEN IN THÜRINGEN
ANFLIEGEN 2000
Testfliegen am 8./9. April mit ...
NOVA
ATOS
x/00_071,;(4
f LV
MAG IC
The NI of llyIng
FLUGSCHUre-
DRACHEN GLEITSCHIRM
SALZUNGEN 0171 488 Boo

• briefe

Thermikschtauch

Lieber DIW,

haben wir mit 2/3 Mehrheit beschlos
auf unserer letzten Vereinssitzung *Verein* anzuschaffen. *da*
Thermikschlauch für unseren
sen, einen neuen sehr zerrissen und nicht mehr zuverlässig ist,
unser alter *bereits zu* Anfängerschlauch mit *turbulenzfreiem Ein-*
Wir benötigen einen laminaren *Bedienungsanleitung,* da noch
möglichst mit ausführlicher *haben.* Eine *ge-*
und Ausstieg,
nicht alle unsere Mitglieder Erfahrung im Thermikfliegen *Vorteil.* Farblich tendieren
sicherlich von
strichelte *Mittellinie wäre dabei* besser erkennbar ist. Aufgesteppte *Raubvo-*
wir eher zu Neonrot, damit er
gelsymbole sollen die lästigen Spatzen *fernhalten.*
he erhältlich und *gibt es in der*
In *welchen Größen sm d solche* FM sollte er für *Drachen* un Gle it
Höhe einstellbare Modelle? Auf jeden modernen Thermikschläu-
schirme gleichermaßen geeignet sein. Sind *alle*
che inzwischen *frei in der* Blauthermik aufzustellen *oder* ist *nach wie vr*
die Aufhängung unter *einer* Wolke erforderlich? Uns stehen *verschiedene*
Fluggelände zur Verfügung *wir bräuchten also einen transportable* *n* *inter*
Schlauch. Für das *Winterlager wäre ein* möglichst kleines Packmali
essant. Es *liegen* uns *außerdem vereinzelt Anfragen von Pilotinnen vor,*
die *sich* für Thermikschläudie *in Latex* interssieren, *am* besten in hau-
teng,
Falls wir *bei euch eine Bestellun* *g* für *einen* Therinikschlauch *aufgeben,*
nehmt ihr auch *gebrauchte* Schläuche in Zahlung? Unserer ist *zwar*
gesagt schon etwas zerschlissen, *aber* gut *eingeflogen und zum* VVegvver-
(en zu schade. Wie verhält es sich bei neuen *Se egel* *eig entl ich wie* *mit*
der GütesiegeViicht? *Haben sie grundsätzl ich* auch *eine Zulassu g* für
das *Ausland?* Wir gehen *davon* aus, *daß* ihr *eine Garantiezeit von* 3 *Jah-*
ren gewähren könnt und sicherlich *bei Nichtgefallen den* Tbeunikschfauch
mit der Originalverpackung und *Vorlage* der *Rechnung* umtauschen wür-
det. *Ein toller Service* wäre *dazu* noch *eine* Vor-Ort- nweisung *b ei* Liefe-
rung. Lie Bitte schickt uns *eure* Preisliste (ggf. M engenR abatt?) *und Zahlungs-*
und ferbedingungen *zu.*
Uber die Option, den Tbeunikschlauch *per* Steckdose oder *Solarzellen*
aufzuladen, diskutieren *wir in* rein Verein noch. Wir Wendländer sind
ja - was *die Energie* betrifft - *doch* schon e twas *vorbelastet.*
Wir hoffen *auf ein* baldiges Angebot von euch, bis *dahin*

Mit *den* besten Fliegergrüßen und Gieitschirinflieger Wendland
Aus *Lüchow-Dannenberg, die Drachen-*

Vorstandswechsel

Bei den Neuwahlen des Gleitschirmclubs Inntal hat sich viel getan. Wie bereits vor Jahren angekündigt, hat der seit 9 Jahren amtierende und bewährte erste Vorstand Wolfgang Zagst sein Amt zur Verfügung gestellt. Und auch unser Senior, Sebastian Dengler, geb. 1926, der seit 8 Jahren in der Vorstandschaft amtierte, rief jüngere Mitglieder ans Ruder. Dem wurde man gerecht - der neue zweite Vorstand hat gerade seinen 30. Geburtstag gefeiert. Als erster Vorstand rückte wie erwartet Robert Fritz auf, der sich zuvor als zweiter Vorstand darauf vorbereitet hatte. Als Kassier stellte sich der ehemals erste Vorstand Wolfgang Zagst zur Verfügung. Er verwaltete sowieso schon die Kasse nebenbei, und so ist er nun weiterhin in der Vorstandschaft vertreten. Werner Schmidberger ist als Schriftführer neu in die Vorstandschaft gewählt worden. Unser Beisitzer und Sportwart Hans Raffler ließ sich zu weiteren zwei Jahren verpflichten. Christian Vetter stellte sich selbstverständlich wieder als Geländewart zur Verfügung und wurde auch wiedergewählt. So geht der Gleitschirmclub unter neuer Führung ins Jahr 2000. Einhelliger Wunsch ist vor allem schönes Flugwetter - vor allem an den Wettbewerbsterminen.

Gleitschirmclub Inntal
Robert Fritz

Neue Flugordnung am »Teufelsberg« in Berlin

Der Drachenfliegerclub Berlin (DCB) e.V ist seit Jahren Halter des Fluggeländes »Teufelsberg« im Grunewald. Das Gelände liegt in der Kontrollzone Berlin und wird seit den 7oiger Jahren von Berliner Drachenfliegern und später auch von den Gleitschirmfliegern bis zum Fall der Mauer intensiv genutzt. Schon Mike Harker, der das Drachenfliegen in Deutschland populär gemacht hat, flog am Teufelsberg. Heute wird der Teufelsberg vorwiegend von Gleitschirmpiloten für Übungszwecke beflogen.

Der DCB hat jetzt für den Teufelsberg vom DHV eine unbefristete Verlängerung nach § 25 LuftVG erhalten. Unter Berücksichtigung der Auflagen des Grundstückseigentümers, der Flugsicherung (DFS) und des DHV hat der DCB eine neue Flugordnung erstellt. Die wichtigsten Punkte sind wie folgt geregelt:

- ❑ *Flugbetrieb nur mit Ausweis des DCB*
- ❑ *Startüberhöhung max. 3o m*
- ❑ *Anmeldung des Flugbetriebes bei der Platzkontrolle Berlin-Tempelhof und Gewährleistung der telefonischen Erreichbarkeit*
- ❑ *Grundlage ist die Flugbetriebsordnung des DHV*

Die komplette Flugordnung wird am Teufelsberg ausgehängt. Weitere Informationen beim DCB. Ansprechpartner ist Hans-Christoph Buddee, Gervinusstraße 16, 10629 *Berlin, Tel: 030/3231376.*

Drachenfliegerclub Berlin e.V.
Hans-Christoph Buddee

WSG NC-Flatlands geht ins Jahr 2000

Die 1. Windenschleppgemeinschaft Dietfurt-Altmühltal wurde mit Mehrheitsbeschluß auf der Jahreshauptversammlung des Vereins umbenannt. Grund hierfür war, daß uns gerade im Jahr 1999 immer mehr die Assoziation zum ehemaligen Namen fehlte, da durch zahlreiche sportliche Erfolge, zum Beispiel im Ostbayerncup, bald die Grenzen Dietfurts und insbesondere des Altmühltales überflogen waren. Die 45 Mitglieder (HG & GS) zählende WSG XC-Flatlands verfügt über Schleppgelände in der Region südlich von Nürnberg und pflegt freundschaftliche Kontakte zu mehreren umliegenden Vereinen. Der daraus entstehende Vorteil für Mitglieder der WSG XC-Flatlands ist, daß diese auf allen Geländen mitfliegen können, ohne daß persönlich Zusatzkosten entstehen.

An dieser Stelle »vielen herzlichen Dank« an den Eichstätter Verein, der uns über unsere Durststrecke im zweiten Halbjahr hinweggeholfen hat.

In unserem Verein sind »Genußflieger« ebenso wie sportlich ambitionierte Piloten anzutreffen. Zahlreiche Unternehmungen und Fortbildungen, welchen sich unsere Mitglieder jederzeit anschließen können, tragen wesentlich dazu bei, die Sicherheit unseres Sportes zu erhöhen und den Ausbildungsstand unserer Piloten zu verbessern.

Ein neu eingerichteter Sponsoringpool soll uns helfen, unsere Koch-Doppeltrommelwinde im Jahr 2000 auf Dyneema-Seile umzurüsten.

Da die WSG XC-Flatlands in der thermisch aktiven Zeit auch regelmäßig unter der Woche schleppt, sorgt eine speziell eingerichtete Hotline dafür, daß interessierte Vereins-Piloten auch dann nicht auf den Flugspaß verzichten müssen. Die WSG XC-Flatlands blickt verstärkt nach vorne ins neue Jahrtausend und würde sich auch im kommenden Jahr auf weitere neue und interessierte Vereinsmitglieder freuen.

Infos zum Verein können angefordert werden bei: Thomas A. Gietl, TGietl@t-online.de, Mobil: 0171 6127168.

WSG XC-Flatlands
Thomas A. Gietl

VDV im Aufwind

Das Jahr 1999 war ein voller Erfolg für den Vestischen Drachen fliegerverein. Das Wetter zeichnete eine gute Flugausbeute voraus. Die Gesamtleistung für unsere Drachenflieger betrug 612,5 km, für unsere Gleitschirmflieger immerhin noch 77 km. Klaus Overkamp mit seinem Ram-Air schaffte es in 4,5 Std. bis Emmerich zu fliegen. So konnte er im Jahre 1999 den weitesten Flug von 109 km für sich verbuchen. Das diesjährige Ananasfliegen und die gleichzeitige Vereinsmeisterschaft kristallisierte die wahren Meister heraus. Drachen 1. Platz Peter Seifert, 2. Platz Kurt Skacel, 3. Platz Werner Sieger, Gleitschirm: 1. Platz Sascha von der Höh, 2. Platz Annerose Niggeloh, 3. Platz Uli Hoffmann. Für den reibungslosen Ablauf und die gute Organisation danken wir Rudi Weigl. Das VDV Gelände ist thermisch sehr aktiv. So kamen natürlich alle anderen auch zu ihrem Flugvergnügen.

Zur Jahreshauptversammlung trafen sich die Mitglieder am 10.12.99. Das Geschäftsjahr 1999 wurde mit dicken schwarzen Zahlen und der Entlastung unseres Kassenwarts erfolgreich abgeschlossen. Die Amtszeit des Ausbildungsleiters und des Pressereferenten war abgelaufen. Die Ämter standen zur Neuwahl an. Ausbildungsleiter ist weiterhin Drachenfluglehrer Kurt Pfeiffer, der neue Pressereferent ist Peter Seifert. Auch der Streckenflugpokal hat mit der Siegerehrung seinen diesjährigen Abschluß gefunden. Pokale und Sachpreise verdanken wir der Wills-Wing Vertretung Peter Seifert und dem Flieger-Shop Birgit Seifert. Drachen: 1. Platz Michael Urner, 2. Platz Klaus Overkamp, 3. Platz Peter Seifert, Gleitschirm: 1. Platz Georg Fleischer, 2. Platz Sascha von der Höh, 3. Platz Annerose Niggeloh.

Kontakt: VDV Tel: 02305 83626, Fluggelände Tel: 02381 599374, e-mail: Karl heinz.Hasler@t-online.de, homepage: http://home.t-online.de/home/Karlheinz.Hasler.vestis–Lhtm e-mail: Seifert-Peter@t-online.de, homepage: http://home.t-online.de/home/Seifert-Peter.index–thtm.

Vestischer Drachenfliegerverein
Karlheinz Hasler

abriefe

Clubmeisterschaft am »Le Treh«

Die zum ersten Male in der herrlichen Landschaft der Süd-Vogesen durchgeführten Meisterschaften waren ein voller Erfolg! Eine stattliche Zahl von Piloten mit Angehörigen und Freunden hatte sich auf dem Campingplatz bei Jean-laques in Fellering eingefunden und verfolgte mit Begeisterung am ersten Tag die Bemühungen der Pilotin und der Piloten, nach einem leider kurzen Flug vom »Le Drumont« den Landepukt zu treffen, Abends wurde dann am Lagerfeuer bei Steaks, Würstchen und Bier sowie Musik und Gesang so fröhlich gefeiert, daß mancher am zweiten Tag nicht mehr seine fliegerische Höchstleistung bringen konnte! An diesem Sonntag wurde die Flugaufgabe nach der Erfahrung des Vortages reduziert: Start vom »Le Drumont« - Wendepunkte mit Fotodokumentation am Stausee von Kruth sowie dem Schwimmbad von Fellering-Wesserling und wieder Ziellandung bei Aerotec. Da die Bedingungen besser waren als am Samstag, konnten immerhin 4 Piloten die komplette Aufgabe erfüllen; 3 Piloten schafften nur den ersten Wendepunkt Stausee, während die übrigen den direkten Weg zum Landeplatz gewählt hatten. Für die meisten war es der erste Wettbewerb mit Dokumentation, deshalb ist das Ergebnis um so erfreulicher. Am Nachmittag überreichte Sportwart Peter Körner dem Clubmeister Lothar Braun den neuen Wanderpokal, dem Zweiten Helmut Menzel und dem Dritten Joachim Bereswill Urkunden sowie allen Genannten und den fleißigsten Helferinnen je eine Flasche Sekt. Der einzigen teilnehmenden Dame des Vereins Manuela Braun blieb diesmal entgegen ihrer sonstigen Gewohnheit nur der undankbare 4. Platz.
Nachdem auf das Wohl von Sieger und Platzierten angestoßen worden war, fuhr man in guter Stimmung mit dem Vorsatz nach Hause, im nächsten Jahr wieder mitzumachen!

v. **B. Mühe, M. Schächter, M. Braun, L. Dietz,** J. **Bereswill,** Lothar **Braun, Helmut Menzel, K.-D. Bendel, W. Böhm, Peter Körner.**

1. Pfälzer Drachenfliegerclub
Helmut Menzel

Spiel ohne Grenzen am Landeplatz

Alle guten Dinge sind drei, das dachte auch die Flugschule Hermann Brodbeck Drachensport und lud zum dritten Mal zum Schulwettbewerb nach Zams in Tirol ein. 3o Schüler und Ehemalige fanden sich mit »Anhang« freitags schon im Hotel ein, in der Hoffnung drei tolle Flugtage am 2.200 Meter Hohen Venetberg zu erleben. Aber wie bei den Treffen zuvor wurde auch diese Veranstaltung nicht von Petrus mit Thermik oder wenigstens »fliegbarem Wetter« verwöhnt. Nur der Freitag ließ am Nachmittag tolle Flüge zu, die nur wegen des Zeitlimits von einer Stunde abgebrochen werden mussten. Aber sportlich ging's trotzdem weiter. Kurzfristig plante die Crew um Hermann Brodbeck um und stellte einen Spaßwettbewerb auf die Beine. Tandempiloten und Passagiere, Pilotinnen sowie Piloten ermittelten so - unter vollem körperlichen Einsatz - doch noch die Sieger. Am Landeplatz stand natürlich der Jux im Vordergrund. So meisterten die Tandem-Teams ihre Aufgaben, z.B. ein Wettrennen mit den Passagieren als Ballast auf dem Rücken, unter den Anfeuerungsrufen und dem Gelächter der übrigen Teilnehmer. Anschließend konnten die fliegenden Damen beweisen, dass sie ihren Schirm über dieselbe Distanz geöffnet über sich halten konnten. Am Abend wurden dann in gemütlicher Runde die Sieger bekanntgegeben. Dabei zeigte sich, dass Josef Haba auch am Boden nicht zu schlagen war. Ihm war nicht nur einer der längsten Flüge und eine gute Landung gelungen, auch in Sachen Geschicklichkeit und Schnelligkeit hatte er die Nase vorn. Er verteidigte so seinen Titel aus dem Vorjahr. Auf Rang zwei und drei flogen Walter Jäger und Helmut Maag. Bei den Damen siegte Nicole Weißenfels, obwohl sie durch Beruf und Verletzung bedingt fast 18 Monate auf lange Flüge verzichten musste. Petra Kappet und Susanne Rundet folgten auf den Plätzen 2 und 3. Die Tandemwertung gewannen souverän Matthias Kaiser und seine Copilotin vor Ralf Oßmann und Roland Kappet. Alle Teilnehmer nahmen selbstverständlich einen Preis mit nach Hause. Den »Gabentisch« hatten die Flugschule und Sponsoren reich gefüllt. Josef Habe kann seine Flugkünste jetzt mit einem Perche-Kite perfektionieren - dann ist er nächstes Jahr wieder nicht zu schlagen.

Fliegen am Hirschberg - Tegernseer Ta

Der DGCTT möchte alle Gleitschirmpiloten nochmals ausdrücklich darauf aufmerksam machen, daß für den Hirschberg (ca. 5 km westlich des Wallbergs) keine Zulassung als Fluggelände und damit keine genehmigten Start- und Landeplätze existieren.
Da wir nicht wollen, daß Piloten in rechtliche Schwierigkeiten kommen, hier außerdem der Hinweis, daß das Gelände sehr sensibel ist (Wildfütterung) und es durchaus vorkommen kann, daß das Start- und Landeverbot durch zuständige Behörden überprüft wird *(schon passiert).*
Wer an *weiteren Informationen zu unserem Fluggebiet interessiert ist, kann jederzeit über den Club kostenfrei (bitte 3,00 DM Rückporto) die Broschüre »Wallberg, Fluggebiet Tegernseer Tal« anfordern. Die Infoadresse: Richard Brandt, Rotwandstraße io, 83666 Waakirchen.*

Jahresprogramm 2000 und Hauptversammlung

Rechtzeitig vor dem Jahreswechsel brachte der 1. PCS sein Programm für das Jahr 2000 heraus. Es enthält auf 68 Seiten alles Wissenswerte über den Club und seine Aktivitäten in Vergangenheit und Zukunft. Allein 27 Ausfahrten, vom Wochenendausflug bis zum Wäg/gen Fliegerurlaub, sind geplant. Dabei liegen die Ziele im nahegelegenen Schwarzwald, in Österreich, der Schweiz und Frankreich, aber auch auf Teneriffa, in Kalifornien und Südafrika. Zu den einmal im Monat am Clubabend vorgesehenen Seminaren konnten so bekannte Referenten wie Karl Slezak, Klaus Irschik, Andi Pfister, Hannes Schmalz! und Mike Küng gewonnen werden. Die Namen zeigen schon, daß Sicherheit der Themenschwerpunkt ist.

Unter der Überschrift: »Der 1. PCS stellt sich vor« findet man neben der Chronik des Clubs Informationen über die Zusammensetzung des Vorstandes, über das Angebot an Fortbildungsveranstaltungen und - besonders interessant für einen so großen Club ohne eigenes Clubgelände - die örtliche Verteilung der Mitglieder im Großraum Stuttgart. Eine Notfallkarte, die Liste wichtiger Telefonnummern und Funkfrequenzen sowie ein Verzeichnis der Mitglieder runden das Erscheinungsbild des informativen Heftes ab, dessen Qualität auch den zahlreichen inserierenden Firmen zu verdanken ist.

Bei der Hauptversammlung Ende '99 waren neu zu wählen: 1. Vorsitzender, Referent für Clubabende und Referent für das Clubinfo. Einziger Kandidat für den Vorsitz war der alte, also wurde er einstimmig gewählt. Erwin Rauh ist jetzt für die Clubabende verantwortlich und Ralph Göhringer ist neuer Redakteur des Clubinfos. Mit großer Erleichterung wurde das Engagement dieser beiden begrüßt. Allen neuen und alten Vorstandsmitgliedern wurde Motivation, Ideenreichtum und Erfolg gewünscht.

Unter dem TOP Verschiedenes berichtete Wolfgang Arnold von der Regionalversammlung Südwest des DHV in Beutelsbach. Als Folge der Sicherheits-Kampagne sei die Zahl der schweren Unfälle deutlich zurückgegangen. Um so unerfreulicher sei der Zwist um die Gütesiegelpflicht, die von den Mitgliedern des 1. PCS positiv gesehen wird. Alle Anwesenden bei der Hauptversammlung des 1. PCS hielten voll konzentriert bis zum Ende um 23:00 Uhr durch - ein durchweg konstruktiver Vereinsabend.

Wer Interesse an diesem Programm und dem 1. PCS hat, wende sich an: Thomas Schäfer, Hauptstraße 6o, 70771 Leinfelden-Echterdingen.

1. Parafly-Club Schwaben
Wolfgang von Brunn

Wetterstation

Um es gleich vorweg zu sage: Unsere Wetterstation macht uns kaum Freude! Dabei stört uns weniger der im Rheinland doch sehr exotisch klingende bayerische Akzent der Ansage, sondern vielmehr die Tatsache, dass sie für uns kaum nutzbar ist. In aller Regel verweist eine - zugegebenermaßen nette Stimme (in Hochdeutsch) - darauf dass der Teilnehmer im Moment nicht erreichbar ist. Wo hier das technische Problem liegt, sei es im Telefonteil, in der Erreichbarkeit (Stichwort »Funkloch«), in der Elektronik oder in der Stromversorgung, können wir als Laien nicht beurteilen. Auch mehrfaches Einschicken zum Hersteller brachte nicht den gewünschten Erfolg. Hauptleidtragende neben unserem Fliegerkollegen Stefan, der sich leichtsinnigerweise als Elektrofachmann geoutet hat und in steter Regelmäßigkeit die Station auf- und wieder abbaut - sind alle Mitglieder, die möglicherweise einen weiten Weg vergebens gemacht haben. Nicht zuletzt geht es auch um eine Menge Geld, das bisher ziemlich ineffektiv investiert wurde. Wer ähnliche Probleme mit seiner Wetterstation hat oder - noch besser - diese möglicherweise schon gelöst hat, möge sich doch bitte mit den Ostwindfreunden in Verbindung setzen.

Ostwind freunde
Hans Josef Roggendorf

Ein ganz normaler Tag im Fluggebiet

- eine wahre Erzählung

Dereinst im Sommer 1999 begab es sich, daß sich die ersten beiden Piloten in unserem Verein »Nordbayerische Drachenflieger« Starrflügler zulegten - zwei nagelneue Exxtacys. Es wurde viel gerechnet, meist mit dem Computer, mit den Flexiblen verglichen und theoretisiert - insgesamt eine große Diskussion. Der praktische Teil wurde an der Winde erflogen. So geschah es, daß einer der Piloten - sein Name ist Joachim - mit einem Kopf voller »Berechnungen« zum Start kam. Irgendwie war er deshalb nicht ganz bei der Sache und überflog mit seinem Exxtacy doch glatt die Winde. Der Windenführer kappte und Joachim flog mit über 400 m Stahlseil am Bauch in die nächste Thermik und freute sich, daß sein neues Gerät heute besonders gut glitt. Dank des Seilgewichtes lag er ja heute auch viel näher an der optimalen Zuladung und damit auch näher am optimalen Gleiten. Er begann in der Thermik zu kurbeln, während unten der Winden fahrer und die über Funk verständigten Piloten am Start eine Art Beschwörungstanz aufführten, um ihn aufmerksam zu machen - was aber gründlich mißlang. Schließlich hatte ein Pilot die rettende Idee; er wußte, daß Joachim auch im Flug immer sein Handy betriebsbereit zur Hand hatte. Also riefen sie ihn an und klärten ihn über seine mißliche Lage auf. Nach der ersten ungläubigen Überraschung konnte er das Seil problemlos abwerfen und nach kurzer Reparaturzeit wurde der Schleppbetrieb fortgesetzt.

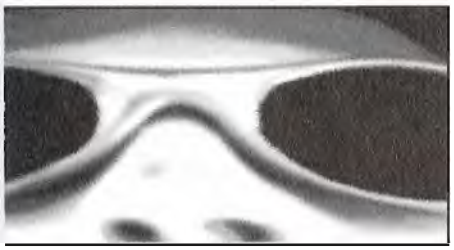
Ernst Lehmann

*briefe

DHV-Info 103: Überwinde Deine Angst

Die Angst vor der Angst

Wenn ich Beiträge wie die von Dr. James Freeman lese, dann löst das bei mir Streß aus. Vermutlich liegt das in der Absicht des Verfassers. Es ist die Aufforderung zu »learning by doing«. Weil ich ein schlaues Kerlchen bin, habe ich auch schon nach zwei Wochen geschaltet, und in seinem Beitrag den Punkt: »Einige Streßauslöser« studiert. Leider negativ! Ich konnte weder Anhaltspunkte für Hypoclycae... noch für Dehy... an mir feststellen! Das schafft ein Problem. Was empfiehlt Dr. F in so einem Fall? »Falls du sie (die Probleme) nicht verdrängen kannst, entscheide dich nicht zu fliegen.« Was bedeutet: falls dir im Flug welche einfallen (Verdrängung war nicht erfolgreich), den Flug sofort abbrechen. Was steht da? »...das, was wir Angst nennen, (ist) ein komplexes Zwischenspiel von Körper und Geist...«? Zwischenspiel? Was geschieht beim Vorspiel, und worum geht es im Endspiel? Und außerdem; wo hört der Körper auf und fängt der Geist an? Das ist wichtig! Zum Spielen gehören immer mindestens zwei. Kein Hinweis. Ich muß rasch rauskriegen, ob ich noch im grünen Bereich bin! (Wenn ich auf das Diagramm starre, frage ich mich andauernd, welche Nation diese Flagge hat... sind es die ...?) Verdammt, muß der Körper oder der Geist im Grünen sein? Aha, da kommt Klarheit auf: »Eine Bedrohung kann echt sein, oft ist sie aber nur imaginär.« Und: »Sie wird durch unsere verschiedenen Sinnesorgane wahrgenommen.« - die Bedrohung! »Der Himmel ist wie der Ozean: du kannst leicht darin untergehen.« Halleluja! Oder riecht's nach Schwefel? Sinnesorgane schärfen!! Gerade bin ich beim Gedanken, bereits im roten Bereich zu sein, in Panik geraten. (Für mein »Inneres Auge« brauche ich sofort eine Brille, es ist ganz von Sinnen!) Hat mich der Schnarcher nun echt oder nur imaginär aus dem Bart geschmissen? »Sein oder Nicht-Sein«? War Hamlet ein dänischer oder ein englischer Prinz, und wer ist Dr. F? Und dann noch dauernd diese Frage, wer grün-gold-rot als Flagge hat.



Aber, was lese ich da ganz am Anfang! »Angst ist eine vollkommen normale menschliche Reaktion.« Ah, jetzt ist es mir klar. Denn die US Air Force (vermutlich eine Starrflüglerfraktion!?) sagt, ihre Piloten brauchen die Angst, damit die Streßhormone deren Leistung auf jenes Niveau anheben, welches notwendig ist, um ihre Kisten starten und landen zu können. (Da sieht man mal wieder, wie rückständig die Deutschen sind, die versuchen es mit einem Erfolgsbonus, obwohl man nur ein paar Bolzen zu lockern bräuchte!)

Da ist mal von Angst, dann von Furcht die Rede - hat wohl keine Bedeutung, dient zur Aufheiterung der Textmelodie. Alles »normal« und natürlich menschlich. Dr. Freeman hat einfach ein paar lose Bolzen in seinen Text eingebaut. »Außerdem verursacht sie besonders nasse Handflächen und Fußsohlen.« Mein Vorschlag: Schuhe und Handschuhe aus Materialien, deren Farbe sich bei Feuchtigkeit ändert und eine Signalfarbe annimmt. Einem so gekennzeichneten Piloten ist Vorfahrt einzuräumen, weil er auf dem direkten Weg in den Himmel ist.

Raimund Rud

Info 103, Seite 32

GS-Gruppenreisen

Sehr interessant fanden wir den Artikel »GS-Gruppenreisen - Traumreise oder Chaos-Tour?«. Wir sind eine lokale Gleitschirmbasis in der Sierra Nevada und treffen oft auf GS-Gruppen, die an der Küste oder in Orgiva (La Alpujarra, Südseite der Sierra Nevada) fliegen. Beim Kennenlernen der einzelnen Piloten oder auch der Flugbetreuer ist uns häufig aufgefallen, dass genau die Verhaltensweisen auftreten, die in eurem Artikel beschrieben sind: bei den Piloten der Drang, die Urlaubszeit auszunützen, sich vor anderen Piloten beweisen zu wollen und »auf Teufel komm raus« zu fliegen, bei den Flugbetreuern der Zwang, die Gruppenmitglieder auch auf ihre Rechnung kommen zu lassen. Was wir beobachten konnten, war oft haarsträubend: Flugschüler mit ganz offensichtlich wenig Erfahrung wurden in die Luft »befördert«, indem ihnen nach einem unbeholfenen Aufziehen Ratschläge zugerufen wurden, so dass sie gerade noch rechtzeitig abhoben; Leute, die völlig blockiert waren und kaum reagierten, wurden über Radio angewiesen, dies oder jenes zu machen, und all das unter Wetterbedingungen, die dem Flugbetreuer, wäre er seriös, nicht ganz geheuer vorkommen müssen. Besonders hat uns gewundert, dass, obwohl sie wussten, dass wir hier einheimisch sind, nicht um Rat gefragt wird oder sogar arrangiert wird, dass die Gruppe zusammen mit einem hier ansässigen Piloten fliegt. Anscheinend passt dieser Sevice nicht ins Budget und so manch ein Fluglehrer hat uns schon zu verstehen gegeben, dass er ja die »Gegend kennt«, da er vor ein paar Jahren schon mal eine oder zwei Wochen da war... und das in der Sierra Nevada, die ihre »Tücken« haben kann, wird man nicht gut eingewiesen. Auch scheinen sich viele Gruppen kaum dafür zu interessieren, ob die von ihnen gewählten Start- und Landplätze genehmigt sind und schon so manch spanischer Landwirt hat die »malditos pilotos« verflucht, die in seinem Feld gelandet sind. Dass einheimische Piloten dadurch Probleme haben könnten, scheint die ausländische Gruppe nicht zu stören, sie selbst sind ja nur für eine Woche hier. Schade, dass es anscheinend den Flugbetreuern nicht so sehr um Sicherheit und Sportsgeist geht, sondern wohl eher darum, sich als allwissend auszugeben und Fun zu verkaufen. Piloten, die an einer solchen Reise teilnehmen, sollten auf ihrem Recht beharren, individuell und sicher eingewiesen zu werden, und das beinhaltet ein gründlich recherchiertes Wetterbriefing sowie gute Kenntnisse der Gegend und der medizinischen Versorgung. Zusätzlich zu den angegebenen Kontaktadressen in Spanien möchten wir gerne unsere hinzufügen: La Alpujarra - Südseite der Sierra Nevada: Angle Thomas + Carlos Gonzdlez Parapoint »Horizonte vertical« C/Nivel, 6; E-18412 Bubiön; Spanien, Tel./Fax: (+34 958.76.34.08, Handy: (+34 689.11.86.66, http://granadainfo.com/hv, e-mail: hv©granadainfo.com.

Angle und Carlos

Einmal um die ganze Welt gesegelt

Bei der Jahresabschlußveranstaltung des Drachen- und Gleitschirmflieger-Clubs Regental mit dem Weltumsegler und ehemaligen Mitglied Wolfgang Clemens blickte der Verein auf das *vergangene Jahr und seine Höhepunkte zurück. Wichtigster Punkt war der Zusammenschluß mit den Gleitschirmfreunden Stallwang.*

Aufgrund der Aktion »Abheben ohne Drogen« im Jahr 1998, bei der der damalige Drachenflieger-Club Regental mit großem Erfolg teilnahm, traf man sich mit den Gleitschirmfreunden Stallwang, um beide Vereine zu einem verschmelzen zu lassen. Es folgte eine Nomensänderung in Drachen- und Gleitschirmflieger-Club Regental, eine Satzungsänderung und Startplatzerweiterung, um den neuen Mitgliedern mit ihren Schirmen das Fliegen am Sommerberg zu ermöglichen. Planung und viel Vorarbeit waren zu tätigen, um den Startplatz Sommerberg gleitschirmfreundlich zu gestalten und gleichzeitig die alte Drachenflugranape neu zu integrieren. Um den Startplatz zu erhalten und pflegen zu können, wurde von der Vorstandschaft beschlossen, daß für Gastpiloten eine Tagesmitgliedschaft erhoben wird. Leider war am Ende des Jahres festzustellen, daß der größte Teil der Gastpiloten dies ignorierte. Es *stellt sich* nun *die Frage: Können diese Piloten nicht lesen? Denn* auf *den Hinweisschildern am Start- und Landeplatz wird ausdrücklich darauf hingewiesen. Die Vortandschaft sieht sich nun gezwungen (was eigentlich nicht vorgesehen war) gegen jeden Gastpiloten, der die Regeln mißachtet, ein Flugverbot auszusprechen.*

Das nächste Ereignis war die Teilnahme bei der Aktion »Abheben ohne Drogen« in Wiesen felden, die die beiden Brüder Herbert und *Siegfried Zankl (Urheber dieser Aktion) mitorganisiert hatten (siehe DHV-Info Nr. 103, Seite 85).*

Die Einladung von Bürgermeister Alfons Wolf aus Stallwang, den Drachen- und Gleitschirmflieger-Club Regental bei der Abschlußveranstaltung Dorferneuerung vorzustellen, wurde genutzt, um am Informationsstand Ausrüstungen für Drachen, Gleitschirm und Fallschirm sowie Infomaterial (vom DHV zur Verfügung gestellt) vorzustellen.

Im November organisierten im Namen des Drachen- und Gleitschirmflieger-Clubs Regental sowie des Fallschirmsportclubs Ostbayern die beiden Brüder Herbert und Siegfried Zank, ein Konzert unter dem Motto »Abheben ohne Drogen« mit Oldies in Stallwang. Die VHS-Formation Yesterdays Songs unter der Leitung von Werner Lokotsch heizte dem Publikum mit Hits aus den 6oer und 7oer *Jahren so richtig ein. Der Reinerlös wurde von Herbert Zankl im Namen beider Vereine dem Kindergarten Stallwang übergeben. Auch die Weitenjäger wurden beglückwünscht. Hervorzuheben war der über hundert Kilometer-Flug von Karl Bauer. Auch die Weiten von Konny Freiberger und Georg Rauscher (diesmal mit dem Drachen) waren erfolgreich. Ein Bierkrug mit Vereinswappen und eine Urkunde, überreicht vom zweiten Vorsitzenden, waren der Dank für diese Leistung.*

Drachen- und Gleitschirmflieger-Club Regental
Herbert Zankl

Auftaktfliegen nach Maß

Bei herrlichstem Winterwetter trafen sich die Clubmitglieder der Ammergauer Drachen- und Gleitschirmflieger zu ihrem schon traditionellen Dreikönigsfliegen. Die Wettbewerbsleiter Thomas Weber und Alex Palmberger konnten am Startplatz am Laber immerhin 29 Teilnehmer ins Rennen schicken. Neben einer Landung im Landekreis galt es vor allem so lange als möglich in der Luft zu bleiben. Bei der um diese Jahreszeit natürlich nur sehr schwachen Thermik am Laber und Aufacker eine schwierige Aufgabe. Mit Abstand am besten löste dies bei den Drachen der Segelhersteller Markus Pause mit immerhin fast 40 Minuten Flugzeit. Paul Raggl gelang es zwar, fast 200 *m über dem Laber aufzusteigen, er kam aber dennoch an die Flugzeit von Markus Pause nicht heran. Den 3. Platz sicherte sich Thomas Weber. Bei den Gleitschirmfliegern setzte sich das Oberammergauer Nachwuchstalent Sebastian Freier vor Kai Strecker und Altroutinier Rupert Dedler durch. Am Landeplatz erwarteten die Flieger heiße Getränke und Gegrilltes. Auch viele Einheimische und Gäste ließen es sich nicht nehmen, den bunten Vögeln zuzuschauen. Ein absolut gelungener Saisonauftakt für den immerhin fast 80 Mitglieder starken Club, der im nächsten Jahr sein 25-jähriges Bestehen feiern will.*

Ammergauer Drachen- und Gleitschirmflieger e.V.
Peter Kratz

Neuer Vorstand GSC-Colibri Südbaden

Bei den Vorstandswahlen im Oktober 1999 *stellte sich Helmut Fehr, Gründungsmitglied und 10 Jahre Vorstandsvorsitzender unseres Gleitschirmvereins, nicht mehr zur Wiederwahl. Er hatte sich in ein neues und sicher nicht uninteressantes Betätigungsfeld als DHV-Regionalbeirat für den Bereich Südwest wählen lassen. Wir danken ihm für seinen großen Einsatz und seine hervorragende Arbeit für unseren Club und wünschen ihm in seiner neuen Aufgabe alles Gute und viel Glück.*

Als neuer Vorsitzender wurde Winfried Hetz gewählt, der bisher schon für den Wettkampfsport im Club zuständig war. Weitere vier Vorstandsposten wurden ebenfalls neu besetzt. Die neue Vereinsanschrift ist: GSC-Colibri e.V., c/o Winfried Hetz, Demmenweg 32, 79285 Ebringen, Tel: 07664/615955, e-mail: winfriedh@nikocity.de, Wetterstation Schauinsland, Tel: 07602/1512.

Der Name unserer Internet Domäne steht leider noch nicht fest, im Moment sind wir noch über Links in der DHV-homepage zu erreichen.

Gleitschirmclub Colibri
Herbert Knisatschek

Offener Brief an die DHV-Vorstände

Um Mißverständnissen vorzubeugen möchte ich betonen, dass ich nicht an einer Trennung oder Spaltung des DHV interessiert bin. Ganz im Gegenteil. Mir, wie wohl auch den anderen »Kritikern«, geht es darum, einen offenen, starken DHV zu haben, der die Interessen aller Mitglieder wahrnimmt und in dem sich alle Drachen- und Gleitschirmflieger gut aufgehoben fühlen. Hier möchte ich Dich, Charlie, an die Worte Deiner Antrittsrede aus dem Jahr 1996 erinnern: »...ein Verband bleibt aber nur dann dynamisch, wenn immer wieder aus der jüngeren Generation kreative und unverbrauchte Kräfte den »Alten« einheizen. Sagt Eurer DHV-Kommission und mir kräftig die Meinung, wenn Euch etwas nicht gefällt...«. Dies habe ich auf der Hauptversammlung getan und musste hierfür herbe Kritik einstecken, mich als Nestbeschmutzer und ähnliches beschimpfen lassen.

Auf der Regionalversammlung habe ich in meiner Vorstellung bei der Wahl zum Delegierten gesagt, ich möchte für mehr Transparenz und Information durch den DHV sorgen. Hierfür wurde ich gewählt und hierfür stehe ich noch immer. Ich werde mich auch weiterhin dafür einsetzen, selbst auf die Gefahr hin, bei manchen Delegierten Unmut zu erregen und von ihnen angegriffen zu werden. Zwei meiner vier Anträge, die für mehr Transparenz und Mitgliedermitbestimmung sorgen sollten, sind auf der Jahreshauptversammlung angenommen worden. Dies freut mich. Dass mein Antrag auf Miteinbeziehung der Mitglieder in richtungsweisenden Angelegenheiten wohl auch deshalb keine Zustimmung gefunden hat, weil Ihr - oder Peter Janssen - der Auffassung wart, hierzu sei eine Satzungsänderung nötig, stimmt mich zwar traurig, ich kann hiermit aber leben. Aufgeschoben ist nicht aufgehoben. Auch dass mein vierter Antrag nicht angenommen wurde, ist, da sich die Mehrheit der Delegierten dagegen ausgesprochen hat, von mir zu akzeptieren.

Was mich aber nicht nur traurig, sondern richtig wütend macht, ist, wie auf der Versammlung der Antrag wegen der Finanzierung der Fluggelände behandelt wurde. Ein Antrag, der dafür hätte sorgen können, dass Fluggelände gesichert werden, wurde mit Hinweis auf die dreiminütige Redezeitbeschränkung, schlichtweg abgewürgt. Wenn ein Antragsteller nicht einmal mehr einen Antrag ausführlich begründen kann, nachdem er ihn auf Eure Anregung hin abgewandelt hat, so ist dies etwas, dass mit meinem Verständnis eines Vereins, der sich für die Interessen seiner Mitglieder einsetzt, nicht vereinbar ist.

Sich so zu verhalten, heißt zum Schaden des DHV handeln.

Ich möchte jedoch nicht nur kritisieren, sondern auch loben. Ich begrüße es ausdrücklich, dass Du, Charlie, Dich für den Ankauf des Museums stark gemacht hast. 25.000 DM Anschaffungskosten und der von Dir veranschlagte jährliche Unterhalt von 6.000 DM sind sicher ein angemessener Preis dafür, unsere fliegerische Geschichte zu bewahren und zu dokumentieren. Als sehr angenehm habe ich es auch empfunden, dass trotz aller Kritik, hitziger Diskussion und der zum Teil leider auch vorhandenen Polemik, man sich nach dem Ende des offiziellen Teiles noch mit Dir Charlie und Dir Christoph zusammensetzen und sachlich und im ruhigen Ton über die unterschiedlichen Auffassungen unterhalten konnte. Hierfür möchte ich Euch beiden meinen Dank aussprechen. Wegen der von mir auf der JHV angesprochenen Probleme hinsichtlich Ehrenkodex und der In-Sich-Geschäfte der Vorstände mit dem Verein werde ich Euch gesondert anschreiben. Vielleicht findet Ihr an einem weniger hektischen Tag die Gelegenheit, Euch meine Meinung anzuhören. Unser Justitiar Peter Janssen hatte ja leider keine Zeit oder Lust, mit mir darüber von Jurist zu Jurist zu reden.

Gratulieren möchte ich bei dieser Gelegenheit den neuen Vorständen Bodo Genz und Christian Blum. Ich bin mir sicher, dass die Delegierten eine gute Wahl getroffen haben. Ebenfalls einen Glückwunsch den beiden neuen Kassenprüfern Dirk Aue und Thees Wullkopf zu ihrer Wahl. Mein Dank gilt auch dem 1. Gleitschirmverein Bayerwald e. V., der für einen Rahmen der Veranstaltung gesorgt hat, der keine Wünsche offen ließ. Herzlichen Dank hierfür.

Mit freundlichen Grüßen
Michael Stübing

Vereinsmeisterschaft der Leichtftieger-Obertausitz

Zu der alljährlich stattfindenden Veranstaltung der Oberlausitzer Drachen- und Gleitschirmpiloten fanden sich 1999 neun Drachen- und acht Gleitschirmpiloten ein. Erstmals fand diese Veranstaltung unter der Regie des dieses Jahr neugegründeten Flugsportvereins Leichtflieger-Oberlausitz statt. Obwohl die ersten Wettbewerbsteilnehmer noch bei dicker Bewölkung und Nieselregen anreisten, besserten sich jedoch die Bedingungen kontinuierlich, so daß per Windenschlepp 2 Durchgänge geflogen werden kannten. Die Aufgabe für die Piloten bestand darin, den Mittelpunkt eines 50 Meter großen Kreises zu treffen. Die Wertungskriterien waren dabei für jeden durchschaubar. Für jeden Meter Entfernung vom Mittelpunkt gab es io Punkte Abzug von den maximal 250 möglichen Punkten, Die Flugbedingungen erwiesen sich dabei als recht anspruchsvoll. Die Windbedingungen an Start- und Landeplatz waren sehr schwach, was den Piloten einiges an Kondition abverlangte. Zum anderen änderte sich ständig die Windrichtung, weshalb die Anflugrichtung zum Landen jedesmal neu gewählt werden mußte. Die Wetterbedingungen besserten sich bis zum Abend so sehr, daß die Sieger ihre Pokale dann bei strahlend blauem Himmel entgegen nehmen kannten. in der Wertung der Drachenpiloten gab es 3 erste Plätze. Berthold Franke, Fritz Abel und Ralf Wegenke. Bei den Gleitschirmpiloten wurde Erste Friederike Förster, Zweiter Olaf Hascke und Dritter Lutz Hanisch. Der Verein bedankt sich auf diesem Wege bei dem Betreiber des Flugplatzes und bei den ansässigen Fallschirmspringern für die Ermöglichung des reibungslosen Ablaufes dieser Veranstaltung und hofft bei der nächsten Veranstaltung auf noch mehr Teilnehmer.

Leichtflieger-Oberlausitz
Daniel Kupper

Band für Fliegerfeste

Naturbelassen - ohne künstliche Zusätze - nur leicht geschüttelt - nicht gerührt. So präsentiert sich die Band VIS Ä VIS des Drachenfliegers Kurt Rieck aus Aalen. Mit im Gepäck sind sechs weitere Musiker mit Songs in deutscher und englischer Sprache. Für Wettbewerbe und Festivals zu erreichen unter Tel: 07963/840051.

Neues Schleppgelände

Die Gleitschirmflieger »Flugfreunde Ulm/Donautal« können durch die Zusammenarbeit mit einer Segelfliegergruppe ab 2000 ein neues Schleppgelände eröffnen. Es liegt in der Nähe von Ehingen/Do. Die Schleppstrecke beträgt 1.400 Meter. Als Bedingung wurde gestellt: Es dürfen nur namentlich benannte Vereinsmitglieder fliegen. Allen Interessenten im Großraum Ulm/Ehingen/Riedlingen/Biberach wollen wir anbieten, bei uns in die Flachlandfliegerei mit einzusteigen. Im März oder April wollen wir in Zusammenarbeit mit einer Flugschule auf diesem Gelände eine Ausbildung zum Windenfahrer und zum Windenschein sowie den Unbeschränkten Luftfahrerschein anbieten. Übrigens: Unser Vereinsbeitrag für das Jahr 2000 beträgt inkl. DHV-Beitrag nur 130,00 DM, also nur 10,00 DM mehr wie man als Einzelmitglied beim DHV bezahlt. Nähere Infos gibt der 1. Vorstand Fritz Gienger, In der Strenge 32, 89179 Beimerstetten, Tel. tgs: 07348/953020, Fax: 07348/9530215 oder Tel. abends: 07308/6151.

Flugfreunde Ulm/Donautal
Fritz Gienger

Reinigungsaktion und Siegerehrung

Zwanzig Mitglieder des GSC-Ratisbona trafen sich, um die drei Fluggelände Kallmünz, Winzerer Höhen, Pröllerfeld von Müll zu reinigen und Pflegemaßnahmen durchzuführen. Es wurden abgestorbene Äste ausgeschnitten, neue Rasenstücke im Startbereich eingesetzt, eine Pflege des Magertrockenrasens durchgeführt und fleißig Müll gesammelt, der im Laufe des Jahres von Touristen vergessen wurde. An dieser Stelle nochmals vielen Dank an alle Helfer. Am Abend traf man sich dann wie jedes Jahr im Gasthof Spitzauer zur Siegerehrung und zum traditionellen Spanferkelessen. Geehrt wurden die Vereinsmeister '99, die Streckensieger '99 und der 3. Sieger des Dt. Streckenflugpokals, unser Mitglied Heinz Held. Herzliche Gratulation an alle Erfolgreichen. Beim alljährlichen Spendenaufruf für eine soziale Einrichtung in unseren Fluggeländen und für den Bund Naturschutz kamen Dank der großzügigen Spende von Schorsch Höcherl 464 DM zusammen, welche dann an geeigneter Stelle übergeben werden. Rundum war der Tag wieder eine gelungene Veranstaltung, welche das Vereinsleben positiv fördert.

GSC Ratisbona
Helmut Rauscher

Fliegen in Kroatien

Die Reise mehrerer Mitglieder des Clubs für Drachen- und Gleitschirmfliegen Essen e.V. begann mit dem Flug Düsseldorf-Split. In Split verbrachten wir unsere erste Nacht, wo wir sehr freundlich aufgenommen wurden. Am nächsten Tag ging es dann mit der Fähre weiter nach Vis, wo wir schon erwartet wurden. Auch hier im Ort Komiza wurden wir herzlich von den Fliegern und unseren Gastgebern Perina und Pepe aufgenommen und bewirtet. In der ersten Woche auf Vis waren wir 12 Personen, 5 Flieger und 7 Familienangehörige. Vis ist eine verträumte Insel, die ein ausgeprägtes Seewindsystem besitzt. Vom Startplatz wurden wir regelrecht herausgehoben. Der Flug war laminar und ruhig. Nur der Abbau der Höhe mußte sehr aktiv geflogen werden, da das Seewindsystem auch am Landeplatz noch sehr ausgeprägt ist. Der Landeplatz ist nicht sehr groß, aber auch kein Problemplatz. Auf der Nordseite der Insel gibt es noch einen zweiten Startplatz oberhalb der Stadt Vis. Die flugfreien Tage verbrachten wir mit Wanderungen und Baden im Meer. Nach der ersten Woche wechselten wir dann nach Makarska, wo dann unsere Truppe noch um einige Personen verstärkt wurde. Jetzt waren wir 14 Flieger. Bei Kate, unserer Gastgeberin, wurden wir alle sehr gut bewirtet. Der Shuttle-Verkehr funktionierte einwandfrei. Nach cirka i-stündiger Fahr- und Laufzeit erreichten wir den Startplatz 400 m unterhalb des Gipfels des Sveti Jure im Biokovo-Gebirge. Ein herrlicher Ausblick über Makarska und die vorgelagerten Inseln beeindruckte uns sehr. Doch erst am zweiten Tag waren die Flugbedingungen akzeptabel und wir wurden mit schönen Flügen belohnt. Am Abend des vierten Flugtages mußten wir auf Anweisung Zagrebs das Fliegen einstellen. Die Begründung waren die SFOR-Flüge in diesem Bereich. Zwei Tage später hatte Franz ein Fluggebiet in Bosnien-Herzegowina aufgetan. Wir trafen uns dort mit einheimischen Fliegern, die uns ihren Hausberg bei Koierin zeigten. Dort ist vor dem Fliegen Kontakt mit Vlado, Tel: 00 38/79 8494 163, aufzunehmen. Eine riesige Weite von Landewiesen lag vor uns. Vom Startplatz aus waren es zwar nur ca. 250 m Höhendifferenz, aber die thermischen Bedingungen waren hier traumhaft. Einige von uns drehten bis auf 1.000 m auf und blieben bis zu 2 Stunden oben. Auch Bosnien-Herzegowina war für uns ein Erlebnis. Vom Krieg verspürte man in diesem Bereich gar nichts. Erst in Ostar waren die ersten beschossenen Häuser zu sehen. Auch den Familienangehörigen gefiel der Trip sehr gut, denn auch die Frauen und Kinder verstanden sich gut. Sie unternahmen Ausflüge und gingen im Meer baden. Um diese Jahreszeit hat das Meer noch cirka 21 Grad. Am Samstag ging es dann wieder heimwärts.
Nähere Auskünfte bei Franz Schaden, Tel: 02324/702610, homepage: www.Para-Funsport@gmx.de.

Club für Drachen- und Gleitschirmfliegen Essen e.V.
Michael Schulz

abriefe

DHV-Info 103: Adressen auf Gran Canaria

Kontakt mit deutschen Piloten

1998 habe ich in Deutschland die Prüfung für den A-Schein und 1999 den B-Schein abgelegt. Bis jetzt habe ich etwa 300 Flüge absolviert. Da ich auf Gran Canaria im Moment leider der einzige deutschsprachige Pilot bin, der ständig hier lebt, hatte ich kontinuierlich immer mehr Anfragen von deutschsprachigen Touristen (Piloten), die wissen wollten, wo und wie man auf Gran Canaria fliegen könne und ob es auf dieser Insel eine Flugbetreuung gibt. Nach Rücksprache mit meinem ehemaligen Fluglehrer Alvarao Castellano, der ebenfalls Mitglied in unserem Club de Parapente »Alpispa« ist, aber leider kein Deutsch spricht, bat er mich, ob ich nicht in Zukunft meine Telefonnummer für Auskünfte zur Verfügung stellen könnte. Wir würden uns freuen, wenn wir in Zukunft auch auf Gran Canaria mehr Piloten begrüßen können, wir können sie betreuen.

Kontaktadressen:
Deutsch, Englisch, Spanisch: Club de Parapente Alpispa, Tommy's Rent a Car, Local 818, Edificlo Donana, E-35129 Patalavaca, Gran Canaria, Tel: *0034/928/736508 (9:00 - 13:oo und 17:oo - 20:00 Uhr), Fax: 0034/928/736330, Handy: 0034/607/620899, e-mail: Tommys@info-canarias.com.*
Spanisch, Englisch: Club des Parapente Alpispa, Alvaro Castellano, C./Habana 23 A, E-35010 Las Palmas, Gran Canaria, Tel: 0034/928/273429, Handy: 0034/607/531732 (nur am Wochenende bei Flugbetrieb).

Thomas Kaniauka

Training mit Mike King, Info 103

Starke Übung für starken Wind

Der Bericht hat mir sehr gut gefallen, Mir fiel aber auf, daß nur drei Möglichkeiten beschrieben sind, wie man nach dem Aufsetzen bei einer Starkwindlandung den Zug vom Schirm nehmen kann.
Der Frontstall ist eine vierte Möglichkeit, bei der die beschriebene Mitreißgefahr der drei anderen Möglichkeiten zumindest bei meinem Schirm (Omega 3/29) fast nicht existiert. Nach dem Umdrehen zum Schirm ziehe ich mit einem kurzen kräftigen Ruck an den vorderen Gurten und halte sie in gezogener Stellung fest. Der Zug ist sofort weg und ich brauche nur noch einen Moment zu warten, bis der Schirm abgekippt ist. Durch anschließendes Loslassen der Gurte und sofortiges Ziehen der Steuerleinen halte ich den Schirm am Boden. Ich vermute, daß die meisten Schirme ähnlich reagieren.

Martin Küsters

Fliegen in Thüringen

gIe li ETSCHIRMSCHULE LEUTENBERG

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

Rosenthaler Str. 25 • 07338 Leutenberg
Tel.: 03 67 340 03,7 « Handy: 01 71/5 14 27 82
http://www.OstthueringerGliitsthirmsiiule:ile • OsithöringerGleitschininchule@t-online.de

NE WSt Ab sofort UL-Ausbildung • zum Motorschirmfliegen

Kalender 2000 Weiterbildung Reisen

Woche: A-Schein / SOPI-Kurse
incl. Wettergarantie!
Höhenflugkurse
incl. Wettergarantie!
Grundkurse
Incl. Wettergarantlel

Kalender kostenlos anfordern bei: BLUE SKY
Talstation 49d, A•9920 Sillian (43) 04842 5176 ▶ http.//www bluesky-paragliding com

Sozialarbeit mal anders

Eringen wir die Sagend in die Luft

Am Anfang stand die Idee von Jürgen Spiegel. berg, Schulsozialarbeiter der Arbeiterwohlfahrt Frankfurt, Gleitschirmfliegen und Jugendarbeit zu verknüpfen.

Dann folgte die Planungsphase, die Zusage der Mitfinanzierenden, unter anderem des DHV, ein Elternabend, in schneller Folge die Anmeldungen und schließlich der Kontakt zur Flugschule Wildschönau.

Dann war es soweit. Neun Jugendliche und ihre Sozialarbeiterin, Jasmin Berg, standen mit ihren Fluglehrern am Übungshang der Flugschule Wildschönau. Was jetzt begann, wurde für alle Beteiligten zu einem außergewöhnlichen Erlebnis. Es wurde jeden Tag geflogen, die Regenzeiten für die Theorie genutzt, Von den ersten Hüpfern am Übungshang bis zu den Höhenflügen zwischen 400 - 600 m über Grund nahm die Begeisterung und der Elan der Schülerinnen und Schüler kein Ende. Das Glück während eines Fluges mit 5 m Höhendifferenz stand dem eines Höhenfluges nicht nach, Alle Gesichter verrieten Anspannung, Konzentration, Gelöstheit und Freude am Unfaßbaren, nämlich Fliegen zu erleben.

Maren Schubert berichtet: »Ich hatte immer ein ungeheures Kribbeln im Bauch, das sich von Start zu Start überbot und mir keine Zeit ließ, Angst zu empfinden oder zu frieren, obwohl es an einigen Tagen sehr kalt war.

Wenn ich heute darüber nachdenke, wie es war, die Welt von oben zu sehen, befällt mich die gleiche Spannung und das Glücksgefühl, das ich während des Starts, Fluges und der Landung erlebt habe.«

Was hier eine Fluglehrerin, Elisabeth Eberharter, und zwei Fluglehrer, Kurt Told und Jürgen Stock (Stocky), an Erlebnissen vermittelt haben, ja, möglich gemacht haben, ist nach Meinung Jürgen Spiegelbergs in anderen erlebnispädagogischen Bereichen kaum so intensiv zu erfahren. Die Arbeiterwohlfahrt Frankfurt betreibt aktive Jugendarbeit u.a. mit Segeln, Surfen, Ski- und Snowboardfahren, Klettern, Wildwasserpaddeln und vielem mehr.

Er stellt fest: »Der Erfolg des Kurses ist Bestätigung für uns, daß mit handlungsorientiertem und sozialem Lernen mehr erreicht werden kann als mit dem pädagogischen Zeigefinger, Langzeitberatungen oder der Kommerzialisierung der Freizeit von Jugendlichen, Es muß nicht immer Gleitschirmfliegen sein, aber vielleicht auch. Machen wir's möglich!«

Und es ging weiter. Die Firmen Swing, Montana Flugsport, Charly Finsterwalder und Bräuniger sowie private Sponsoren ermöglichten den Jugendlichen des ersten Kurses ein weiter führendes Training. Gut ausgerüstet konnten die Nachwuchspilotinnen und -piloten ihr Bodenhandling auf einer geeigneten Wiese perfektionieren. Bei ihren Grundkursen im Juni und Oktober werden sie nun gut vorbereitet an den Start gehen. Der Oktober-Kurs wird übrigens von der Deutschen Lufthansa AG gesponsert.

Jürgen Spiegelberg, Schulsozialarbeit, (Arbeiterwohlfahrt, Kreisverband Frankfurt am Main)

Tasksetting PWC Finale in La Bresse

BigBird in Poolposition

Bericht E1011 Torsten Siegel

Wettbewerbsfliegen

Die Grundlagen und Strukturen des Gleitschirm-Wettbewerbs

Ich weiß nicht wie oft Achim, alias Big Bird, an diesem Abend »Wir sind die Champions« schon gesungen hat, aber der ewige, leicht verfälschte Queen Hit verleiht in dieser Nacht unseren Gefühlen eben den besten Ausdruck und so lasse ich mich willenlos von Achims riesiger Pranke auf den Tisch hieven und stimme in den Freudengesang mit ein.

Der Erfolg bei der Weltmeisterschaft im Pinzgau ist seit der Europameisterschaft in Slowenien 1992 der erste Wettbewerb, bei dem das Deutsche Team wieder unter den besten drei Nationen zu finden ist. Auch wenn das WM-Ergebnis nicht offiziell ist, so hat die gger Saison doch gezeigt, dass unsere Piloten wieder vorne mitfliegen können. Bei dem World Cup in Frankreich zeigte Harry dem gesamten PWC-Tross, wo der Hammer hängt und gewann eindrucksvoll vor einem begeisterten Publikum die Gesamtwertung. Aber auch die »Youngsters« schlugen zu. Bodo erreichte in Aspen seinen ersten Sieg über die Weltspitze und Achim verfehlte nur knapp eine Plazierung unter den besten zehn bei der PWC-Gesamtwertung.

Veranstaltung

Die großen und kleinen Erfolge unserer Sportler basieren auf einer konstanten und zielgerichteten Struktur, die über die letzten Jahre in Zusammenarbeit zwischen dem DHV und den Wettkampfpiloten entwickelt wurde. Die verschiedenen Wettbewerbe sind so gegliedert, dass sie unterschiedliche Interessen- und Leistungsgruppen ansprechen. Das Gerücht, dass der Gleitschirm-Wettkampf nur etwas für lebensmüde Vollgasflieger ist und von unnahbaren Superprofis bevölkert wird, dürfte von Piloten stammen, die noch niemals an einem dieser Wettbewerbe teilgenommen haben. Tatsache ist, dass bei den unterschiedlichen Veranstaltungen des DHV im letzten Jahr über 740 Teilnehmer an den Start gingen. Dabei sind die sogenannten Profis sicherlich in der absoluten Unterzahl (wenn es reine Wettkampf-Vollprofis überhaupt gibt) und damit wird ersichtlich, dass die Wettbewerbe neben dem Ziel, eine schlagkräftige Nationalmannschaft zu bilden, auch eine ganz andere Aufgabe erfüllen - nämlich die Weiter- und Fortbildung der Piloten im Streckenfliegen, Der Wettbewerb bietet dafür die beste Grundlage, wenn man seinen Könnensstand immer den Umständen anpasst.

In keinem anderen Bereich des Flugsports gibt es so gute Möglichkeiten, seine Entscheidungen bezüglich Routen- und Thermikwahl, Startzeitpunkt, Flughöhen usw. zu überprüfen und Fehler zu erkennen. Einsteiger können sich dabei ideal an den anderen Teilnehmern orientieren und in kleineren Pulks gemeinsam die Aufgabe wesentlich leichter bewältigen. Auch das Wetterbriefing mit fachkundigen Piloten, die über die Tagesqualität der Thermik und Wetterveränderungen referieren, trägt zur Weiterbildung der Teilnehmer bei. Je nach Veranstaltung wird der Rücktransport nach einer Außenlan-

Foto: Michel Pfeiffer

The window is open WM im Pinzgau -99

Team Germany

als Breitensport

dung organisiert und beim abendlichen Landebier dürften auch die letzten Vorurteile gegenüber dem Wettbewerbsfliegen weichen.

Das Wetter ist bekannterweise ein Faktor, der sich langfristig nicht vorhersehen lässt. Da die Termine für die Wettbewerbe am Jahresanfang in Abstimmung mit allen internationalen Veranstaltungen festgelegt werden, kann es immer wieder vorkommen, daß eine Schlechtwetterperiode dazu führt, daß einige Wettbewerbe abgesagt oder verschoben werden. Der DHV hat dafür extra eine Info-Hotline eingerichtet. Bei zweifelhaftem Wetter kann sich der Pilot zwei Tage vor Beginn der Veranstaltung informieren, ob der Wettbewerb stattfindet oder nicht. Bei größeren Events, die über einen länger Zeitraum stattfinden und wegen des organisatorischen Aufwands nicht abgesagt werden können, bietet der Veranstalter fast immer ein Alternativ-Programm an. So sind die Kart-Rennen in Greifenburg mit den Teilnehmern der German Open mittlerweile genauso populär wie der eigentliche GS-Wettkampf.

Es spricht also nichts dagegen, einmal bei einem Wettbewerb vorbei zu schauen. Die nachfolgende Beschreibung soll es interessierten Neulingen erleichtern, den richtigen Einstieg zu finden und eine Übersicht über die DHV unterstützten Wettbewerbe zu erhalten.

Junior- und Ladies Challenge

Dieses Trainingscamp für Junioren bis zu 25 Jahren (Ladies ohne Altersbegrenzung) wurde 1990 vom Toni Bender als DHV Sportvorstand in Zusammenarbeit mit den damaligen Teamchefs Klaus Tänzler (HG) und Zico Franke (GS) ins Leben gerufen.

Ziel dieses Wettbewerbs ist es, jungen Piloten die Grundlagen des Wettbewerbsfliegens zu zeigen. Dafür stehen erfahrene Piloten zur Verfügung, welche die Nachwuchspiloten in Theorie und Praxis ausbilden. Die Junior- und Ladies Challenge ist für alle jungen Piloten, vom Anfänger bis zum Fortgeschrittenen, gedacht und soll das Interesse und den Spaß am sicheren Wettbewerbsfliegen in den Vordergrund stellen.

Für die etwa einwöchige Veranstaltung übernimmt der DHV alle Kosten, lediglich Anreise, Unterkunft und Verpflegung müssen von den Piloten selber bezahlt werden. Der Teamchef Stefan Mast sichtet bei diesem Wettbewerb bis zu fünf Nachwuchspiloten und zwei Ladies für die Teilnahme an der Deutschen Gleitschirmliga. Das, dieser Nachwuchs für die Nationalmannschaft unverzichtbar ist, zeigt die aktuelle Situation: bis auf Toni haben alle Nationalmannschaftspiloten mit Hilfe der Junior- und Ladies Challenge ihr Wettbewerbsfliegen begonnen.

German Cup

Stefan Mast führte 1997 den German Cup ein, um die Lücke zwischen Junior- / Ladies Challenge und Deutscher Gleitschirmliga zu schließen. Der Wettbewerb ist ohne Altersbegrenzung und für Piloten jeder Leistungsstufe gedacht. An fünf Wochenendterminen im Jahr findet ein gezieltes Wettbewerbstraining statt. Dabei können vor allem Anfänger von der theoretischen und prakti-

Wir waren dabei: Junior- und Ladies Challenge und German Cup 1999

Die Aufgabe steht

Torsten Siegel »ready to go« PWC Piedrahita '99

Wettbewerbsfliegen

schen Weiterbildung durch Leistungsträger profitieren. Im letzten Jahr klärten Big Bird, Bernie Koller und Henne Hensold die Teilnehmer über die Grundlagen des Wettbewerbsfliegens auf.

Beim German Cup steht wie bei der Junior- und Ladies Challenge der Spaß und die Sicherheit am Fliegen im Vordergrund. Durch die Teilnahme einzelner Ligapiloten kann man seine Leistung vergleichen und viel an seinem Flugstil verbessern. Falls wetterbedingt nur an einem Tag geflogen werden kann, wird die restliche Zeit zur Vertiefung des theoretischen Wissens rund um das Wettkampffliegen genutzt.

Durch die Unterstützung des DHV, der das Personal, Wettbewerbsleiter und Referenten stellt, und einzelner Hersteller (Sponsoren), beträgt die Unkostenpauschale für ein Wochenende nur 40,- DM,

Deutsche Gleitschirm Nationalmannschaft
5-81V112(nFener

Deutsche Gleitschirm Liga
A-Kader Pln I, 1-15
Sichiegdeä gZ 26

Junior- und Ladies Challenge
bis 25 Are
Altersbegrenzung

German Cup
ohne
Altersbegrenzung

Deutsche Streckenfug-meisterschaft

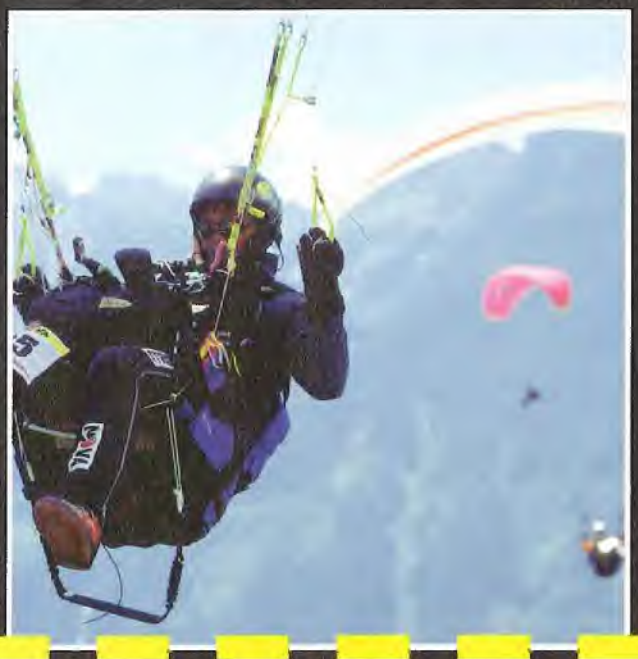
Internationale Wettbewerbe
sienegJ7'

Streckenflug-meisterschaft

Im Gegensatz zu den anderen Wettbewerben ist hier fast jeder auf sich alleine gestellt. Die Streckenflugmeisterschaft ist daher eher ein individueller Wettbewerb, bei dem Anfänger sicherlich nicht so viel dazulernen können wie beim German Cup und der Junior- und Ladies Challenge. Da die Piloten aber auch hervorragende Leistungen zeigen, können sich die besten fünf Piloten für die Deutsche Gleitschirmliga qualifizieren. Der DHV unterstützt diesen Bereich des Wettbewerbs ebenfalls aus dem Sportetat.

Internationale Wettbewerbe

Neben den genannten, vom DHV unterstützten Wettbewerben, gibt es noch eine Vielzahl von Veranstaltungen, an denen man teilweise ohne große Probleme teilnehmen kann. Neben der Österreichischen und Schweizer Staatsmeisterschaft bieten sich Bassano, die Osttirol Open, Nordic Open und andere offene Wettbewerbe an. Immer populärer wird z.B. auch die Südafrikanische Staatsmeisterschaft - man entkommt dem Winter, hat Meteo-Infos und Rückholservice vor Ort und kann zudem für die sogenannten Kader Rangliste punkten. In dieser werden neben allen Ligadurchgängen die besten acht internationalen Durchgänge der letzten 24 Mona-



WM im Pinzgau

Ziellinie in La Bresse **PWC-Finale '99**

Iltis preittumbport

te gewertet. Wer in dieser Liste unter den besten 25 Piloten rangiert, ist automatisch für die Liga qualifiziert.

Deutsche Gleitschirmliga

Die Deutsche Gleitschirmliga setzt sich aus den Piloten zusammen, die sich über die vier genannten Wettbewerbsarten qualifiziert haben. Ziel der Liga ist neben dem Ausfliegen der Deutschen Meisterschaft auch die Ermittlung der Nationalmannschaftpiloten. Gemeinsame Ligadurchgänge mit österreichischen Piloten, die Teilnahme an internationalen Wettbewerben und die theoretische Weiterbildung fördern die Leistungsdichte und haben die Absicht, die Teilnehmer an der Liga an das internationale Niveau heranzuführen.

Die Kader-Rangliste ist in drei Kader aufgeteilt. Platz 1-15 bezeichnet den A-Kader (hinzu kommen eventuell noch zwei Frauen, sofern sie nicht unter den ersten 15 Piloten plaziert sind), Platz 16-25 den B-Kader (plus zwei Frauen) und ab Platz 26 beginnt der Sichtungskader. Wer sich für genauere Einzelheiten über Qualifikation und Reglement für die Deutsche Gleitschirmliga interessiert, kann über den DHV die aktuelle Wettbewerbsordnung beziehen oder von der DHV-Homepage (www.dhv.de) unter »Sport« herunterladen.

Die Teilnahme an der Liga mit allen Veranstaltungen kostet den Piloten ca. 450,- DM Startgeld im Jahr. Wer aber gut fliegt, kann sich sein Startgeld über die Preisgelder verschiedener Sponsoren zurückholen.

Deutsche illationalmannschaft

Für jeden begeisterten Wettbewerbsflieger stellt die Deutsche Nationalmannschaft sicherlich das Ziel seiner sportlichen Laufbahn im Gleitschirmfliegen dar. Die Qualifikation erfolgt über die Kader-Rangliste und umfasst für eine Weltmeisterschaft oder Europameisterschaft fünf bis acht Piloten.

Durch die Initiative von Stefan Mast während der letzten 5 Jahre konnten die Deutschen Gleitschirmflieger wieder zur Weltspitze aufschließen. Ausschlaggebend dafür ist neben Stefans Engagement auch die Unterstützung des DHV für Piloten, die am Paragliding World Cup teilnehmen. Der PWC steht, in Bezug auf die Pilotenleistungen, nach wie vor unangefochten an der Spitze der Wettkämpfe. Daher ist es für Deutsche Nationalmannschaftspiloten unumgänglich, an diesen Wettbewerben teilzunehmen. Dies alles erfordert ein hohes Maß an zeitlicher Flexibilität und wäre ohne die finanzielle Unterstützung des DHV für einige Piloten nicht möglich. Neben den leistungsbezogenen Fördermitteln für PWC und Nationalmannschaftserfolge zahlt der DHV bei Europa- und Weltmeisterschaften Anreise, Unterkunft und Startgeld der Nationalmannschaft und deren Helfer.

Die Nationalmannschaftspiloten und Teamchef Stefan Mast versuchen in allen Bereichen, das Ansehen des Gleitschirmsports in der Öffentlichkeit zu fördern. Ein Beispiel dafür sind die Internetberichte und Präsentationen, die seit '98 auf Stefans Initiative auf- und ausgebaut wurden. Mit Hilfe der Piloten haben sich die Sportseiten des DHV zu einer international anerkannten Informationsquelle entwickelt, die auch bei den Sponsoren und »Fußgängern« sehr gut aufgenommen wird.

Der Aufbau des Wettbewerbssports in den letzten Jahren hat gezeigt, dass ein intensives Engagement nicht nur der Nationalmannschaft zugute kommt, sondern auch für viele Piloten die Möglichkeit bietet, ihre fliegerischen Fähigkeiten kennenzulernen und zu verbessern. Nur durch diese Basisarbeit ist es möglich, solche Erfolge wie bei der WM im Pinzgau zu wiederhohlen und ich würde mich freuen, wenn Big Bird bei der Europameisterschaft in Garmisch wieder sein »Wir sind die Champions« anstimmen würde.

Ne QU CCC *März bis Juni*

Anmeldung: Piloten, die an der Teilnahme interessiert sind, wenden sich bitte direkt mindestens 3 Wochen vorher an den Organisator.
Die Teilnehmerzahl ist begrenzt. Der Kalender wird laufend ergänzt.
Wichtig: Nur wer alle erforderlichen Unterlagen bei der Prüfung vorlegen kann, ist teilnahmeberechtigt.

Datum	Ort	HG	GS	T	P	Art	Or. anisato	1.efon
19.03.00	Sonthofen						FS Mergenthaler	08321/9970
20.03.00	Sonthofen				1		FS Mergenthaler	08321/9970
24.03.00	Dürnau	1		1		A,B,F,P	FS Göppingen	07164/12021
24.03.00	Bad Harzburg	1		1		A,B,F,P,S	Harzer GSS	05322/1415
25.03.00	Aschau				EI	A,B,F,P	FS Chiemsee	08052/9494
25.03.00	Marktoberdor f/Pfronten					A,B,F,P	OFS Paragliding GmbH	08342/899405
25.03.00	Bad Harzburg	1			fei	A,B,F,P,S	Harzer GSS	05322/1415
31.03.00	Brixen (I)					A,B,P	Flugschule Stegen	0271/382332
31.03.00	Brixen (I)					A,B,F,P	FS Siegen	0271/382332
01.04.00	Aschau			1	1	A,B,F,P	FS Chiemsee	08052/9494
01.04.00	Brixen (I)					A,B,P	Flugschule Siegen	0271/382332
01.04.00	Brixen/Südtirol (I)					A,B,F,P	FS Stegen	0271/382332
02.04.00	Balersbronn					A,B,P	Sky Team	0721/515363
02.04.00	Zillertal (A)	1			1	A,B	FS Göppingen	07164/12021
04.04.00	Sonthofen					A,B	FS Mergenthaler	08321/9970
05.04.00	Sonthofen					A,B	FS Mergenthaler	08321/9970
09.04.00	Sonthofen					A,B,S	FS Mergenthaler	08321/9970
09.04.00	Eifel					A,B,P	Sky Team	0721/515363
10.04.00	Sonthofen					A,B,S	FS Mergenthaler	08321/9970
20.04.00	Unterüssen			1		A,B,F,P	Süddeutsche GSS	08641/7575
21.04.00	Kössen					A,B,F,P	Süddeutsche GSS	08641/7575
24.04.00	Elsaß (F)	1				A,B	FS Dreyeckland	07661/627140
24.04.00	Südtirol (I)					A,B,P	FS LUFTIKUS	0711/537928
24.04.00	Rodeneclr (I)					A,B,P	Sky Team	0721/515363
29.04.00	Elsaß (F)			1	1	A,B	FS Dreyeckland	07661/627140
29.04.00	Meransen/Wedental (I)				IU	A,B,F,P	OFS Paragliding GmbH	08342/899405
30.04.00	Dietrichshütte			1	1	A,B,P	Ostthür Gleitschirmschule036734/30357, 0171/5142782	
03.05.00	Sonthofen			1		A,B	FS Mergenthaler	08321/9970
04.05.00	Untenuössen					A,B,F,P	Süddeutsche GSS	08641/7575
04.05.00	Sonthofen				1	A,B	FS Mergenthaler	08321/9970
05.05.00	Dürnau					A,B,F,P	FS Göppingen	07164/12021
05.05.00	Kössen					A,B,F,P	Süddeutsche GSS	08641/7575
06.05.00	Aschau			1		A,B,F,P	F5 Chiemsee	08052/9494
0605.00	Baiersbronn			1		A,B,P	Sky Team	0721/515363
07.05.00	Bayrischzoll					A,B	Münchner DFS	08023/1571
07.05.00	Bayrischzell					A,B	Münchner Drachenflugschule	08023/1571

Uraftern rue 2©0© *März bis Juni*

Datum	. ßrt				irr		Telefo	
07.05.00	Baiersbronn		❒		1	A,B,P	Sky Team	0721/515363
10.05.00	Stuttgart	▲	◒	❒		A,B,F,P,S	FS LUFTIKUS	0711/537928
12.05.00	Andelsbuch	Z	◒	❒		A,B,F,P,S	Harzer GSS	05322/1415
13.05.00	Andelsbuch	❒	1		■	A,B,F,P,S	Harzer GSS	05322/1415
190500	Dümau	1				A,B,F,P	FS Göppingen	07164/12021
20.05.00	Aschau				1	A,B,F,P	FS Chiemsee	08052/9494
20.05.00	Marktoberdorf/Pfronter		11	❒	1	A,B,F,P	OFS Paragliding GmbH	08342/899405
23.05.00	Sonthofen		11	❒		A,B	FS Mergenthaler	08321/9970
24.05.00	Sonthofen		❒		■	A,B	FS Mergenthaler	08321/9970
27.05.00	Ruhpolding	❒	31	❒	■	A,B,F,P	Flugzentrum Ruhpolding	08663/668
27.05.00	Ruhpolding	0			■	A,B,F,P	FS Ruhpolding	08663/668
28.05.00	Sonthofen		❒	1		A,B,S	FS Mergenthaler	08321/9970
28.05.00	Zillertal (A)	1	1		1	A,B	ES Göppingen	07164/12021
29.0500	Sonthofen		1		■	A,B,S	FS Mergenthaler	08321/9970
01.06.00	Unteressen		1	1		A,B,F,P	Süddeutsche GSS	08641/7575
02.06.00	Dümau	1				A,B,F,P	FS Göppingen	07164/12021
02.06.00	Kössen		1		■	A,B,F,P	Süddeutsche GSS	08641/7575
03.06.00	Brixen(I)		1	1		A,B,P	Flugschule Siegen	0271/382332
03.06.00	Aschau		❒	❒	■	A,B,F,P	FS Chiemsee	08052/9494
03.06.00	Brixen(I)					A,B,F,P	FS Siegen	0271/382332
03.06.00	Greifenburg (A)	❒				A,B	FS Sunrise	06201/182911
03.06.00	Mals (I)					A,B,F,P	Sky-Sports Baiersbronn	07442/122412
04.06.00	Brixen(I)		❒		1	A,B,P	Flugschule Siegen	0271/382332
04.06.00	Brixen(I)		1		■	A,B,F,P	ES Siegen	0271/382332
04.06.00	Mals (I)		1		1	A,B,F,P	Sky-Sports Baiersbronn	07442/122412
09.06.00	Baiersbronn				1	A,B,P,S,W	Sky Team	0721/515363
10.06.00	Greifenburg (A)	1				A,B	FS Sunrise	06201/182911
14.06.00	Sonthofen		❒	1		A,B	FS Mergenthaler	08321/9970
15.06.00	Sonthofen		❒		■	A,B	FS Mergenthaler	08321/9970
18.06.00	Eifel					A,B,P	Sky Team	0721/515363
22.06.00	Unteressen					A,B,F,P	Süddeutsche GSS	08641/7575
23.06.00	Dümau	❒				A,B,F,P	FS Göppingen	07164/12021
23.06.00	Andelsbuch (A)					A,B	GSS Löffler	0043/5514/3177
23.06.00	Garmisch					A,B,F,P	GSS Michael Brunner	08821/74260
23.06.00	Andesbuch	1	❒	❒		A,B,F,P,S	Harzer GSS	05322/1415
23.06.00	Kössen		1		■	A,B,F,P	Süddeutsche GSS	08641/7575
24.06.00	Ruhpolding	1			1	A,B,F,P	Flugzentrum Ruhpolding	08663/668
24.06.00	Ruhpolding	1			1	A,B,F,P	FS Ruhpolding	08663/668
24.06.00	Meransen/Wellental (I)		1	❒	1	A,B,F,P	OFS Paragliding GmbH	08342/899405
24.06.00	Freudenstadt(a.d. Winde)		◒			A,B,F,P,S	Sky-Sports Baiersbronn	07442/122412
24.06.00	Andelsbuch (A)		❒		❒	A,B	GSS Löffler	0043/5514/3177
24.06.00	Garmisch		❒		❒	A,B,F,P	GSS Michael Brenner	08821/74260
24.06.00	Andelsbuch	1	❒		■	A,B,F,P,S	Harzer GSS	05322/1415
25.06.00	Dietrichshütte		❒			A,B, P	Ostthür, Gleitschirmschule036734/30357, 0171/5142782	
25.06.00	Rodeneck		❒		❒	A,B,P		
25.06.00	Freudenstadt(a.d. Winde)		1		❒	A,B,F,P,S		
27.06.00	Stuttgart	1	❒	❒		A,B,F,P,S		

Anerkann Rekr

	Drachenfliegen			Gleitschirmfliegen		
Aufgabe	Allgemein	Frauen	FAI-Klasse II	Allgemein	Frauen	Tandem
Freie Strecke	368,8 km Bob Baier Moyes Xtralite Hilston Aus) 07.12.1994			91,1 Sepp Gschwendtner 17,12.1989		
Zielflug	226,1 km Klaus Köhmstedt 13.07.1983		273,5 Claus Gerhard 01.08.1999	91,3 km Torsten Hahne 28,05.1991	93,2 km Barbara Lacrouts 01.08.1996	
Freie Strecke mit einem Wendepunkt (Rekordart gestrichen am 01.03.1997)	305,4 im Christof Kratzner 13.12.1989			132,7 km Sepp Gschwendtner 29.05.1996		
Ziel-Rück	204,0 km Rainer Scholl 17.07.1985	100,0 km Sybille Fischer 30.6.1992		137,4 Sepp Gschwendtner 31.03.1999		
FAI-Dreieck	205,0 km Jo Bathmann 17.6.1996	167,2 km Rosi Brams 02.01.1997		89,5 km Christoph Kirsch 23.04.1994		62,3 km WilliSchierie 09.08.1998
Geschwindigkeit über ein 50 km Dreieck						10,15 km/h Berm Koller Sindja Fritz 15.06.1996
Geschwindigkeit über ein 100 km Dreieck	36,34 km/h Hans Bausenwein 30.06,1999	29,22 km/h Rosi Brams 29.06.1999				
Geschwindigkeit über ein 150 km Dreieck	31,64 km/h Rosi Brams 02.01.1997	31,64 km/h Rosi Broms 02.01.1997				
Geschwindigkeit über ein 200 km Dreieck	24,30 km/h Jo Bathmann 17.6.96					
Geschwindigkeit über 100 km Ziel- Rück				25.13 km/h Sepp Gschwendtner 31.03.1999		
Höhengewinn	3.820 m, Rainer Scholl 5.8.1985	1.670 m Sybille Fischer 4.6.1983		3.100 m Sepp Gschwendtner 17.12.1989	2.971 m Verena Muhr 13.12.1991	

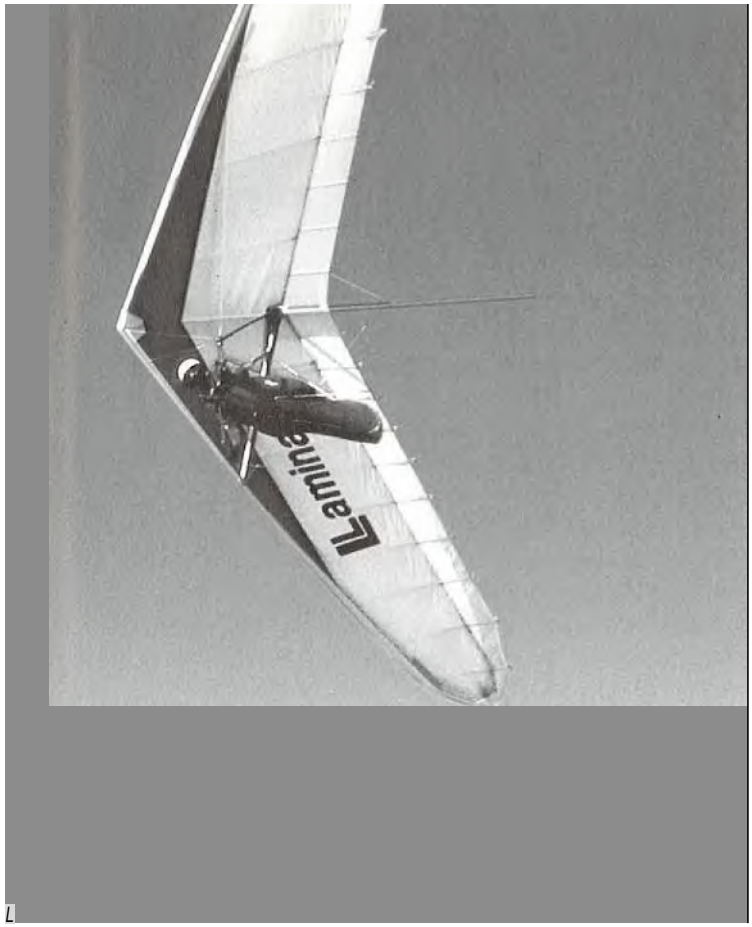
Weltrekorde siehe www.fai.org

Nationale Rekorde 1999

Im Jahr 1999 wurden insgesamt 5 neue nationale Rekorde erzielt und vom DAeC als »Deutsche Rekorde« anerkannt.

Im Bereich »Gleitschirm« erzielte Sepp Gschwendtner am 31.03.1999 mit einem Flug 2 neue Bestmarken. Er verbesserte mit einem ZR vom Thurntaler mit dem Wendepunkt Senges Alm über 137,4 km seine eigene Bestmarke aus dem Jahr 1998 um 7 km und erreichte dabei eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 25,13 km/h.

Bei den Drachenfliegern wurden 3 neue »Deutsche Rekorde« anerkannt: Am 29.06.1999 erzielte Rosi Brams über ein wo km FAI-Dreieck , gestartet von der Schmittenhöhe, eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 29,22 km/h. Einen Tag später erzielte Hans Bausenwein über das identische Dreieck (Wendepunkte: Schmittenhöhe BS, Wildkogel BS, Waidring



Kirche) eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 36,34 km/h. Diese Leistung wurde inzwischen von der FAI auch als Weltrekord anerkannt.
In der FAI-Klasse 2 erflog Dr. Claus Gerhard mit 273,5 km eine neue Bestmarke als Zielflug. Als nationaler Rekord ist dieser Flug bestätigt, über eine Anerkennung als Weltrekord war bis zum Redaktionsschluß noch nicht entschieden.
Allen Rekordpiloten(innen) einen herzlichen Glückwunsch und Anerkennung des DHV zur erzielten Leistung.

Rekordanerkennung

Wie aus der Gesamtliste der Rekorde ersichtlich, gibt es noch viele leicht zu verbessernde Rekordleistungen. Viele Piloten haben Hemmungen wegen vermeintlich schwieriger Dokumentationen. Dies ist jedoch relativ einfach: Für die Anerkennung als nationaler Rekord reicht eine Einreichung gern. Dokumentation zur »Deutschen Streckenflugmeisterschaft«, allerdings mit Barogramm und Unterschriften eines Sportzeugen auf der Start- und Landemeldung sowie dem Barogrammausdruck.

Für die Anerkennung als Weltrekord sind etwas höhere Hürden zu nehmen, spezielle Formulare sind auszufüllen, und eine Einreichfrist von 7 Tagen (nach Beendigung des Fluges) sind einzuhalten.
Hauptgründe für eine Nichtanerkennung seitens der FAI waren bisher im Wesentlichen:

- Fehlende Unterschriften von Sportzeugen
- Nichteinhalten der Meldefrist
- Falsche Einstellung der Barographen (falsches Datum oder Uhrzeit)

Rudl Bürger

Control DHV 1, Confidence DHV 1-2, Promise MTV 2, Prima Tandem DHV 2, Response DHV 2-3, RS 2 Renungsgeräte, illagnum Biplace Rettung, Pole-Poshiun A irbag-Gurizeug & vieles mehr.

Seeta faftunen

Kompetente Beratung, Verkauf, Inzahlungnahme und sichere, .fundierte Ausbildung auf den besten Edel Gleitschirmen jetzt testen oder Infos aufordern bei:

Top Gliders Flight Park	01067-Dresden Tel. 0351-4940351
Para Funsport	45549 Sprockhövel Te1.02324-702610
Gleitschirmschule Löffler GmbH	76133 Karlsruhe. Tel. 0721-378878
Flugschule Lukas Bader	14552 Saarmund Tel. 033200-82424
Ostthüringer Gleitschirmschule	07333 Leutenbc.rg Tel.036734-30357
Jenair Paragliding	07743 Jena Tel. 03641-825900
Fresh Breeze GhRinbH	3085 ı Langenhagen Tc1.0511-739846
Motorgleitschirme Büttner	31683 O[P]ernkirchen Tel. 05724-3424
Flugschule Bielefeld	33607 Bielefeld Tel. 0521-69011
Hot-Sport Sportschulen GmbH	35096 Niederweimar Tel. 06421-12345
Flugcenter Wasserkuppe	36129 Gersfeld Tel. 06654-754
Harzer Gleitschirmschule	38667 Bad Harzburg Tel. 05322-1415
Motorgleitschirme Krampen	52525 Waldfeucht Tel. 02452-7049
Flugsport Plag	53547 Roßbach/Wied Tel. 02638-94337
Kilh Aero Center GmbH	55270 Oher-Olni Tel. **06136-991815**
Flugsportladen Vischer	57080 Siegen Tel. 027 1-3 823 32
Gleitschirmcenter Hochwald	66679 Losheim am See Tel. (16872-99112
Flugschule Stmrise	69469 Weinheim Tel. 06201-373367
Flugschule Weise	69488 Birkenau Tel. 06201-34626
Flugschule Luftikus - Kiininger	70378 Stuftgiul 50 Tel. 0711-537928
Flugschule Reinstal	71394 Kernen Tel. 07151-42418
Flugschule Frank	71522 Backnang Tel. 07191-65475
Sky Sports	72270 Baiersbronn Tel. 07442-122412
Flugschule Albatros - Klose	72820 Sonnenbühl Tel. 07128-463
Flugschule Göppingen	731(15 Dürnau Tel. 07164-12021
Paracontrol	76137 Karlsruhe Tel. 0721-3843026
Flugschule Dreyeckland	79199 Zarten Tel. 07661-627140
Skymaster Flugsporit eaill	79677 Schönau Tel. 07673-8511
Fly For **FIM Gleitschirmschule**	80469 München Tel. 089-2603200
Aerontax Gleitschirmschule	81369 München Tel. 089-766116
Gleitschirmschule	82467 Garmisch-Parienkirchen Tel. 08821-74260
Flugschule Speidel GmbH	83098 Branncnburg Tel. 08034-8990
Flugschule Chiemsee GmbH	83229 Asthau Tel. 08052-9494
Süddeutsche Gleitschirmschule	83245 Unterwüssen Tel. 08641-7575
Fugzentrum Ruhpolding	83324 Ruhpolding Tel. 08663-668
Paragliding Tegernsee	83700 Rottach-Reitrein Tel. (18022-2556
Flugschule Mergenthaler	87527 Sonthofen Tel. 08321-9970
Oberallgäuer GS-Schule Rohrineier	87527 Sonthofen Tel. 08321-9328
OFS-Paragliding GmbH	87616 Marktolierdorf Tel. 08342-899405
Flugschule Aktiv Waitl	87645 Schwangau Tel. 0172-8750250
1. DAeC. Gleitschirmschule	87699 Rieden Tel. 08362-37038
Westallgäuer Gleitschirmschule	88175 Scheidegg Tel. 08381-6265
Flugschule Ulm	89180 Ber[g]hallen Tel. 07344-4137
Flugschule Christandl	89518 Heidenheim Tel. 07321-45425
Arco-Black	91171 Greding Tel. 08463-605040
Flugzentrum Bayerwald	93086 Wörth an der Donau Tel. 09482-959525
Gleitsch ir mg uelle	95466 Weidenheu Tel. 09278-985303

und

Edel GmbH
Bullachbergweg 34a
D-87645 Schwangau
Telefon 08362/9833-0
Telefax 08362/983239
E-Mail: edel@oihline-service.de

Hessische 2000

Die 25. Hessische Landesmeisterschaft für Drachen- und Gleitschirmflieger wird wieder in Greifenburg in der Zeit vom 28. Mai bis 4. Juni 200o (Himmelfahrtswoche) stattfinden. Der bisherige Austragungsmodus soll dabei geändert werden. Um Einsteigern und Anderen mit nicht so leistungsfähigen Geräten eine Chance zu geben, werden die einzelnen Klassen wie folgt unterteilt:

Klasse FAI Ia - Flexible Drachen ohne Turm

Klasse FAI Ib - Flexible Drachen mit Turm

Klasse FAI II - Starrflügler: Eigene Wertung, wenn sich mindestens 6 Teilnehmer gemeldet haben. Sollte das nicht der Fall sein, werden sie in der Gruppe FAI Ia mitgewertet und in den Punkten mit dem Faktor 1.18 berechnet.

Gleitsegel Klasse A - Sportklasse (Gütesiegelklasse 1-2)

Gleitsegel Klasse B - Offene Klasse

Für die Nominierung zur German Open werden die erreichten Punkte berücksichtigt. Mit dieser Regelung hoffen wir, bei der 25. HM noch mehr Teilnehmer motivieren zu können, obwohl wir uns in Hessen nicht beklagen brauchen.

Kurt Luther

Siegerehrung OB-Cup 1999

Beim Ostbayern-Cup 1999 wurden cirka 140 Flugdokumentationen ausgewertet, 24 Gleitschirmflieger und 25 Drachenflieger, 16 Vereine waren beteiligt. Die Sieger wurden bei der Abschlußfeier geehrt. Von links nach rechts Karl Bauer, Thomas Stidl, Rosi Dauer in Vertretung Reinhard Pöppel, Lorenz Fritz Max Altmannshofer, Ottmar Sichert und in der Mitte Georg I-löcherl mit Tochter. Damenwertung v.l. Rosi Dauer; Renate Griebl.

Alle Informationen können auch auf unserer homepage www.Thermik.notrix.de nachgelesen werden.

Ottmar Sichert

Norddeutscher XC-Cup

Als Organisator des norddeutschen Streckenflugwettbewerbes, des XC-CUP, möchte ich hiermit über die vergangene Saison 1999 berichten, sowie die norddeutschen Vereine zu einer regen Beteiligung an dem XC-CUP 2000 aufrufen.

Zweck des XC-CUP ist es Piloten aus dem norddeutschen Raum unter den hier geltenden Flachlandbedingungen die Möglichkeit zu eröffnen, bzw. den Anreiz zu schaffen, im Wettbewerb untereinander leistungsorientiert ihren Sport Zuhause auszuüben. Das Besondere an diesem Wettbewerb ist auch, daß hier keine Trennung zwischen den unterschiedlichen Fluggeräten vorgenommen wird, sondern vom Gleitschirm bis zum Starrflügler alle in einem Wettbewerb fliegen. Aufgrund der unterschiedlichen Leistungsmerkmale der Fluggeräte werden die erflogenen Streckenflugpunkte mit gerätebezogenen Handycapfaktoren multipliziert, die eine Vergleichbarkeit der Leistungen ermöglicht. Ansonsten orientiert sich der XC-CUP weitgehend an der Ausschreibung der Deutschen Streckenflugmeisterschaft. Flüge, die im Bereich der XC-CUP-Wertung liegen und bei dem DHV eingereicht und anerkannt (veröffentlicht) worden sind, werden nach Bekanntwerden (ein Hinweis an mich ist schon erforderlich), unbürokratisch, auch für den XC-CUP anerkannt. Die 5 besten Piloten teilen sich, anteilig gestaffelt für letztes Jahr, abzüglich der Auslagen, einen Jackpott von 1.050,- DM.

Nach der schlechten Flugsaison 1998 sollte es 1999 endlich wieder richtig zur Sache gehen. Die herausragenden Flachlandflüge wurden im DHV-Info bekannt gegeben und teilweise auch in sehr schönen Beschreibungen der Piloten dargestellt.

Meinen besonderen Glückwunsch an die Sieger des XC-CUP 1999 in der Reihenfolge: Platz 1 Gerd Langwald von den Kirchdorf-Bahrenborstelern mit 944 Punkten, Platz 2 Claus Gerhard von der Schleppgemeinschaft Segeletz mit 849 Punkten, Platz 3 Bernd Otterpohl von den 'Kirchdorf-Bahrenborstelern mit 797 Punkten , Platz 4 Neithard Müller von der Schleppgemeinschaft Segeletz mit 626 Punkten, Platz 5 Hans Gräper von den Kirchdorf-Bahrenborstelern mit 6o1 Punkten und der Siegermannschaft, den Kirchdorf-Bahrenborstelern, mit 2342 Punkten.

Die Ausschreibungsunterlagen für 2000 habe ich den bisher teilgenommenen Vereinen zugeschickt, wer keine abbekommen hat wende sich direkt an Frank Dettmer unter 04522/1861, oder sehe in unserer Homepage unter www.Fliegen.Netwell.de nach. Aufgerufen sind alle Vereine oder Einzelpiloten, deren Startplätze sich in Deutschland im Bereich der ICAO-Karten Hamburg, Rostock, Hannover oder Berlin befinden.

Frank Dettmer

6.5aarland-Cup 1999

Ergebnis

1. Ludwig Mischel
2. Karl Heinz Frenz
3. Dietmar Grewenig
4. Jörg Diemann

Auch 1999 fand der traditionelle Saarland-Cup statt.
Piloten aus der Region von Südwest Deutschland waren an den Start gegangen um einen der zahlreichen auch wertvollen Sachpreisen und Pokale zu gewinnen. Bei hervorragendem Wetter und nahezu idealen Bedingungen wurden jeweils 2 Wertungsdurchgänge geflogen. Die Aufgabe bestand aus einem Ziellande Wettbewerb, Es galt, den Mittelpunkt so nahe wie möglich zu treffen und eine sichere, stehende Landung durchzuführen. Unterstützt und angelockt durch das schöne Wetter sahen an diesem Tag io.000 Besucher des Stausees Losheim, lvie schön und faszinierend unser Sport sein kann.

Ein nicht vorherzusehender Ansturm des Fußvolkes begann, als die Ansage von Tandemflügen für Jedermann kam.
Unsere Tandempiloten Jörg Diemann und Edgar Bock hatten alle Hände voll zu tun um bis zum Sonnenuntergang den Andrang zu bewältigen. Eine pure Werbung für unseren Sport spiegelte sich auch in den Neuzugängen im Verein und dem Wissensbedürfnis der Zuschauer. Unsere Moderatoren Ernst Heuser und Dietmar Grewenig kommentierten live die Geschehnisse am Himmel. Zusammengefaßt eine gelungene Veranstaltung mit bester Werbung für unseren Sport. Für die hervorragende Unterstützung durch das Kultur- und Touristikbüro der Gemeinde Losheim am See möchten wir uns hier wieder herzlichst bedanken.

I MPRESSUM

Herausgeber:
Deutscher Hängegleiterverband e.V. (DHV) im DAeC.
Fachverband der Drachenflieger und Gleitsegler in der Bundesrepublik Deutschland,
Postfach 88,
83701 Ginund am Tegernsee

DHV homepage:
http://www.dhv.de

E-Mail DHV:
dhv@dhv.de

E-Mail Technik:
technik@dhv.de

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
Benedikt Liebermeister

Gestaltung und Anzeigen
Renate Miller

Erscheinungsweise:
5 Ausgaben pro Jahr

Preis: Im Mitgliedsbeitrag des DHV enthalten.

Anzeigen: Bedingungen und Anzeigenpreise bei der DHV-Geschäftsstelle erhältlich.

Haftung: Die Redaktion behält sich die Kürzung von Leserbriefen und Beiträgen sowie die redaktionelle Überarbeitung vor. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bilder übernehmen Redaktion. DHV und Verlag keine Haftung.

Druck und Repro:
Mayr Miesbach
Am Windfeld 15
83714 Miesbach

Papier: Biomatt chlorfrei

Auflage: 31.500

Titel: Heinz Zwissig

termine

Gleitschirm

Deutsche Gleitschirmliga 2000

Bewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
Liga 1 Pre•PWC Ostirol Open	19.04. - 24.04.00	kein Ausweichtermin	Lienz
Liga 2 - Stauten Cup	06.05. - 07.05.00	offen	Bezau
Liga 3 - Pre-PWC - Lechtal Open	31.05. - 04.06.00	kein Ausweichtermin	Bach
Liga 4 - German Open	06.06. 12.06.00	kein Ausweichtermin	Greifenburg

Landesmeisterschaften und German Open

Bewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
Rheinland Pfalz	28.04. - 01.05.00	06.07. - 07.05.00	je nach Wind
Ostdeutsche - Schlepp	15.05. - 19.05.00	20.05. • 21.05.00	Altes Lager
Hessen	28.05. - 03.06.00	kein Ausweichtermin	Greifenburg
Bayern & Baden Württemberg	12.05. - 14.05.00	kein Ausweichtermin	Hochfelln
German Open.00	06.06. - 12.06.00	kein Ausweichtermin	Greifenburg
LM GS 2000	28.04. - 01.05.00	06.05. - 07.05.00	

German Cups und Junior&Ladies Challenge

Bewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
German Cup 1	29.04 - 30.04.00	01.05.00	Hindelang
German Cup 2	06.05. - 07.05.00	offen	Garmisch
German Cup 3	20.05. - 21.05.00	27,05. - 28.05.00	Wallberg
German Cup 4	offen	offen	Greifenburg
German Cup 5	offen	offen	offen
Junior&Ladies Challenge	01.07. - 08.07.00	offen	Greifenburg

Wettbewerbe mit Teilnahme - offizielles DHV - Team

Bewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
PWC - Brasilien	13.03. - 18.03 00	kein Ausweichtermin	Valadares
PWC Spanien	18.06. - 24.06.00	kein Ausweichtermin	Granada
PWC - Portugal	16.07. 22.07.00	kein Ausweichtermin	Larouco
EM • 2000	27.07. - 13.08.00	kein Ausweichtermin	Garmisch
PWC • Frankreich	20.08. - 28.08.00	kein Ausweichtermin	Mieussy
PWC - Frankreich Finale	03.09. - 09.09.00	kein Ausweichtermin	Chamonix

Organisatoren GS

German Open	DHV - Sport 08022/9675 - 50 Ausschreibung
LM - Hessen	Kurt Luther Tel. 06172/42508
LM - Ostdeutschland	Wilfried Kuck, Tel 030/39104907
	oder e-Mail: w_kuck@compuserve.com
LM - Rheinland Pfalz	Roni Herchen Tel./Fax 02608/393 Ficither.PeterP@tonline.de
LM - Bayern & Ba- Wü	DFC Achental Tel. 08641/598428 Infos & Anmeldung
EM	DHV 08022/9675-50
	Organisation vor Ort 08821/18853

Drachen

Deutsche Drachenliga 2000

Bewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
A-Liga 1	07.04 - 09.04.00	offen	offen
A-Liga 2	28.04. - 01.05.00	05.05. - 07.05.00	offen
A-Liga 3	29.07. 06.08.00	offen	Kössen / German Open
A-Liga 4	27.08. - 02.09.00	offen	offen

Landesmeisterschaften; German Open

Bewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
Württemberg	22.06. - 25.06.00	kein Ausweichtermin	Handel
Rheinland Pfalz	27.05. • 28.05.00	01.06. - 04.06.00	Neumagen/Riol/Serrig
Ostdeutsche • Schlepp	08.05 - 12.05.00	13.05. • 14.05.00	Altes Lager
Norddeutsche	01.06. • 04.06.00	kein Ausweichtermin	Neustadt-Glewe
Hessen	28.05. - 03.06.00	kein Ausweichtermin	Greifenburg
Bayern	01.06. • 04.06.00	offen	Ruhpolding
German Open	29.07. - 06.08.00	kein Ausweichtermin	Kässen

Liga-B und Junior&Ladies Challenge

Bewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
B-Liga 1	05.05. - 07.05.00	10.05. - 12.05.00	offen
B-Liga 2	01.06. - 04.06.00	10.06. - 12.06.00	Ruhpolding
Riga 3	29.07. - 06.08.00	28.08. 31.08.00	offen
8-Liga 4	25.08. - 27.08.00	28.08. - 31.08.00	offen
8-Liga 5	offen	offen	offen
offen			

Wettbewerbe mit Teilnahme - offizielles DHV - Team

Bewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
Meeting Mt, Grappa	20.04. 24.04.00	kein Ausweichtermin	Bassand
Vor WM in Spanien	25.06. 08.07.00	kein Ausweichtermin	Algodonales
EM in Österreich	10.07. 22.07.00	kein Ausweichtermin	Gnadenwald
Damen WM	18.06. 30.06.00	kein Ausweichtermin	Boeolia-Griechenland

Organisatoren HG

German Open	DHV - Lukas.Etz@t-online.de
LM - Hessen	Kurt Luther Tel. 06172/42508
LM - Ostdeutschland	Siegfried Prietz, Tel. 030/82709163 Fax 030-38626706
LM - Württemberg	Frank Frankus, Tel. 0761/445583 Fax -445583
	technetics-@t-online,de - Infos & Ausschreibung
LM - Rheinland Pfalz	Roni Herchen Tel./Fax 02608/393, Rother.PeterP@t-online.de
LM - Bayern	Dieter Kamml (DCB Ruhpolding) dk@best.baynet.de
LM- Norddeutsche / Mitte	Gerd Olbinsky; infos - Olbinsky@t-online.de

Sonstige Wettbewerbe

lewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort	
Stauten Cup	06.05. - 07.05.00	kein Ausweichtermin	Bezau	
Manilla 2000 Australien	11.03. - 18.03.0D			zupy@ozemail.coin.au Michael Zupanc
Valadares 2000 Brasilien	19.03. - 25.03.00			goup@goeconbr www.goup.contbr Tel/Fax 0055/213223165
Wintermeeting für Drachen und Gleitschirme	18.03. - 25.03.00		Dorfgastein	Dorfgasteiner Bergbahnen, Hannelore Pfister, Tel. 0043/6433/72230, Fax 734410
Osttirol-Open	19.04. - 24.04.00		Lienz	Info Telefon: 0043/4852/61861, wm.osttirotadventures.at
Odenwaldpokalthegen	16.06. - 18.06.00		Hardheim	Manfred Pientka Tel, 06283/50341
Meeting internazionale di nolo libero	20.04. - 24.04.00		Monte Grappa	Tel. 0039/424/571260
2.1nt.Starrflüglertreffen Ludesch/Vbg.	28.04. • 01.05.00	05.05. - 07.05. 00	Ludesch/Vbg.	Info DFC Blumenegg Union, Tel. 0043-664-1418973
Hi•Level Rio Brasilien	15.11. 20.11.99			goup@goup.coni.br www.goup.cormbr, Tel/Fax 0055/213223165
X-Ceara Brasilien	30.11. - 05.12.99			goup@goup.com.br ʸivikv.goup.cormbr, Tel/Fax 0055/213223165
Fly Ranch Buenos Aires	12.12. - 18.12.99			rstriewski@compuserve.com R. Striewski Tel 08177/8052 Fax 08177/8535
Hay Australian Nationals	03.01.- 13.01.00			zupy@ozemail.com.au Michael Zupanc
Millenium Cup Mexico 2000	31.01. - 05.02.00			alas@alas,com.mx Fax 0052 5 575 8595
Bogong Cup Australien	25.01. - 04.02.00			zupy@ozentail.com.au Michael Zupanc

ANZEIGE

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 -1- Gleitsegel:
45,– DM bei 500 DM Selbstbeteiligung (SB)
60.– DM ohne SB

Nur Gleitsegel:
40,– DM hei 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 Gerätekennzeichnung. Keine Geräteanmeldung. Auch für Haltergemeinschaften.Bei Versicherungsfällen in Österreich,in der Schweiz und in Dänemark vorgeschriebene Deckung ohne Mehrprämie.

Deckungsbereiche: Weltweit, Europa, e Deutschland.

Flug-Unfall, Tod und Invalidität

Deckungssumme: 5000 DM bei Tod
10 000 bei Invalidität.
Umfang: Verdreißigfachung 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-Uniall, nur Invalidität

Deckungssumme: 10 000 DM
Umfang: Verzdreißigfachung 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. 069/7567-561 o. 560, Fax 069/7567-542

Fiir alle Mitglieder kostenlos

Bergungskosten

Deckungssumme: 5000 DM
Umfang: Suche, Rettung, Krankenhaustransport, 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 Vorraussetzung.

Startleiterhaftpflicht

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

Für alle Mitgliedsvereine kostenlos

Vereinshaftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM
pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Tätigkeit des Mitgliedvereins, des Vorsitzenden, der Gruppenleiter, etc.

Veranstalterhaftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Alle Hängegleiter- und Gleitsegelveranstaltungen des Mitgliedvereins im Versicherungsjahr,

Boden-Unfall für Startleiter

Deckungssumme: 5000 DM bei Tod
10 000 DM bei Invalidität.
Umfang: Tätigkeit als vom Mitgliedsverein beauftragter Startleiter.

Fiir alle Mitglieder und Mitgliedsvereine kostenlos

- **Geländehaftpflicht**

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

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.

S' U HV I R AI tstGB PA LL OWS FU N TIlo N • PIE P ili HORIL L OLIV F A **ND RR** : AF **INEN Fi** xs annrx BIWAK F I ‖ RTN WIEDER HIRNE WRBESSERIINGEN FOR DAS IPI": ⁄2 09:

P HOFTEL „TOUCH **AND** Uo" - A100HY AUCH FUR LIA K1H1101A • 1111,,O,',11117 nsl Y 11119 **MISTEEPHOFIING. -** £Vci Tor HUT MODULAR PRO11.11. UND EVOLUTIOT : N

JEWEILS 9 MODULAREN AUSTOPIRUNGEN:TO.P„ BACK UND FRONT UND GATEIRLIElt WEITERHIN ALS 5111E - EVOLUTION LIS-NT 'Z RAEL-A.ZATTFIA **I7ER AIRRAG**

VÖLLIG NEUES DES/G4 UND TORQUALITXT IST NEUEN SLLIAIERES•OVSBALL ZO VERS LNIEDEBE G-URTEEUSE KUR Ne_CH•Ais:puecsiu • tiump• A 20 UAHAARAH .

TEL: KESSERER 011V WERT 1:1E1 GERINGEREM G1'51c141- • 9UIPIR **7A5rITCONTAINLIE** Ii E **rAIEVERFE/YEIIT UND KOMPRIM•ucr, DIE** wIRIE LICIIS ALTIRRATIVE TO P·

E U TTEINER I M **NA** C **KEN** NUN IN DER DRITTEN GENERATION - DIE BEIRI **NN** "" _ **R ilEIlu ß5SYSTF eiE AIILW EISE** MIT FRONTCONTAINER • PLEAKVIDEO -•NLOOEY LISU T

Pierre Bouillaux

SUP' AIR

· DI1V· ZIEGELATAFTE KINDTAG'NATZELFT:1V - GRAND VORRISME R.11E--ILE,SELL **2000** - ALLE Geie E m/IER

ExinARLETT • P ,29FEEL SERIENMAUSIG AUEN **MIT** SAITHH7A0T1AT-0.R1--4: • PROFErL SADE I N **5 GROSSEN.-.**

AEROSPORT

INTERNATIONAL

Partner starker Marken im Gleitschirmsport

Grolenslr. 26, 83099 Bronnenburg, Tal. +49-8034-1034, Fax 3384 ". •

erndinfo@Aerasportde

www.Aerosport.de