

DI Lighti Lifo

DIE; ilig12.111

Dnivii;J/J- und Clf2ibviiinnilie2r

411 fak5



ICARO 2000
World Champion

ICARO 2000
World Champion

MR teriax
er n Gurt für den
Weltmeister
Manfred Ruhmer
von Woody Volley

WOODY VALLEY

World Champions 1999



- | | |
|-----------------------|---------|
| 1° Manfred Ruhmer | Laminar |
| 2° Andre Wolf | Laminar |
| 3° Pedro Matos | Laminar |
| 1° Christoph Kralzner | Atos |



Sportswear
by Roberta

Accessories



Play
NEW

der Gleitschirm zum "spielen"

DHV - Kategorie 1 - 2 jetzt lieferbar

SkyRunner Eco



ICARO 2000
www.icaro2000.com

ICARO 2000
E-mail: stareicaro2000.com

WICHTIG – NEU – KURZ Neuigkeiten und Wissenswertes

12 THERMIK

Impressionen vom Fliegen in seiner schönsten Form



Foto: Mathis Schaal

52 SICHERHEITSJOURNAL

Mitteilungen zum Thema Flugsicherheit

54 SPORT UND NATUR

Flora, Fauna, Habitate

65 SZENE G Vorder- und Hintergründiges aus der Szene

t NEPAL Eine Reiseerfahrung der besonderen Art

72 SCHWÄBISCHE ALB Fußstartgelände vor der Haustür

76 SEHEN UND GESEHEN WERDEN Mit Militärmaschinen in einem Luftraum

80 FLUGSIMULATOR Eine neue Art der Schulungshilfen

1G FLIEGEN IM ISARTAL

Attraktiv für die ganze Familie

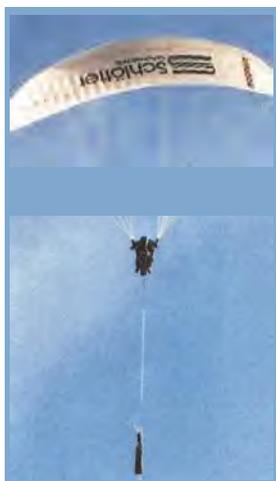
DOPPELSITZER-SCHLEPP

Die einfachste Art das Fliegen kennenzulernen

FLACHLAND CONTRA ALPEN

Beide Gelände haben ihre Vorzüge

TEST Flugprotokolle der Drachen und Gleitschirme mit neuer Zulassung



51 NFGH Offizielle Nachrichten für Drachen- und Gleitschirmflieger

DRACHEN R-LIGA Wettbewerbssport für Jedermann

86 GERMAN CUP Eine neue Saison beginnt

87 VEREINE BRIEFE

Vereinsnachrichten und Leserforum

WETTBEWERBE Meldungen und Ergebnisse

55 Gebrauchtmart

66 DHV-Shop

92 Prüfkalender

95 Impressum

99 Versicherungsprogramm

Titel:
Michel Pfeiffer





3. Europäisches Präsidententreffen

Dieses Frühjahr trafen sich auf Einladung des SHV-Präsidenten Beat Jordi die Präsidenten der Europäischen Hängegleiterverbände in Zürich. Die zunehmend gute Zusammenarbeit zwischen den benachbarten Gleitschirm- und Drachenflugverbänden trägt bereits erste Früchte. Die neugeschaffene Gastflugregelung des Schweizer Bundesamts für Zivilluftfahrt ermöglicht seit 1.1.2000 auch A-Scheinpiloten legal in der Schweiz zu fliegen. Die von den Verbänden in die CE-Normierungsgruppe entsandten Experten machen gute Fortschritte bei der Schaffung gemeinsamer Gleitschirmtestkriterien, die voraussichtlich zum Jahr 2000 beschlossen werden. Der DHV-Vorsitzende Charlie Jöst erwartet von ihnen eine weitere Verbesserung der passiven Gerätesicherheit und äußerte sich zufrieden darüber, dass die DHV-Technikexperten im internationalen CE-Gremium entsprechend Gehör gefunden haben. Die europäischen Normen sollen künftig in den vom deutschen Luftfahrtbundesamt veröffentlichten Bauvorschriften Eingang finden. Eine Sorge bleibt: Wie kann sichergestellt werden, dass die verschiedenen Testorganisationen zu gleichen Ergebnissen kommen, wenn sie künftig die CE-Norm anwenden? Die Präsidentenrunde beauftragte den DHV-Geschäftsführer Klaus Tänzler einen Vorschlag zu erarbeiten. Zudem vereinbarte die Präsidentenrunde ein Treffen der Sicherheitsexperten der europäischen Verbände. Es wird im Mai unter Leitung des DHV-Sicherheitsvorstandes Karl Slezak stattfinden und hat die gemeinsame Unfallforschung zum Ziel.

Neue Vereine

Gleitschirmflieger Lindenfels e.V.
Helmut Manschitz
Jugendpfad 4
64678 Lindenfels

Initiative fränkischer Gleitschirmflieger z000 e.V.
Andreas tunk
Pelzetteile 33
90614 Ammerndorf

FAI/CIVL-Beschlüsse zur Flugsicherheit

Die Gleitschirm- und Drachenflugkommission CIVL des Weltluftsportverbandes FAI hat bei ihrer Frühjahrstagung 2000 weitere Beschlüsse zur Verbesserung der Flugsicherheit bei Weltmeisterschaften und Europameisterschaften gefasst. So wurde die Stellung der FAI-Jury gestärkt, der Jury-Chef darf künftig zur Gefahrenabwehr auch in einen laufenden Durchgang eingreifen. Vor dem Task-setting muss ein Pilotenkomitee gehört werden. Die Zusammenstoßgefahr in overcrowded thermals wurde durch Teilnahmebeschränkungen gemindert und die Mindestanforderungen an die Pilotenqualifikation erhöht. Eine Initiative der deutschen und österreichischen Drachenflugliga war im Vorfeld unter Leitung von Hans Bausenwein im Internet weltweit diskutiert worden und fand nun Umsetzung im FAI-Regelwerk: Minimumdurchmesser der Unterverspannung 1,9 mm; Vorderverspannung muss ummantelt sein; Anbringung der Unterverspannung nur nahe der Trapezecken; Trapezrohre dürfen nicht dünner als 22 mm sein; keine Speedbar ohne internes Sicherheitskabel; 2 Einhängeschlaufen erforderlich, wobei eine nicht aus Metall sein darf; das Rettungsgerät muss mit jeder Hand bedienbar sein. Die neuen FAI-Vorschriften treten nach der diesjährigen Europameisterschaft in Kraft, der Zeitraum zwischen Veröffentlichung und EM wäre zu knapp gewesen. Aber auch schon bei der diesjährigen Drachenflug EM will die FAI Drachen vermessen, um eine weitere Vorschrift vorzubereiten: Ein Minimum an pitch stability soll künftig gewährleistet sein. Somit ist es zwar weiterhin möglich mit Prototypen ins Rennen zu gehen, aber die neuen FAI-Sicherheitslimits sind einzuhalten. Auch im Gleitschirmsport wurde die von England, Italien und Skandinavien geforderte Serial Class nicht eingeführt. Serial Class hätte bedeutet, dass in einer neuen, zusätzlich zur Offenen Klasse einzuführenden Klasse nur zugelassene Serien-Gleitschirme der Kategorie maximal 2-3 bei WM und EM zum Einsatz kommen dürfen. Die Delegierten wollten jedoch einstimmig nicht die Schaffung zweier WM-Titel und beschloss die Prototypen-Regelung des World Cup zu übernehmen. Wichtigster Punkt dieser Regelung: Es dürfen nur solche Prototypen zum Einsatz kommen, die einen Bruchtest absolviert haben und vom Hersteller schriftlich für bestimmte Piloten freigegeben wurden.

Supervisoren für Flugschulen

Die DHV-Kommission hat beschlossen, die Supervision der Flugschulen zu verstärken. Sicherheitsvorstand Karl Slezak, der als Fluglehrer und Mitglied des DHV-Lehrteams als besonders fachkompetent gilt, wurde beauftragt, ein Konzept für die Supervision der Flugschulen auszuarbeiten und dieses einzuführen. Der DHV wird nach einer entsprechenden Ausschreibung unter seinen 400 Fluglehrern ein Supervisoren-Team aufbauen.



etterretz

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

| Geländename | Geländehalter | Telefonnummer |
|------------------------|--|-------------------|
| 32457 Porta Westfalica | Delta-Club Wehengebirge e. V. | 0571/710227 |
| 35088 Eisenberg | DFC Ederbergland c. V. | 06452/8585 |
| 36136 Wasserkuppe | Rhöner Drachen- und Gleitschirmfliegerverein e.V. | 06654/696 |
| 36840 Rammeisberg | Harzer Drachen- und Gleitschirm-Verein Geslar e. | 0170/6728487 |
| 52245 Sophienhöhe | Ostwindfreunde e. | 0171/8714309 |
| 55585 Duchroth | Pfälzer Gleitschirra-Club e.V. | Neu: 0171/1514273 |
| 57562 Sassenroth | Drachen- und Gleitschirmfreunde Hellertal e. V. | 02744/930349 |
| 58849 Nordhelle | GSC Nordhelle e.V. + Flugsport Lennetal e.V. | 02352/21265 |
| 64665 Melibokus | Erster Odenwälder Drachen+Flug Club e. V. | 06251/983612 |
| 72258 Stäckerkopf | Drachen- und Gleitschirmverein Bayerbrunn e.V. | 07442/121425 |
| 74544 Einkorn | HG-Club „Fläötorn Schwäbisch Halt e.V.“ | 0791/4992360 |
| 74847 Finkenhof | Della-Club Mosbach e.V. | 06261/670638 |
| 76332 Althof | Die Althofdrachen e.V. | 07083/4567 |
| 76597 Teufelsmühle | Drachenflugclub Lüftende e.V. | 07083/51385 |
| 76703 Krämer | Gleiterclub Kraichtal e. V. | 07250/921228 |
| 78148 Hintereck | Gleitschirmclub Leclucianis e. V. | 07723/5801 |
| 79102 Schauinsland | GSC Catüll e.N. | 07602/1512 |
| 79183 Handel | DFC Südschwarzwald e. V. | 07681/22058 |
| 79215 Gschasi | Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Elztal V. | 0173/4209560 |
| 82467 Wank | Gleitschirmsegler Werdenfels e. V. | 0171/3538374 |
| 83122 Hochries | Gleitschirmclub Hochries Samerberg e. | 08032/8805 |
| 83436 Predigtstuhl | GSC Albatros Bad Reichenhall e. V. | 0171/3574322 |
| 83661 Brauneck | Lenggrieser Gleitschirreleger | 0171/8169210 |
| 83700 Wallberg | DGC Tegenseer Tal e.V. | 08022/95137 |
| 93339 Jachenhausen | 1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub Riedenburg e. V. | 09442/3295 |
| 93453 Hoher Bogen | 1. Gleitschirmverein Bayerwald e. V. | 09947/2452 |
| 93462 Osser | 1. Gleitschirmverein Bayerwald e. V. | 0171/3574282 |
| 94541 Büchelstein | DFC Bayerwald e. | 09908/891191 |
| 72393 Schneithalde | DFC Starneln e.V. | 0170/4436907 |
| 74343 Teufelsberg | Die 1. Hohenhaslacher Flieger e.V. | 07147/922756 |

Sachstand Musterzulassungspflicht

Die Verhandlungen mit dem Bundesverkehrsministerium über die künftigen Geräteprüfungen nähern sich einem positiven Abschluß. Anstelle des ursprünglichen Verordnungsentwurfs, der die ersatzlose Streichung der Gütesiegelspflicht bedeutet hätte, soll nach dem aktuellen Arbeitsentwurf des Ministeriums weiterhin die Prüfung der Lufttüchtigkeit vorgeschrieben sein.

Die Eckpunkte des Entwurfs:

Gleitsegel und Hängegleiter nebst Rettungs- und Schleppgeräten müssen einer Musterprüfung gemäß LuftGerPV unterzogen und entsprechend gekennzeichnet werden, dann gelten sie als zugelassen. Die Prüfung muß durch unabhängige und fachkundige Personen erfolgen. Prüfungsmaßstab sind die verbindlichen, vom LBA erlassenen Lufttüchtigkeitsanforderungen. Die Geräte sind nach den Anweisungen des Herstellers instandzuhalten. Bei Feststellung von Mängeln oder bei begründeten Zweifeln an der Lufttüchtigkeit kann der DHV das betroffene Gerät grounden.

Zur Klarstellung:

Die Musterzulassungspflicht nach der bisherigen Rechtslage ist weiter gültig, Wann eine Änderung kommt, läßt sich nicht vorhersagen.

Arbeitskreis Sport und Umwelt

Der vom Bundesumweltminister Trittin erneut berufene Arbeitskreis Sport und Umwelt aus 16 stimmberechtigten Experten hat sich im März konstituiert: Vorsitzender ist Erwin Lauterwasser (Deutscher Sportbund), seine Stellvertreter sind Gerlinde Hoffmann (Deutscher Naturschutzring), DHV-Justitiar Peter Janssen (Kuratorium Sport und Natur) und Prof. Ralf Roth (Sporthochschule Köln).

Wichtiger Themenschwerpunkt des Arbeitskreises ist die Novellierung des Bundesnaturschutzgesetzes. Nach der nur bruchstückhaften Änderung in der letzten Wahlperiode hat sich die heutige Bundesregierung die umfassende Novellierung zur Aufgabe gemacht. Die Federführung liegt bei Umweltminister Trittin. Für den Sport besteht die Hauptgefahr darin, daß der Gesetzeszweck »Erholungsvorsorge« (dazu gehört der Sport), der bisher neben dem Gesetzeszweck »Naturschutz« im Gesetz verankert ist, gestrichen wird; dies war schon in der letzten Wahlperiode versucht worden. Andererseits bietet die Novellierung die Chance, ein Beteiligungsrecht der Sportverbände in naturschutzrechtlichen Verfahren analog dem bereits bestehenden Beteiligungsrecht der Naturschutzverbände zu erreichen.

Glücklicher Ikarus

Toni Bender, seit Jahren erfolgreicher Wettbewerbspilot, hat im letzten Sommer ein ehrgeiziges Projekt verwirklicht. Er ist mit dem Gleitschirm über die Alpen vom Brauneck nach Bassano geflogen. Begleitet wurde er dabei von einer kleinen Digital-Kamera und einem Fernseh-Team. Das Ergebnis dieser sehr gelungenen Zusammenarbeit wurde am 22. März auf Arte gezeigt. Für Alle, die es verpaßt haben, hier die Bezugsquelle des Videos: Tel.: 08121/42343, Fax: 42344, e-mail: monka-medien@t-online.de.



Korrektur Travel und Training

Die korrekte Adresse von Klaus Schwarzer's Flugschule Flyart lautet: <http://members.aol.com/gsflyart>

Deutsches Museum UP Dragonfly gesucht

Das Deutsche Museum, Flugwerft Schleißheim, überarbeitet die Ausstellung der Hängegleiter. Zukünftig sollen Geräte ausgestellt werden, die Meilensteine in der Entwicklung der Drachenfliegerei waren. Für die Ausstellung wird noch ein UP-Dragonfly - nebst zugehörigem Sponsor - gesucht. Piloten, die einen alten Dragonfly zur Verfügung stellen können sollten sich in Verbindung setzen mit Bernd Schmidtler, Tel: 089/392817, Fax: 089/390755.

Gleitschirm-Europameisterschaft in Garmisch

Vom 29. Juli bis zum 13. August 2000 ist die europäische Gleitschirm-Elite zu Gast in Garmisch. Der DHV richtet im Auftrag der FAI die Europameisterschaft im Gleitschirmfliegen aus. Über 20 Länder werden ihre Nationalmannschaften entsenden. Damit auch den Zuschauern viel geboten wird, ist ein spezielles Rahmenprogramm vorgesehen. Mehr darüber im nächsten Info und unter www.dhv.de

Schleppauskünfte

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

BM MN 1=1 1111M 1=1 12131 MIM 1=1 1=1 0 111M 110 0 I= 1= 0 0 0 I= =1 1=1 0 1=1 0 0 | 0 0 0 0 0 0 1 1131=1 0 0

Beis hat sh etwa 3 geändert:

Damit wir Euch immer pünktlich das Info, den Mitgliedsausweis, Flugscheine und Sonstiges zusenden können, benötigen wir Eure aktuelle Adresse. Falls sich etwas geändert hat, einfach Coupon ausschneiden und an den DHV faxen oder schicken.

| | |
|-----------------------------------|---|
| ----- Name | ----- Mitgliedsnummer (Bitte immer angeben) |
| ----- Straße | ----- Ort |
| ----- Tel/Fax/e-mail | ----- |
| ----- Bank, Kontonummer | ----- Bankleitzahl |



Tag der Meister:

Spitzenpiloten vom DAeC geehrt

1999 war ein erfolgreiches Jahr im deutschen Luftsport. Die

deutschen WM-Pilotinnen und -Piloten der Drachen- und Gleitschirm-Nationalteams wurden von Wolfgang Weinreich, dem Präsidenten des DAeC, als Sportler des Jahres ausgezeichnet. Der Oberbürgermeister der Stadt Braunschweig, Werner Steffens, gab anlässlich dieses Festaktes am Freitag den 24. März 2000 einen Empfang im Altstadtrathaus.

Christof Kratzner gewann die Drachenflugweltmeisterschaft auf seinem Atos in der Klasse der Starrflügler im italienischen Sigillo. Der 33-jährige DHV-Testpilot hatte schon das ganze Jahr hervorragende Leistungen gezeigt. Das deutsche Team errang in der Mannschaftswertung Silber. Bei der WM der Gleitschirmflieger im österreichischen Pinzgau flog die deutsche Mannschaft auf den dritten Platz in der Nationenwertung. Judith Dörflinger (29) aus Roßhaupten im Allgäu belegte bei den Damen sogar den zweiten Platz. Die Männer folgten auf Top-Platzierungen unter den ersten Zwanzig.

Christof Kratzner über seinen Titelgewinn: »Ich hoffe, dass mein Erfolg dem Drachenfliegen in Deutschland neuen Auftrieb geben wird.« Die Wirtschaftsingenieurin Judith Dörflinger beschreibt ihre Lust am Wettbewerb: »Die Spannung im Wettkampf, die Gemeinschaft im Team und der Moment, in dem ich über die Ziellinie fliege, geben mir ein besonderes Lebensgefühl und damit den idealen Ausgleich zum Berufsleben.« Die deutschen Teams werden bei der Europameisterschaft der Gleitschirmflieger in Garmisch-Partenkirchen (27.7.43.8.2000) und der Europameisterschaft der Drachenflieger im österreichischen Gnadenwald (10.7.-22.7.2000) erneut die Gelegenheit haben, sich mit den besten Sportlern der Welt zu messen.



vte^{M1-r} ecwut_grA
oest, TApor....t
0.4



special Verlag

tennis magazin - Golf Digest - SAVOIR-VIVRE - rallye racing - SPRINT fliegermagazin - Aero International - Fly and glide - TREKKERS World fotoMAGAZIN - PHOTO TECHNIK INTERNATIONAL - FOTOWirtschaft Rute & Rolle - KUTTER & KÜSTE

Der top special Verlag - einer der führenden Spezialzeitschriftenverlage in Deutschland - sucht per sofort eine(n)

lfiedakteur(in)
für die Zeitschrift



Deutschlands
Fachzeitschrift für
Gleitschirm- und
Drachen Piloten

Interessenten sollten aktive Gleitschirmflieger sein und sich auch in der Drachenflug-Praxis auskennen. Solide Redaktionserfahrung setzen wir ebenso voraus, wie den sicheren Umgang mit den Textprogrammen Word und QuarkXPress. Wir bieten einen abwechslungsreichen Arbeitsplatz in einem fliegenden aufgeschlossenen Team.

Ihre Bewerbung mit Arbeitsproben senden Sie bitte an:

**Fly and glide • Chefredaktion • Chiemgaustraße 109
81549 München**



GmbH

AERO-GENTER
55270 Ober-Olm Mainz
Am Becherweg 2

Aktuelle Nachrichten:

**Rettungsschirm
Packservice zur
Saisoneroöffnung**

An jedem 1. Donnerstag
im Monat Fliegerstammtisch

Tel 06136 - 991815 0
Fax 06136 - 997118

**Dein Fachgeschäft
für Gleitschirme
Drachen und
Zubehör**

im
Rhein-Main-Gebiet

Do 17.00 - 20.00 Uhr
Fr 15.00 - 18.00 Uhr

Performance

Cetc



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 404t;ir
In der Limecke 3, 59939 Olsberg
Tel. 02983/21795
Fax 02983/21795
www.wdsair.com

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

Montana Flugsport GmbH
Stammelestraße 1 a, 82380 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 49902;5in»
Thomas Beyhl
Dreilindenweg 7, 83229 Aschau
Tel. 08052/9494
Fax 08052/9495
Mobil 0171/4252233
flugschule.chiemsee@t-online.de
www.flugschule-chiemsee.de
Der Flugtechnikteil findet über Wasser statt

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

Flugzentrum Ruhpolding Holzner GmbH
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@adventure-sports.de
www.adventure-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

HABIS Flugsport Fabian Schreiner
Pilotentrainingscenter Klewenalp
Marienplatz 20, 87509 Immenstadt
Tel. 08323/8590
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
oase_peter.geg@t-online.de
www.oase-paragliding.com

1. DAeC Gleitschirm-Schule / e
Heinz Fischer GmbH
Brunnenstraße 35, 87669 Rieden bei Füssen
Tel. 08362/37038
Fax 08362/38873
info@erste-daec-gleitschirm-schule.de
www.erste-daec-gleitschirm-schule.de

Westallgäuer Flugschule
Allmannsried 181, 88175 Scheidegg
Tel. 08381/6265
Fax 08381/84209
westallgaeuer.flugschule@t-online.de
westallgaeuer-flugschule.de

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 E.i.e
Walter Schrempf
Moosheim 113, 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

Moderne Varios Bräuniger IQ Serie jetzt als Limited Edition

Alle Fluginstrumente der IQ Serie gibt es jetzt auch als Limited Edition. In begrenzter Stückzahl gibt es jetzt Bräuniger Fluginstrumente in neuen halb-transparenten Gehäusefarben: die Fashionfarben heißen iSmoke, iBlue und iGreen. Die neuen Gehäuse sehen nicht nur gut aus, sondern sind auch aus besonders schlagzähem Polycarbonat hergestellt. Die Limited Edition Geräte werden zum gleichen Preis wie normale Seriengeräte angeboten.



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

Wills Wing im Osten

Ab sofort werden auch bei uns alle neuen und gebrauchten Wills Wing Flugdrachen angeboten. Für den Fall aller Fälle sind die handelsüblichen Ersatzteile auch älterer Drachen im Notfall schnell lieferbar. In Zukunft wird eine gute Auswahl an WW-Gurtzeugen (auch Maßanfertigung), GPS, Variometer etc. die ganze Sache abrunden.

Wir sind zu erreichen unter Pestalozzistr. 04463 Großpösna bei Leipzig, Tel: 034297/41255, Fax: 034297/42015, Mobil: 0177/7794770, homepage: www.flyingconcept.de, e-mail: firmakaiser@aol.com.

Heizbare Handschuhe

Keine kalten Finger mehr

Für alle, die mit kalten Fingern mehr zu kämpfen haben wie mit der kräftigen Thermik, gibt es jetzt elektrisch beheizte Handschuhe. Durch den dünnen und leichten Aufbau können sie problemlos unter vorhandenen Handschuhen getragen werden. Die spezielle Anordnung der Heizelemente wurde so gewählt, dass die Wärme besonders in den Fingern erzeugt wird, dort, wo sie auch am meisten benötigt wird. Durch individuelles Aktivieren der Heizelemente kann die Temperatur im Handschuh geregelt werden. Geliefert werden die heizbaren Handschuhe mit Anschlusskabel, Steckverbinder und Schalter.

Nähere Infos: Sky Utilities, Tel: 07971/4293 oder e-mail: m-doerr@t-online.de.



Flugschule Airsport auf CD-Rom

Eine kostenlose CD-Rom über das gesamte Programm der Flugschule Airsport Tirol 2000 gibt es unter folgender Adresse: e-mail: airsport@eunet.at, homepage: www.airsport.at, Tel: 0043/664/3382129, Fax: 0043/5634/6184.



Thermikentstehung früher erkennen Neue Brillengläser von Zeiss

Skylet® heißen die Sonnenschutzgläser, die neben Blend- und solarem UV-Schutz eine hervorragende Kontraststeigerung bieten. Durch Skylet® werden die störenden blauen Streulichtanteile des Sonnenlichtes herausgefiltert und die Sicht somit verbessert. Durch die Erhöhung der Kontraste bringt Skylet® für Piloten entscheidende Vorteile gegenüber herkömmlichen Sonnenbrillen. Fast immer ist der Blauanteil im Tageslicht überproportional hoch - bei strahlend blauem, aber auch bei bedecktem, diesigem Himmel. Das streuende Blau überlagert die übrigen Farben. Man sieht durch die Abschwächung des Blaulichtanteils deutlich kontraststärker, das Entstehen einer Thermikwolke ist schon viel früher erkennbar. Nicht nur Wolkenränder werden schärfer, auch der Horizont ist besser erkennbar. Dass man gerade bei dunstigen Verhältnissen auch Leitungen und Kabel besser erkennt, ist ein weiterer Vorteil. Skylet® Sonnenschutzgläser sind in drei Versionen mit und ohne optische Wirkung lieferbar und können selbstverständlich auch mit reflexmindernder Beschichtung ausgestattet werden. Skylet® fun mit ca. 70 % Lichtreduktion macht die Wolken auch nicht bedrohlich. Skylet® Gläser erhalten Sie über Ihren Augenoptiker, Infos z.B. bei Klaunig Optik, Tel: 08022/76465, www.Thomas.Klaunig.Optik@t-online.de oder Wolfgang Opitz Tel.: 08651/2528, optik-bernaue@t-online.de. Diese neuen Gläser in einem modernen, zugfreien Sportbrillengestell, wie z.B. der »Airframe Zero« von Alpina, sind für Piloten, ob auf Sehhilfen angewiesen oder nur als Sonnenbrille, ideal.

Neune U12 **b-eiten**

e-mail: info@Luftikus-Flugschule.de

www.gleitschirmflieger-saar-pfalz.de

e-mail: info@gleitschirmflieger-saar-pfalz.de

AIRWAVE - Vertrieb und Service in Deutschland und Österreich

Die Firma Airwave ist unter dem neuen Geschäftsführer Markus Villingner von England nach Österreich übersiedelt. Der neue Sitz der Firma Airwave befindet sich jetzt in Tirol im Stubaital. Der Vertrieb von Airwave-Produkten an Händler in Österreich und Deutschland wird von jetzt an direkt von Airwave selbst aus Österreich gemacht. Service, Reparaturen und 2-Jahresnachprüfungen von Airwave Gleitschirmen werden sowohl vom bisherigen Importeur, der Fa. Aerosport International GmbH in Brannenburg in Deutschland, Tel: 08034/1034, Fax: 08034/3384, e-mail: info@aerosport.de, homepage: www.aerosport.de, als auch von Airwave direkt im Stubaital in Tirol, Airwave-glidern, Industriegelände Zone A2, A-6166 Fulpmes, Tel: ++43/5225/64455, Fax: ++43/5225/6445566, e-mail: sales@airwave-glidern.co.uk, homepage: www.airwave-glidern.co.uk, angeboten.

Motorschirmausbildung bei MIDS/Air-Flugsport im Sauerland

WDS/Air-Flugsport, alteingesessene Flugschule im Sauerland, zeigt sich zu Beginn der Saison zwei innovativ. Ab sofort ist Motorschirm- und Motorschirmtrikeausbildung neu im Programm. Vorteile ergeben sich insbesondere für Flachlandflieger: Das »Mofa der Lüfte« ist leicht zu transportieren und lässt sich schnell aufbauen. Die WDS/Air-Flugsport hat ein Infoheft erstellt, das kostenlos angefordert werden kann. Infos: Tel: 02983/21795, e-mail: info@wdsair.com.

Jetzt gibt's Flugtickets

Für ihre fliegende Kundschaft hat sich die Flugschule Göppingen etwas Neues einfallen lassen: Jeder Teilnehmer an einer Drachen- oder Gleitschirmausfahrt bekommt vor Reiseantritt ein spezielles »Flugticket«, das in handlicher Form die wichtigsten Informationen zu Anreise, Fluggebiet und regionalen Besonderheiten zusammenfasst. Kartenausschnitte, Fotos und Tips zur Verständigung in der jeweiligen Landessprache machen aus dem Ticket eine interessante Broschüre, die über die eigentliche Reise hinaus von Nutzen sein kann. Infos unter Tel: 07164/12021, Infofon: 07164/12023, Fax: 07164/12029, homepage: www.flugschule-goepingen.de, e-mail: office@flugschule-goepingen.de.

Immilit - Neuer DHV-Aufkleber



Hier der neue DHV-Aufkleber. Hoffentlich findet er wieder auf vielen Autos und allen möglichen anderen Stellen seinen Platz. Er ist immun gegen stärkere mechanische Belastung und auch die Waschanlage kann der Farbe nichts anhaben. Was pickt, des pickt!

Hoch über dem Wank
Deutschland/Garmisch-Partenkirchen



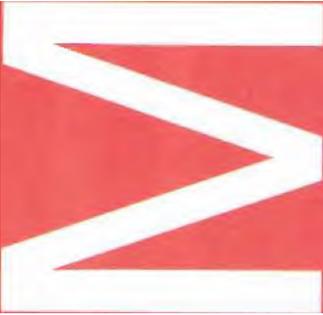


Foto: Martin Schell (2), iStockphoto



Nicht nur an den hohen Bergen ermöglicht nur die Thermik hohe Flüge/Österreich



Solche Wolkenstraßen gibt es im Mai auch bei uns (Foto Australien) und es sind oft keine 20 km ins Paradies

Kaum ein Sport profitiert so von der Kraft der Natur wie das Drachen- und Gleitschirmfliegen. Nicht nur der Wind bringt uns vorwärts oder läßt uns soaren, vor allem die Kraft der Sonne ist unser Motor. Die aufsteigende Warmluft ermöglicht uns oft stundenlange Flüge, einen herrlichen Blick aus tausenden von Metern auf bizarre Landschaften und Flugreisen über Hunderte von Kilometern. Im Gegensatz zur Sage des Ikarus schmelzen auch unsere Flügel nicht, wenn wir der Sonne zu nahe kommen. Das größte Problem für die meisten von uns ist wohl, daß sich die leider so seltenen, traumhaften Wolkenstraßen meist an Tagen bilden, an denen wir arbeiten müssen!

THERMIK



Foto: Michal Gell



Foto: Michael Wenginger

Außer guten Start- und Landeplätzen für Drachen- und Gleitschirmflieger bietet die Gegend um Lenggries eine Menge Erlebnismöglichkeiten. Hier kommen alle auf ihre Kosten, die Piloten, die Familie, auch bei flugunfreundlichem Wetter ist was geboten. Weltrekordler Burkhard Martens ist hier zuhause und informiert.

Ein Fluggebiet : XIII, 511

Das Fluggebiet Brauneck

Der Talwind ist hier der bestimmende Faktor für die Wahl des Startplatzes. Wichtig ist bei der Auswahl des Startplatzes die Unterscheidung, ob der Talwind bereits weht oder (noch) nicht (z. B. sichtbar am Windsack des Drachen LP). Deshalb die sich etwas kompliziert anhörende Beschreibung der Startplätze.

Gleitschirme und Drachen können am Brauneck meistens starten. Ausnahmen sind stärkere westliche Winde. Der große Vorteil des Braunecks gegenüber anderen Bergen in der

für die ganze Familie

IM ISARWINKEL







Foto: Burkhard Müller, Region Elbe



Brauneck Haus von oben gesehen

Nähe ist der sehr schöne Südstart. Südwind haben wir im Sommer morgens und im Winter oft bei Hochdrucklagen. Auch ist das Brauneck vor starkem Südwind durch das Karwendelgebirge gut geschützt. Natürlich startet man aber auch bei uns nicht bei Föhn.

Drachen

Der Startplatz für Drachen befindet sich am Gipfel, entweder die Rampe nach Süden oder die Rampe nach Norden.

Gleitschirm

Haben wir kein oder ein sehr schwaches Berg-/Talwindssystem, können folgende Startplätze in Abhängigkeit von der Windrichtung herangezogen werden:

Startplatz Süd (Windrichtung Südwest bis Südost) direkt am Gipfel, (Achtung: Materialseilbahn von der Alm südlich unterhalb des Startplatzes zur Bergbahn-Bergstation), Wiesenstart, einfach. Wenn der Hausbart am 200 m

Startplätze Nord und Süd

entfernten Köpfe (Kotiger Stein) links vom Startplatz nicht abgeht, direktes Anfliegen zum Waxenstein auf der Südseite der Flanke, auf der die Bergbahn läuft.

Startplatz Ost, der Garlandkessel, Kies-Wiesenstart, ein einfacher und schöner Startplatz, der bei Talwind am Nachmittag seine Tücken hat, siehe unten. Bei wenig Wind oder östlichem Wind der bevorzugte Startplatz, nur i Minute zu Fuß von der Bergstation.

Startplatz Umsetzer oder Koteck, ältester Gleitschirmstartplatz am Brauneck, Wiesenstart, ca. 20 Minuten von der Bergstation. Windrichtung Nord, Nordost.

Haben wir einen einstrahlungsreichen Tag (der große Osram glüht stark und nachts scheinen die Sterne hell), entsteht ein Talwind. Folgende Richtwerte können am Brauneckgipfel herangezogen werden.

Frühjahr: Im Frühjahr ist der Talwind noch schwach, haben wir dazu eine Südlage, kann bis ca. 13.00 Uhr mit Südwind gerechnet werden, ohne Südlage nur bis ca. 11.00 Uhr. Dann kann man bis ca. 14.00 Uhr im Garland starten. Danach kann man talwindbedingt zum Umsetzer laufen und immer noch starten.

Sommer: Starker Wind am Südstart, dieser



Start- und Landeplätze



Foto: Barbara Hübner

Blick nach Norden auf den Blomberg



Foto: Gregor Pfeiler

Startplatz Gleitschirm am Garland (rechts)



Soaring-, Thermik-, und Turbulenzzonen bei meist üblichen Talwind aus Norden

Thermik

Soaring

lässt bis ca. 10.00 Uhr kontinuierlich nach. Danach kann man bis ca. 13.00 Uhr aus dem Garland, danach nur noch vom Umsetzer starten. Wenn man keinen thermischen Anschluss finden sollte, kann man dann dort bis zur Dämmerung soaren.

Herbst: Schwächere Berg- und Talwinde, es gilt das gleiche wie im Sommer.

Winter: Keine oder extrem schwache Berg-/Talwinde, Start in Abhängigkeit vom überregionalen Wind.

Bemerkung zum Startplatz Garland: Talwindbedingt kommt es im Garland zu Turbulenzen, wird der Talwind sehr stark, muss man unbedingt diesen Startplatz meiden, auch wenn der Wind von vorne ansteht. Die Rotoren und stärkerer Gegenwind folgen gleich nach dem Start. Im Garland darf nur mit unbeschränktem Luftfahrerschein gestartet werden, außer wenn dort geschult wird. Sobald der Talwind stärker wird, geht die Flugschule zum Umsetzer, dort kann

dann immer noch sicher geflogen werden. Der Garland darf als Startplatz nicht unterschätzt werden. **Die Clubmitglieder der Lenggrieser Gleitschirmflieger und die Lehrer der Flugschule kennen sich gut aus; wenn die Schulung am Garland unterbrochen wird, sollten die Wenigflieger unter euch auch sicherheitshalber aufhören und auf die Erfahrenen hören.**

Blomberg

Der Blomberg südwestlich von Bad Tölz (ausgeschildert) bietet neben der Sommerrodelbahn auch uns Fliegern eine tolle Aussicht. Der reine Oststartplatz führt durch eine Schneise und ist daher bei Seitenwind zu meiden. Häufige Ostlagen im Herbst und Frühjahr bieten eine Alternative zum Brauneck. Ostlagen kommen auch oft bei stabilen Hochdrucklagen vor, in Verbindung mit dem nachmittäglichen Talwind kommt es dann zu wunderschön ruhigen Soa-

ringflügen mit Blick in das bergfreie Alpenvorland, Gelandet werden muss aber unbedingt auf dem neuen Gleitschirmlandeplatz, ca. 500 m nördlich der ehemaligen Gaststätte »Zur Quelle«, mit Windsack. Genaue Informationen bekommt man an der Blomberg Talstation.

Üben

Möchte man seine Starttechnik verfeinern oder einfach mal etwas am Übungshang mit seinem Schirm spielen, so kann man das offiziell am Streidlhang/Brauneck. Die Kosten von DM 5,— sind an der Flugschule zu bezahlen und werden an den Bauern abgeführt.

Landeplätze

Die Drachenflieger landen nördlich der Zufahrtsstraße zur Brauneck-Seilbahn auf Höhe der Parkplätze. Der Landeanflug der Drachen

findet parallel zum Talwind statt, das verursacht aber trotzdem kaum Probleme. Die Gleitschirmflieger landen 100 m südöstlich der Brauneck-Bergbahn-Talstation. Der Landeplatz ist eingerahmt von hohen Baumreihen. Wenn der Talwind stärker ist, muss mit kleinen Turbulenzen in Bodennähe gerechnet werden. Beide Landeplätze sind sehr groß und mit einem Windsack ausgestattet.

Flugrouten nach dem Start

Startet man nach Süden, steuert man zuerst den »Kotiger Stein« an, geht da keine Thermik ab, fliegt man zum Waxenstein, geht da auch nichts, fliegt man direkt zum Gleitschirmlandeplatz.

Der meistgenutzte Startplatz ist der Garland. Hier kann man bei östlichen Winden direkt aufdrehen. Hat der Talwind eingesetzt, fliegt man auf die Nordseite - Achtung Turbulenzen und Sprengseile, bevor man wirklich vor der Nord-



Startplatz Garland

Foto: Buland/Mair



PHELIX

LI 1
M STANDARD



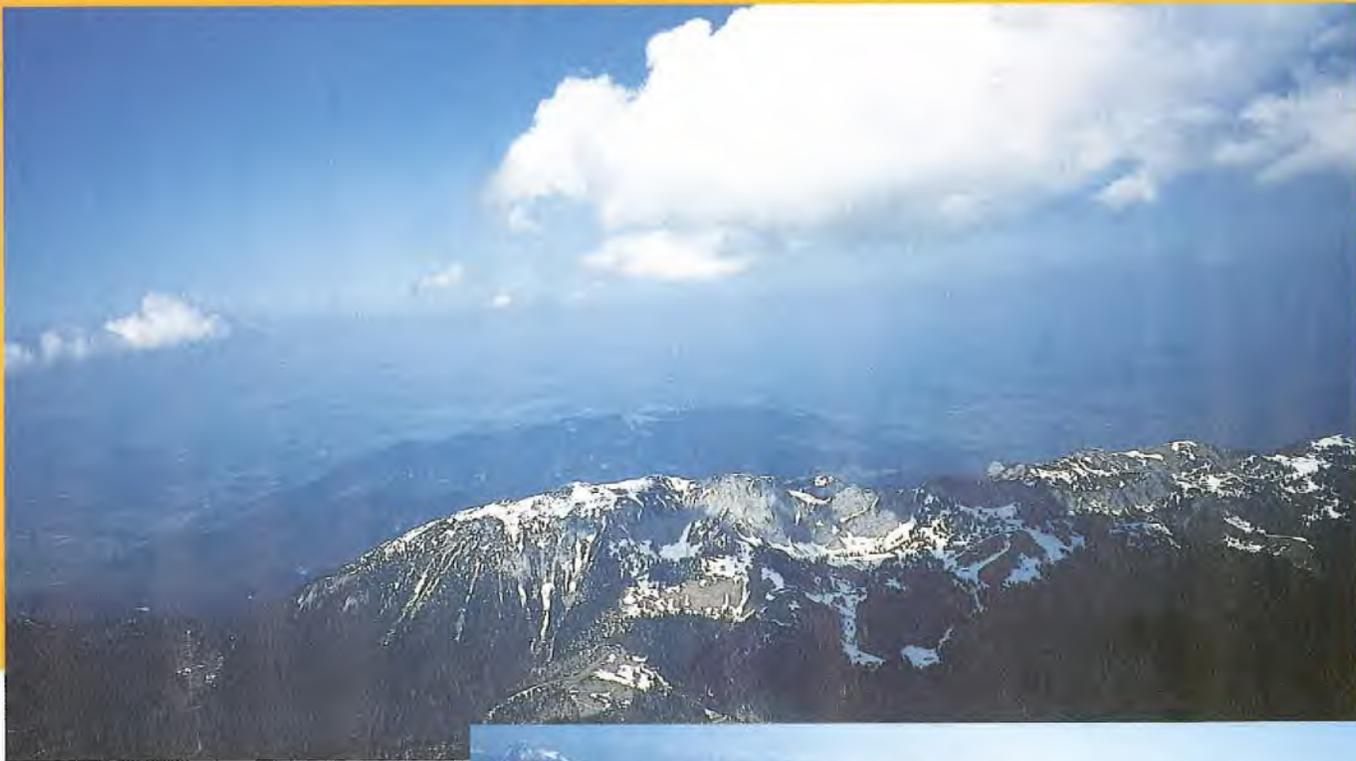
Revolutionär: Topspeed von 50 km/h und trotz dieser hohen Geschwindigkeit noch eine völlig Jose Reaktion bei seitlichen Einklammern oder Frontstalls)

Interessant: Der NOVA PHELIX ist nicht nur für Leistungssteigerungen interessant. Durch sein hohes Geschwindigkeitspotential ergeben sich auch für Genuss- und Thermikpiloten ungeahnte Möglichkeiten.

NOVA: ++43-512-361340, nova@plng.at
<http://www.nova-wings.com>

Charly: ++49-8364-1286
Charly Lad line.de
<http://Aevwcha.ukle.de>

NOVA



Auf Strecke

seite ist. Dort wird durch den Talwind die erwärmte Luft des vorgelagerten Waldgebietes gegen das Brauneck geführt und steigt an der gesamten Nordflanke als Thermik auf; die bevorzugten Abrissstellen sind in der Karte eingezeichnet. Hat man jetzt aufgedreht, kann man zum besten Bart oberhalb des Gipfelkreuzes fliegen. Von unten raus ist der Bart meistens bockig, deshalb lieber höher einsteigen. Möchte man jetzt etwas in der schönen Gegend herumfliegen, bieten sich folgende Möglichkeiten an: Richtung Benediktenwand 5 km entfernt. Wenn man mindestens 2000 m ü. NN hat, kann man einfach mal die Bergkette Richtung Westen abfliegen, säuft man wider Erwarten ab, stehen riesige Notlandeplätze im Längental zur Verfügung.

Startet man am Garland bei Talwind und kommt nicht (zu viel Sinken) vor die Nordseite, so fliegt man den Garlandkessel auf der rechten Seite des Kessels in der Nähe der Seilbahn raus, bis man zum Umsetzer gelangt ist und kann dort soaren und auf die nächste Thermik zum Hochdrehen warten.

Startet man bei Talwind am Umsetzer, kann man oft direkt vor dem Startplatz soaren, aber bitte nicht die anderen Starter behindern. Sinkt man tiefer, kann in »Klein Lanzerote«, der Bergausläufer genau 200 m südlich des Gleitschirmlandeplatzes - offizieller Name »In der Burg« - so lange soaren wie man Lust hat. Hier wurden



schon vor 10 Jahren die ersten Stundenflüge durchgeführt. Auch wirkliche Gelegenheitsflieger kommen hier zu ihrem ersten »Einstünder«.

Streckenfliegen vom Brauneck

Will man auf Strecke gehen, bieten sich folgende Startpunkte (zur Dokumentation) am Brauneck an.

Bei Zielflügen nimmt man am einfachsten die Bergstation oder das Brauneck-Gipfelhaus. Bei geschlossenen Aufgaben unterscheidet man, ob man Richtung Süden fliegt oder auf der Nordseite bleibt. Fliegt man Richtung Süden, z. B. das legendäre Karwendeldreieck, dann nehmen die Drachenflieger die Talstation, für Gleitschirmflieger ist es zu schwierig, gegen den Talwind abends so weit zurück zu gleiten, da bie-

tet sich Tannern an, eine kleine Ortschaft in der Jachenau ca. 2 km südlich des Braunecks. Bei geschlossenen Aufgaben bietet sich die Demelspitz an, der Bergzacken mit Kreuz westlich der Talstation. Der ragt so schön vor, dass man - wenn man abends von seiner Strecke heimkommt - diese Spitze auch noch von tief unten, aber im Fotosektor, fotografieren kann.

Auswahl von kleinen Strecken:

Zielrück: Brauneck - Benediktenwand Schutzhütte und zurück, 10 km.

Windrichtung bei Nord, Nordost oder Süd (auch Südwest bis Südost, aber jeweils ohne Talwind), nicht bei stärkerem Ost oder West.

Kleines flaches Dreieck: Brauneck, »Bene-wand« Schutzhütte, Blomberg.

Wenn man am Brauneck aufgedreht hat und nach Norden schaut sieht man Bad Tölz und



Start am Koteck (Umsetzer)

kurz vor Tölz den Blomberg (siehe Foto). Das ganze Gebiet ist thermisch sehr aktiv, bietet aber wenig Landeplätze. Eine kleine Standardaufgabe könnte sein: Brauneck - Benewand - zurück zum Brauneck, 2 km vorm Brauneck über das Längental Richtung Blomberg. Jede Thermik über den Hügeln mitnehmen und so zum Blomberg vorfliegen. Reicht die Höhe nicht, kann man immer ins Isartal rausfliegen. Das Längental heißt übrigens so, weil man da so lange raus läuft, haben schon viele ausprobiert, ist überhaupt keine Schande, da abzusaufen. Am Blomberg nord-ostseitig aufdrehen, hat man ca. 300 m überhöht, reicht es mit Talwind bereits zum Endanflug Brauneck Landeplatz.

Zielrück: Brauneck-Jochberg, 25 km. Der Jochberg, ein bekannter Berg für sehr schöne Abendsoaring-Flüge, kann als Wendepunkt dienen. Flugroute über die Benediktenwand, Glaswand, Rabenwand zum Jochberg. Zurück der gleiche Weg. Besonderheit am Jochberg: Der Jochberg selbst geht thermisch nicht sehr gut, besser geht die 200 m südlich tiefer gelegene Sonnenspitze. Für diese Aufgabe sollte die Basisshöhe ca. 2500 m sein und die überregionale Windrichtung eine Nordtendenz haben. Der Höhenwind sollte weniger als 25 km/h betragen. Größere Zielrück-Flüge bis zum Tegelberg sind auch möglich, aber nicht sehr einfach.

Zielflüge Richtung Westen: Kochet (15 km),

Eschenlohe (30 km), Tegelberg (60 km), Tannheimer Tal (80 km), dann Oberstdorf (wo km) oder Lechtal (100 km), ist schon alles geflogen worden. Ab 15 km östlicher Höhenwind ist das die bevorzugte Flugrichtung.

Flüge Richtung Osten: Diese Flüge bieten sich sehr selten an, da man westliche Winde haben sollte und dann der Start am nahe gelegenen Wallberg sinnvoller ist. Aber wie gesagt, bei schwachen westlichen Winden können die Drachen an der Nordrampe und die Gleitschirmflieger vom Umsetzer starten. Dreht man dann auf, kann man am Nachmittag (dann sind die Westhänge schön von der Sonne angestrahlt) das Isartal überqueren und am besten am Grasleitenstein aufsoaren. Der Geierstein schaut zwar geeigneter aus, ist aber von unten raus recht turbulent. 2000 m und Talwind reichen für Gleitschirmflieger, um auf der anderen Seite wieder hoch zu kommen.

Flugrichtung Süden: Wenn man am Brauneck aufgedreht hat, kann man schnell und sehr früh am Tag (im Sommer ab 10.30 bis itoo Uhr, natürlich auch noch später) Richtung Süden fliegen. 4 km südlich des Braunecks befindet sich das breite Tal der Jachenau. Der nördliche Bergrücken (nur 2 km vom Brauneck) ist thermisch sehr aktiv, dort dreht man noch mal auf, bevor man über die Jachenau fliegt. Flugrichtung z. B. Staffel (1532 m). Aber auch die anderen Bergspitzen des südlich der Jachenau gele-

SWING
Produktentwicklung:

ARCUS

DHV 1
Beschleunigt 1/2 bei 49 km/h
S, XL-Twin



SWING

SWING GmbH
Badfeldring 25
0-82290 Landsberied

Tel.: --49 (0) 8141-32 77 888

Fax: --49 (0) 8141-32 77 870

info @swing.de

11115M1AM (minn ria)



Landeplatz Drachen

INFOKASTEN

genen Bergrückens sind thermisch aktiv. Nun fliegt man weiter Richtung Karwendel. Siehe Thermikkreise in der Karte. Viele Piloten trauen sich nicht nach Süden zu fliegen, weil das Tal der Jachenau so breit aussieht und die Berge niedriger als das Brauneck sind, aber thermisch ist das ganze Gebiet recht ergiebig und säuft man ab, führt ja eine große Hauptstraße nach Lenggries zurück. Riesige Landeplätze gibt es in der Jachenau ja zur Genüge.

Zielflug: Scoul (Engadin), 135 km (1998 mit GS) oder Comer See, 236 km (1991 mit HG). Große Strecken sind vom Brauneck schon öfter geflogen worden. Einige Lenggrieser Piloten planen die Alpenüberquerung Richtung Comer See. Für Interessierte hier eine Kurzbeschreibung der Flugroute: Brauneck, Staffel, Soiernspitze oder Schöttelkar, Westliche Karwendelspitze (Mittenwald), Arnspitze oder Reiterkogel, Hohe Munde, Landeck, Scouls, dem Engadin folgend Richtung Malojapass zum Comer See oder über den Berninapass nach Tirana. Mehr Infos in der Flugschule bei Burkhard Martens.

Meteorologische Voraussetzungen für so einen außergewöhnlichen Flug: Stärkerer Nordostwind (30 Grad), gute Thermik möglichst auch von ganz unten raus, möglichst hohe Basis (2500 m am Brauneck wäre schon gut).

Außer Fliegen ist viel geboten

Viele Berghütten bieten sich geradezu zu tollen Wanderungen an. Da sind die in 30 Minuten

Bergbahn Brauneck: Tel.: 08042/8910.
Windauskunft Lenggrieser Gleitschirmflieger, Tel.: 0171/8169210.
Fliegetreff: Flugschule oder Restaurant jägerstüberl neben der Flugschule.
Blombergbahn: Sommerrodelbahn, Schlittenverleih, Tel.: 08041/3726.

Notruf:

Bergwacht Lenggries, Tel.: 08042/1616.
Rettungsdienst, Tel.: 08041/19222.
E-Werk: Isar-Amper-Werk, Tel.: 01802/999333.

Flugschule Adventure-Sports: Infos zu allen Belangen der Fliegerei, Rettungsgeräte-Packservice, Tel.: 08042/9486, Fax: 08042/4831, e-mail: info@adventure-sports.de, homepage: www.adventure-sports.de.

Berghütten:

Lenggrieser Hütte, ganzjährig Übernachtungsmöglichkeiten, Gehzeit 1,5 Stunden, Tel.: 08042/8680.

Tegernseer Hütte, Mitte Mai bis Mitte Oktober, Gehzeit 3,5 Stunden, Tel.: 0161/1836381.

Denkalm, ganzjährig bewirtschaftet, Gehzeit 30 Minuten, Weg ist auch Rodelstrecke, Tel.: 08042/2770.

Allgemeine Infos:

Verkehrsamt Lenggries, Tel.: 08042/500820

Isarwelle Hallenbad, Tel.: 08042/509596

Naturfreibad Lenggries, Tel.: 08042/509620

Alpamare Bad Tölz, Tel.: 08041509950

Trimini Kochel, Tel.: 08851/5300

Hydroalpin Canyoning, Caving, Klettern, Tel.: 08042/98531.

Sport-Sepp: Mountainbike- und Rodelverleih, Tel.: 08042/2589

Wintersport Info, Tel.: 08042/500849

Skischule HiSki, auch Kinderkurse, Tel.: 08042/4240.



Filliftr Y



Landeplatz Gleitschirm

Fußmarsch leicht zu erreichende bewirtschaftete Denkmäler, die einen schönen Blick auf das Tal ermöglichen, die in 1338 m Höhe gelegene Lenggrieser Hütte, ganzjährig bewirtschaftet mit Übernachtungsmöglichkeit oder die einmalig schön gelegene wildromantische Tegernseer Hütte auf 1638 m, die in 3 Stunden zu erreichen ist, nur Sommerbetrieb, aber auch mit Übernachtungsmöglichkeit. Da gibt es eine Vielzahl von Hütten auf dem Brauneck, viele zum Übernachten. Für Kletterer bietet sich neben den großen Bergtouren im nahen Karwendelgebirge auch der schattige Klettergarten bei Schloss Hohenburg an. Ein neuer großer Klettergarten mit 150 bis zu 200 Routen, vorwiegend im leichten bis mittleren Schwierigkeitsgrad, wird dieses Jahr auf dem Brauneck an den schönen Südflanken geplant. Wer größere Herausforderungen in den Bergen sucht, kann mit Hydroalpin, einer Bergsporteventagentur auch geführte Canyoning-Touren, Caving (Höhlenbegehung), Kletterkurse oder geführte Klettersteigbegehungen oder im Winter Schneeschuhwanderungen buchen. Im Winter ist sowieso viel los im Isarwinkel. Das Brauneck mit seinen 18 Liften ist der Hausberg der Münchner, aber auch viele gespürte Loipen ziehen die Langläufer an. Nachtskillauf ist an drei Bergen möglich. Fackelwanderungen oder Schlittenfahrten werden angeboten. Viele Forststraßen bieten ein Eldorado für Mountainbiker, die Wege führen auch zu vielen Hütten, wo eine gemütliche Einkehr mit grandioser Aussicht gewährleistet ist. Rafting oder besser gesagt leichtes Wildwasserfahren auf der Isar ist ein besonderes Erlebnis. Die schönsten Strecken liegen zwischen Lenggries und Bad Tölz sowie von Bad Tölz bis Wolfratshausen. Viele Einstiegsstellen erleichtern die Planung der Fahrt. Kurztrips von einer Stunde sind genauso möglich wie ein Trip mit Übernachtung, der dann z. B. von Fleck bis Wolfratshausen führt. Hat es Angler unter euch, im Isar-

winkel kommt Ihr auf eure Kosten, eine Tageskarte im Sylvensteinspeicher kostet DM 20,-, für die Isar selbst müssen DM 36,- bezahlt werden oder für die 3 umliegenden Seen nur DM 20,- für die Tageskarte. Diese Seen, verkehrsgünstig in der Nähe der Schnellstraße gelegen, bieten sich im Sommer auch für eine Abkühlung nach einem tollen Flug an. Wer es etwas kälter mag, kann natürlich auch in der Isar oder im Sylvensteinspeicher baden. Am Speicher selbst sind übrigens auch sehr schöne öffentliche Grillplätze angelegt.

Schlafen in allen Preisklassen

Übernachten kann man recht günstig in Pensionen, feudal im Arabella-Brauneck-Hotel und im Hotel Jäger von Fall, außerdem auf dem Campingplatz in Arzbach (3 km von Lenggries) und dem öffentlichen Wohnmobilstellplatz in Bad Tölz. Das Abstellen von Wohnmobilen auf dem Parkplatz der Brauneck-Seilbahn war bis letztes Jahr problemlos möglich, ab diesem Jahr nur noch, wenn auch Bergfahrkarten gekauft werden, aber das machen wir Flieger ja sowieso.

Vielleicht noch ein Wort zur Kultur, in Bad Tölz hat ein großes Kino eröffnet, drei Diskos und einige Szene-Kneipen stehen zur Auswahl sowie unendlich viele Speiselokale. Es gibt zünftig Bayerisches, aber auch die internationale Küche kommt nicht zu kurz. Die vielen Biergärten sollte man auch erwähnen, da man hier wirklich urig und gemütlich hocken kann.

Fazit

Das Fluggebiet Isarwinkel ist ein sehr schönes Fluggebiet für die ganze Familie, durch die unglaublich vielen Freizeitmöglichkeiten neben der Fliegerei kommen alle auf ihre Kosten. Das Preis-Leistungs-Verhältnis ist fast unschlagbar. Bei einer zoeer Karte (die übertragbar ist) kostet ein Flug nur DM und das schon inklusive Landegebuhr. Übernachtungen in Pensionen gibt es ab DM 25,-. Nach dem Flug sitzt man gemütlich in dem urigen, sehr guten Restaurant Jägerstüberl beieinander und lernt dort auch andere Piloten kennen. Startplätze für fast alle Windrichtungen kommen auch den Wenigfliegern entgegen. Lange Flüge sind am Brauneck überhaupt keine Seltenheit, kleinere Strecken sind möglich, größere Strecken - nicht ganz einfach - aber für erfahrene Piloten eine interessante Herausforderung.

SWING
Produktionsunternehmen



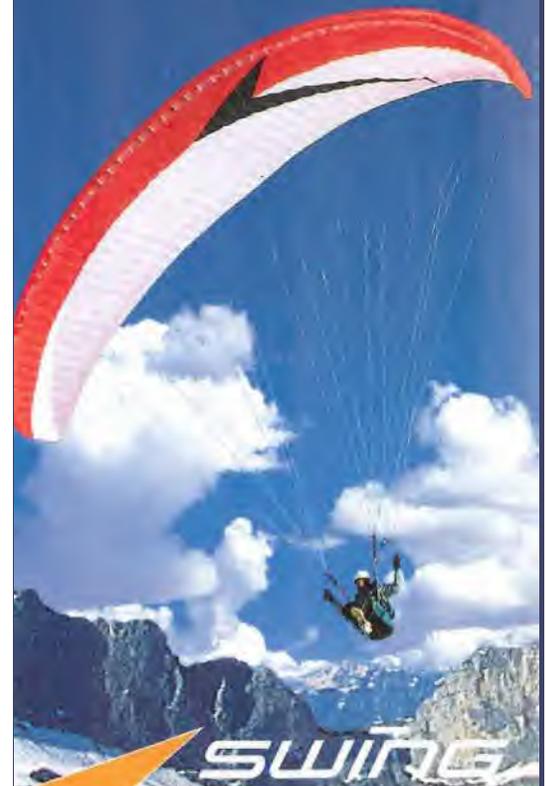
DIV 2

der neue otc 90

DER KLASSISCHE INTERMEDIATE

Sehr hohe Kappenstabilität und eine flache Polare machen in Verbindung mit dem enormen Geschwindigkeitsbereich den neuen zum Hochleisterschreck.

Gemüß ohne Reue!



ttING GmbH
Badfeldring 25
D-82290 Landsberied

Tel.: -49 (0) 8141-32 77 888 5s.

Fax: -49 (0) 8141-32 77 870

info@swing.de

Duett am Seil



Vor nicht allzu langer Zeit gab es den Startschuß für den Schleppstart mit dem Doppelsitzer. Dadurch eröffnen sich nicht nur Schulen, Vereinen und kommerziellen Tandempiloten eine Vielzahl von Möglichkeiten, im Flachland den Sport »by doing« von der besten Seite zu zeigen! Fluglehrer Klaus Irschik zeigt woraufs ankommt und gibt Tipps für die Praxis.

ie .eiregeln

Voraussetzung für den doppelsitzigen Windschlepp ist natürlich die Passagierflugberechti-



Vorbereitung des Passagiers: Beruhigende Worte beim Anlegen des Gurtzeugs: Alles ist sicher und geprüft, »Das hält Tonnen«



ke mit Klinkseil für den Piloten



Sitzprobe: »So sitzt Du nachher vor mir - bequem nichtwahr? - Und an der Klinke vor Dir hängt das Zugseil«



gung. Ein berechtigter Fluglehrer kann den Piloten dann in die Besonderheiten des Schleppbetriebs einweisen. Die richtige Einweisung des Passagiers, aber auch die spezielle Schleppklinke und die Besonderheiten der Start- und Flugtechnik sind Thema,

Auch die Schleppwinde und das Seil müssen doppelsitzertauglich sein. Wenn's zu Zweit in die Luft gehen soll, ist außerdem die Möglichkeit einer höheren Windenzugkraft und natürlich auch einen eingewiesener Windenfahrer erforderlich. Es hat sich als Vorteil erwiesen, wenn der Windenfahrer selbst auch Doppelsitzerpilot ist und die spezielle Problematik des

Doppelsitzerstarts kennt!

Zu guterletzt braucht es auch noch eine Trennvorrichtung, die für Tandembetrieb zugelassen ist, Diese wird vor dem Passagier angebracht und kann dann mittels eines Seilzugs jederzeit vom Piloten bedient werden.

Die besten Erfahrungen haben wir mit den für Frontcontainer vorgesehenen Textilklinken gemacht, da eine Fehlklindung durch den Passagier nahezu ausgeschlossen wird. Bei Trennvorrichtungen mit sehr leichtgängigem Klinkhebel kann es sonst schon einmal vorkommen,

dass der Passagier beim heftigen Knie anheben den Ausklink-Hebel betätigt und der Startvorgang in die Hose geht.

'rochenttraining vor dem .hart

Die feinfühligere Einweisung in die sicherheitsrelevanten Angelegenheiten ist das A und O des



Lauftechnik üben ohne Seil



Generalprobe Handschlepp: »Bist Du bereit?« - Aufziehen und - ... Lauf, lauf, lauf...!«

nem Zugpferd ein Bremsklotz wird!

Erstmal vom Boden abgehoben geht's mit zwei bis fünf Metern pro Sekunde wie im Katalpult nach oben! Ein gigantisches Gefühl, wenn dann die Hangkante überwunden ist und sich der üppige Blick aufs Tal eröffnet! Wow welches Gefühl muß dabei ein vollkommener Luftneuling haben? Im letzten Drittel des Schleppvorgangs gehen dann die Steigwerte langsam in einen o-Schieber über und der Passagier sieht dann auch zum ersten Mal den tragenden Gleitschirm über sich. Ein kurzer Ruck an der Klinke und der Schirm ist frei.

Et/c!/ nur fliegen...

Bereits während des Schleppvorgangs sind die begleitenden Worte des Piloten Balsam für den Passagier. Alleine schon die Tatsache wie so ein Vogel durch die Luft zu schweben ist für die allermeisten Passagiere schon das Nonplusultra! Oftmals wird dies dann auch lauthals kundge-

Doppelstarts. Aber auch hier gilt: »Weniger ist manchmal mehr!«

Neben der verbalen Erklärung gehört das Simulieren des Starts zu den wichtigsten Dingen der Vorbereitung. Ein »Probe-Handschlepp« kombiniert mit den gesamten Kommandos hat sich als äußerst geschickt erwiesen. Somit kann sich der Passagier voll und ganz auf die kommende Situation einstellen. Etwas lustig »aufgezogen« beruhigt dies den Luftneuling und hilft die Unsicherheit zu verdrängen, denn meistens sind die Mitflieger verständlicherweise äußerst skeptisch und natürlich auch ängstlich. Es versteht sich von selbst daß die (be)ruhigen(den) Worte des Piloten genauso wichtig sind wie die Sitzprobe vor dem Start und der gewissenhafte Startcheck. Jegliche Hektik muß vermieden werden.

Pferd oder Bre;

Mit der Leistung eines modernen Doppelgleitschirms ist der Windschleppstart eigentlich kein Hexenwerk. Bei einer deutlichen Brise Gegenwind gestaltet sich diese Startart meist sogar etwas einfacher wie das Bergstartvergnügen. Vielleicht liegt dies aber auch an der Tatsache, dass das ebene Gelände auf den Luftneuling doch etwas vertrauenserweckender wirkt. Es scheint tatsächlich einfacher, sich vom

ebenen Boden in die Luft nach oben zu begeben, als sich von den Hängen ins »Ungewisse« hinunter zu stürzen! Wenn der Passagier das Blockieren anfängt und vor lauter Angst die Notbremse zieht, kommt es am Berg doch immer wieder zu nicht ganz ungefährlichen Fehlstarts!

Die Sicherheit dieser Unternehmung steht und fällt somit zum großen Teil mit der Wetter-, sprich Windsituation. Da das Doppelgespann in der Bewegungsfähigkeit schon merklich eingeschränkt ist, ist ein deutlicher und möglichst turbulenzfreier Wind sogar ein absolutes Muss für die Unternehmung. Geht das Gespann in die Gewichtsobergrenze, so wird der Gegenwind sogar noch wichtiger für einen soften Take off. Denn auch bei »einfühlsamster Passagiereinweisung« kommt es immer wieder vor, daß - durch die Überdosis Adrenalin - aus ei-



Und es geht ab!



Zu zweit in der Luft.
Kurz vor der Landung: Pilot und Passagier mit modernen Airbaggurten zur passiven Sicherheit!

für den Passagier mehr als genug.

Besonders motivierte und sportinteressierte Mitflieger können dann schon auch mal ans Steuer gelassen werden - ruhige Bedingungen und ausreichend Höhe natürlich vorausgesetzt. Bevor es nun ans selber Steuern geht, sollte das ganze »vierhändig« eingeübt werden. Landeanflug und Landung sind natürlich immer Sache des Piloten. Es versteht sich von selbst, daß die sichere Landung Priorität vor allem anderen hat!

tan. Wer als Pilot denkt, daß er zeigen muß, zu welchen ausgefallenen Kapriolen er nun fähig ist, ist leider völlig Fehl am Platze, denn für go

Prozent aller Passagiere wirken Steilschleifen und wilde Wingover eher abschreckend!
Einfach nur die Natur von oben genießen bietet

Passagiere und Pilot



Christine Laubenstein aus Eisingen

»So verrückt sind die doch gar nicht!«

»Den Gutschein für den Flug hat ja eigentlich mein Freund gewonnen. Als ich ihn jetzt mitfliegen sah, hab ich irgendwie richtig Lust bekommen, es auch mitzumachen! Und jetzt bin ich fast eine ganze Stunde mit Klaus in der Luft gewesen und durfte sogar selbst steuern! Wow - das war ein Erlebnis, das ich sicher nie vergessen werde. Dass ich mich im Mai für den ersten Kompaktkurs angemeldet habe, versteht sich von selbst! Es war wirklich ein unbeschreibliches Gefühl zum ersten Mal vom Boden abzuheben!«

beinen habe ich mich immer für die Fliegerei interessiert, habe Modelle gebaut, war prinzipiell auf jedem Flugtag und habe Fliegerzeitschriften verschlungen ohne Ende. Doch zum richtigen Fliegen hatte ich ehrlich gesagt nie den richtigen Mut. Ein Freund, der in der Nähe eines Windenschleppgeländes wohnte und dort immer wieder spazieren ging, hatte mir von dem luftigen Zweisitzer an der Schleppwinde erzählt. Und dann ging's Schlag auf Schlag: Flug gebucht - festgestellt, daß mir die Höhe nichts ausmacht (Ich bin nämlich nicht schwindelfrei) - Gleitschirmkurs durchgezogen und jetzt fang ich gerade mit dem Drachenfliegen an! Das kleine Flügchen - wir waren gerade mal io Minuten in der Luft - hat mein Leben verändert!



Winfried Mayer aus Kirchheim

»Jetzt weiß ich was Fliegen bedeutet!«

Um es gleich vorweg zunehmen - Ich bin ganz sicher kein Mensch der Lüfte. Aber empfinde eine große Bewunderung für diese Menschen, die sich mit solch einer Leidenschaft ihrem Lieblingssport hingeben. Den Doppelsitzerflug hab ich von meinen Fußballkumpels zum Dreißigsten geschenkt bekommen. Jetzt kann ich mir vorstellen, was dieser Sport für diese Leute bedeutet. Es war für mich in erster Linie ein ganz neues und auch sehr intensives Naturerlebnis. Mit dem Fliegen anfangen werde ich wohl nicht, da es mir jetzt gerade zu teuer ist, aber den Spaß des Mitfliegens werde ich mir ganz sicher noch mal geben!



Klaus Irschik, Fluglehrer aus Göppingen:

»Doppelsitzerwindenschlepp ist Öffentlichkeitsarbeit pur!«

Das Doppelsitzerfliegen an der Winde ist für mich Öffentlichkeitsarbeit pur. Eine ungefährliche und von der Logistik her sehr geschickte Möglichkeit, einer Vielzahl von Fußgängern das Fliegen nahe zu bringen. Auch bei der Schulung haben wir sehr gute Erfolge erzielt, in dem wir prinzipiell den ersten Schlepp mit dem Fluglehrer am Seil durchführen. Da wird die Angst vorm Seil gleich mit einem Streich weggebügelt. Und als wir unsere Landwirte samt Anhang in die Luft brachten, haben sich sämtliche Bedenken um unser Schleppgelände im wahrsten Sinne des Wortes in Luft aufgelöst. Anlässlich des Stadtfestes durfte sogar der Herr Bürgermeister persönlich im Doppelsitzergespann Platz nehmen. Eine bessere Öffentlichkeitsarbeit konnte es für unseren Sport wirklich nicht geben!

Alles in allem eine klasse Möglichkeit den Sport einer breiten Masse positiv zu präsentieren!



Dirk Frühling aus Nürtingen

»io Minuten die mein Leben verändert haben«

Für mich hatte der Dosiflug auf der Kuchalb eine ganz besondere Bedeutung gehabt! Seit Kindes-



Foto: Max Altmannshöfer

Ez^z!-xochhiourilti

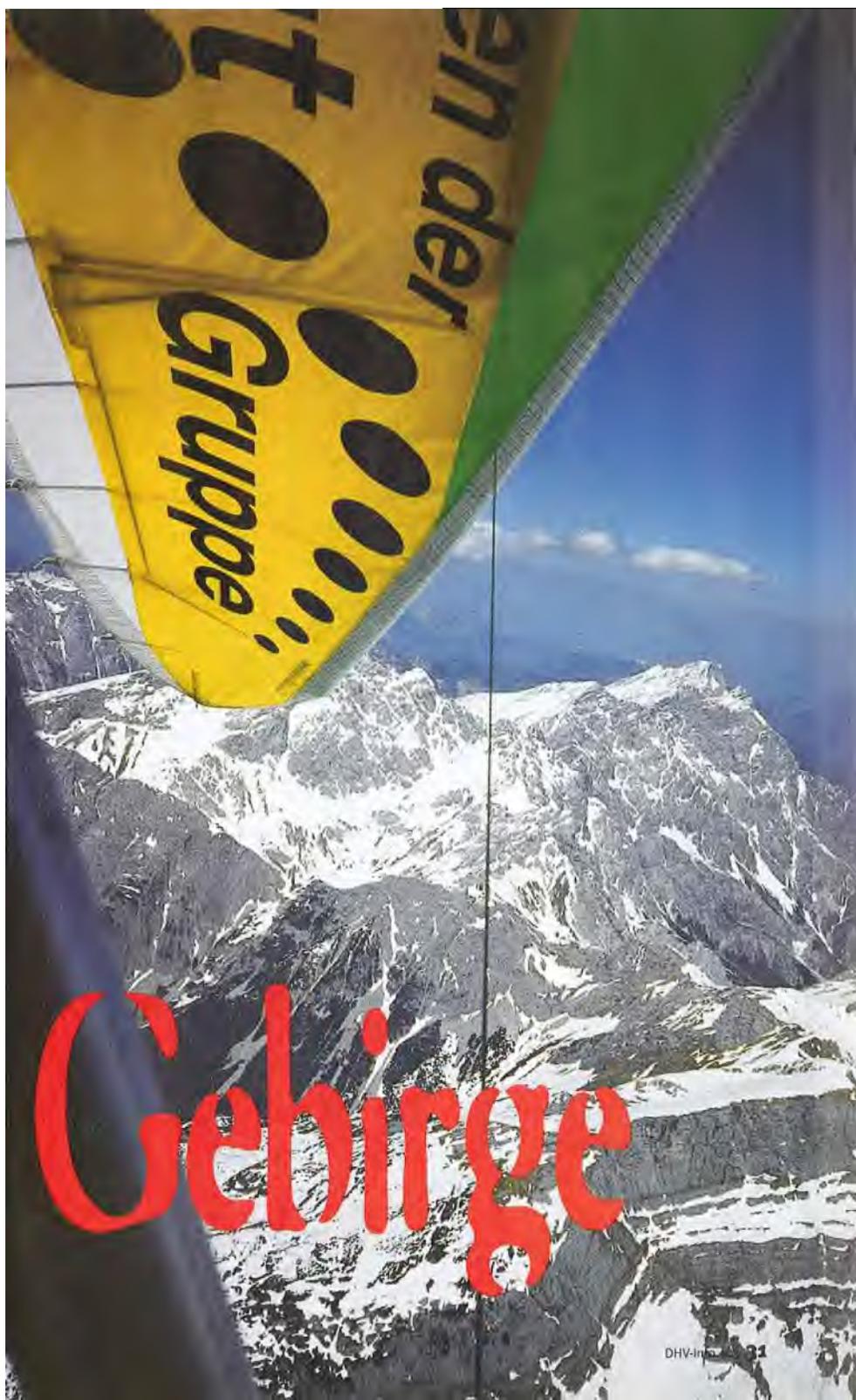
Eine Gegenüberstellung des Streckenfliegens im Gebirge und im Flachland vom Meister '98 Max Altmannshofer

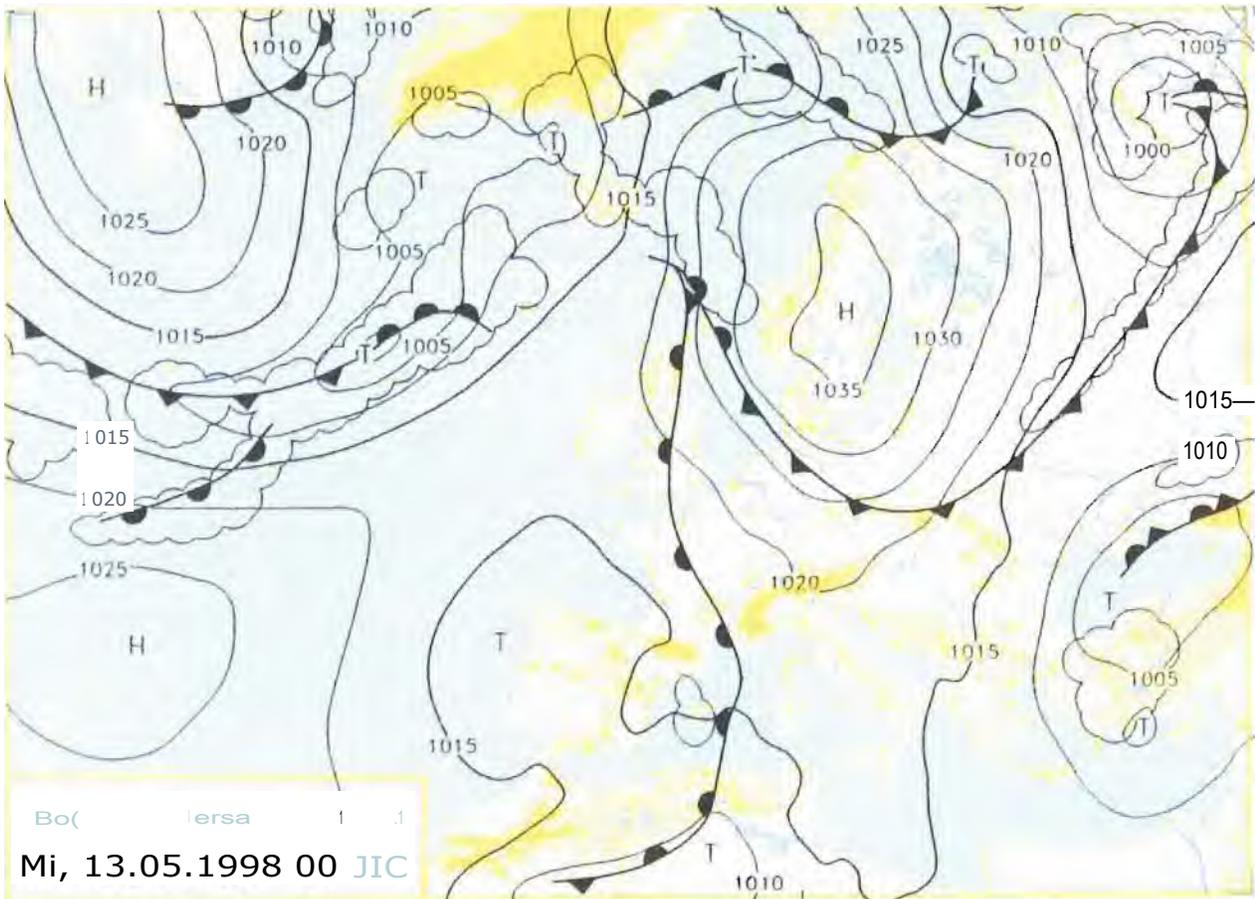
Als ich 1978 mit einem Schmittler-Stratos das Fliegen begann, lernte ich es zwar bei mir zuhause hier im leicht hügeligen Rottal, doch das wirkliche Fliegen mit Startüberhöhungen und längerem Gleiten fand damals ausschließlich im Gebirge statt. Als begeisterter Drachenflieger wünschte ich mir keinen anderen Wohnort als Ruhpolding, Kössen, Pfronten oder Zell am See. Anfang der 80er Jahre dann wagten wir die ersten Windenschlepps, was allerdings reines Hochschleppen und Abgleiten bedeutete. Anders war es schon in Eger, als sich eine Handvoll Ruhpoldinger Piloten im ungarischen Partnerclub uns beim UL-Schleppen versuchte und dabei zum ersten mal mit der Flachland-Thermik in Berührung kam. Ich werde diese Augustwoche nicht mehr vergessen, mit den riesigen abgeernteten Getreidefeldern, auf denen das Stroh einfach abgefackelt wurde. Durch den Rauch war ein plötzlich Stärke und Richtung des Bodenwindes, Abrißkanten und die Thermikschläuche bis unter die Wolkenbasis sichtbar und bis kurz vor der Rauchvergiftung auch zu erfliegen.

Vor etwa 10 Jahren stellte ich plötzlich fest, nicht nur Ruhpolding oder Zell am See sind ideale Stützpunkte für Streckenjäger, sondern auch das Flachland, ja sogar mein Heimatort Massing. Hier bin ich eine gute Autostunde von den Alpen oder vom Bayerwald entfernt und starte direkt vor meiner Haustüre.

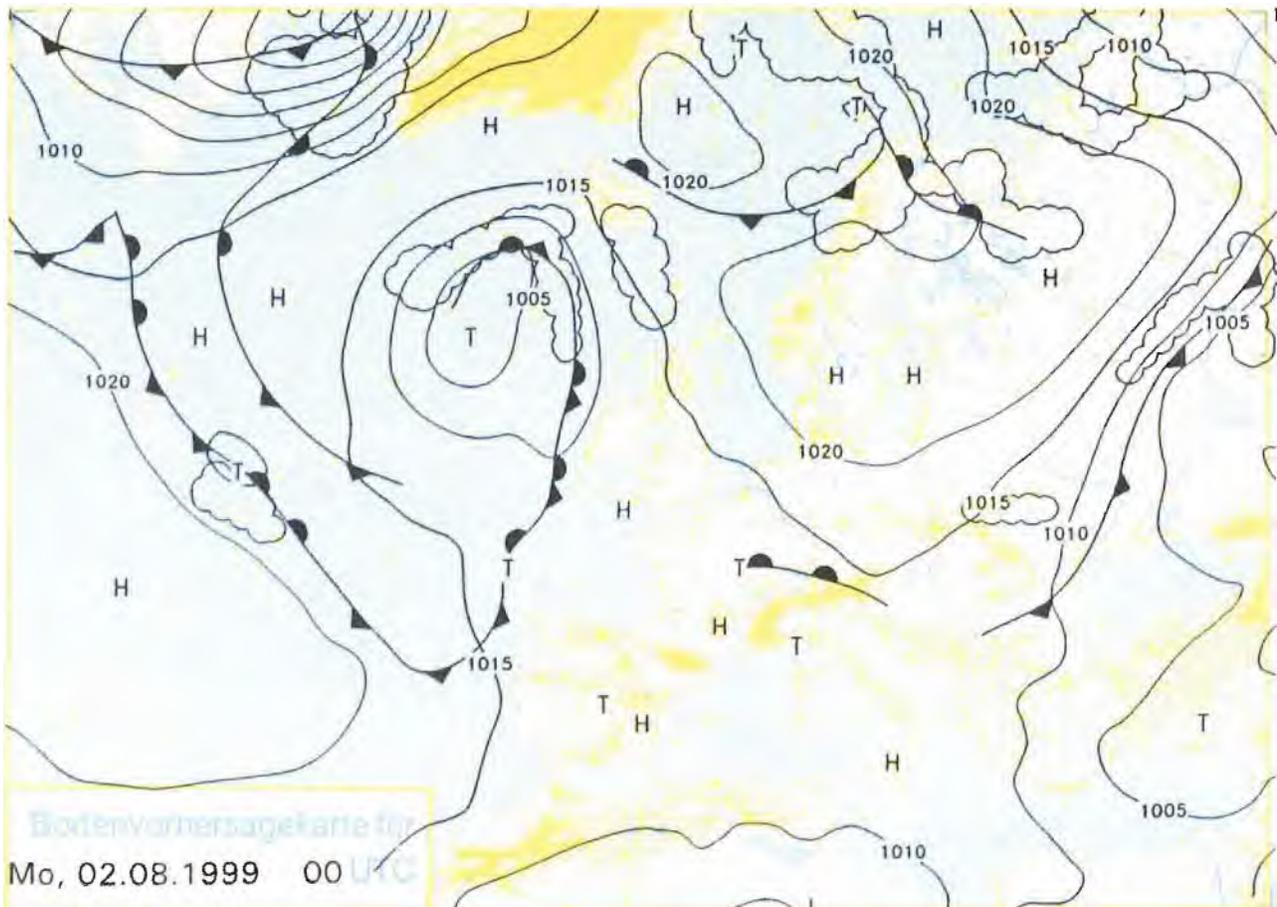
Das Tolle dabei ist, daß ich seither für die unterschiedlichsten Wetterlagen das passende Gelände habe. Mit den Besonderheiten und Gegensätzen beim Streckenfliegen in den Alpen und im Flachland habe ich mich lange beschäftigt und kann deshalb einmal eine Gegenüberstellung versuchen, beginnend mit der wohl wichtigsten Frage, wohin bei welcher Wetterlage?

kontra





Hammertag. Ostlage im Flachland. An diesem Tag flog ich 245 km.



Der beste Tag 1998 in den Alpen. Ich flog in 5 Stunden 171 FAI vom Rauschberg.

Zentrales Hoch

Flachland

Für das Flachland ist diese Wetterlage zu stabil. Bei leicht nördlicher Höhenströmung sind vor allem in Mittelgebirgslagen kleinere bis mittlere geschlossene Aufgaben noch möglich.

ceete Alpen

Zweifelsfrei ist ein Zentrales Hoch, auch Sommerhoch oder Omegahoch genannt, die beste Wetterlage für große Aufgaben in den Alpen. Je nachdem ob sich der Kern des Hochs westlich der Alpen (Nordwind) oder östlich der Alpen (Südwind) befindet, ist immer die Leeseite begünstigt. Nördliche Winde verstärken das Talwindssystem bei niedriger Basis nördlich des Alpenhauptkammes und schwächen das Talwindssystem bei hoher Basis südlich des Alpenhauptkammes ab oder umgekehrt.



Thermikbildung im Flachland

Nordostlagen

Flachland

Zweifelsfrei sind Nordostlagen Flachland - Wetterlagen. Das Windprofil begünstigt zudem noch die Wolkenstraßenbildung. Da der Boden meist schon abgetrocknet und auch die Luftmasse trockener ist, ist die Basis wesentlich höher als bei Rückseitenwetter. Weite Zielflüge sind möglich.



Je nachdem wie feucht die ankommende Luftmasse noch ist, kommt es im Ostalpenraum auf der Nordseite noch zu Staubewölkung, je weiter man nach Westen geht, desto wahrscheinlicher wird es, dass man Zielflüge mittlerer Kategorie durchführen kann. Für geschlossene Aufgaben ist der Wind hier meistens zu stark. In Kärnten lassen sich bei diesen Wetterlagen oft sehenswerte Aufgaben erfliegen, vorausgesetzt, das für diese Wetterlagen benötigte Tief über Südosteuropa ist weit genug entfernt (min Schwarzes Meer).

Wetterlage

| Wetterlage | Nordalpen | Zentralalpen | Südalpen | Flachland | Mittelgebirge |
|---------------------------|-----------|--------------|----------|-----------|---------------|
| Zentral Hoch mit Südwind | | | | | |
| Zentral Roch mit Nordwind | | | ++ | 0 | |
| Rückseiten Wetter | | | | ++ | |
| Nordostlagen | | | | ++ | ++ |
| Westlagen - Zwischenhoch | | | 0 | | ++ |
| Südwestwetter | | | | | 0 |

- Fliegen kaum möglich, - kurze regionale Flüge möglich, o regional Fliegen möglich, + mittlere Strecken möglich, ++ große Strecken möglich.
Anmerkung: (bei Mittelgebirge beziehe ich mich erfahrungsgemäß auf den Bayerwald)

Westlagen mit Zwischenhoch

Flachland

Wenn die Tiefs wie an Perlen aufgereiht über Mitteleuropa hinweg fegen, kann sich immer wieder ein Zwischenhoch bilden. Das süddeutsche Flachland und die Alpen sind meistens begünstigt. Bei dieser Wetterlage sind mittlere Zielflüge möglich. Mehrmals ist es mir auch schon gelungen den Windsprung zwischen den Fronten für geschlossene Aufgaben zu nutzen.

Agjetrai

In den Alpen ist meist nur regionales Fliegen möglich. Wer kein Rückholproblem hat, kann mit dem Zwischenhoch bei meist turbulenter Luft auch weite Zielflüge unternehmen.

Rückseiten Wetter

Flachland

Rückseitenwetter ist Flachlandwetter. In der frischen und labilen Luftmasse kann sich gut brauchbare Thermik entwickeln. Der zunehmende Höhenwind bewirkt eine gute Schattenablösung, weite Zielflüge sind möglich. Je nach Feuchtigkeit und Labilität der Luftmasse kommt es in den Mittelgebirgen noch zu Stau oder Überentwicklungen. Ein Handicap ist meist der noch feuchte Boden und eine niedere Basis.

Aloen

Der meist noch kräftige Nordwestwind treibt die Cumuli gegen die Alpen, im Nordstau ist an solchen Tagen für uns Textilflieger nichts zu holen. Je nach Ausprägung des Nordstaus sind auf der Alpensüdseite (wenn es nicht zum Nordföhn kommt) für Alpinflieger brauchbare, manchmal sogar sehr gute Strecken möglich.

Südwestwetter

Flachland

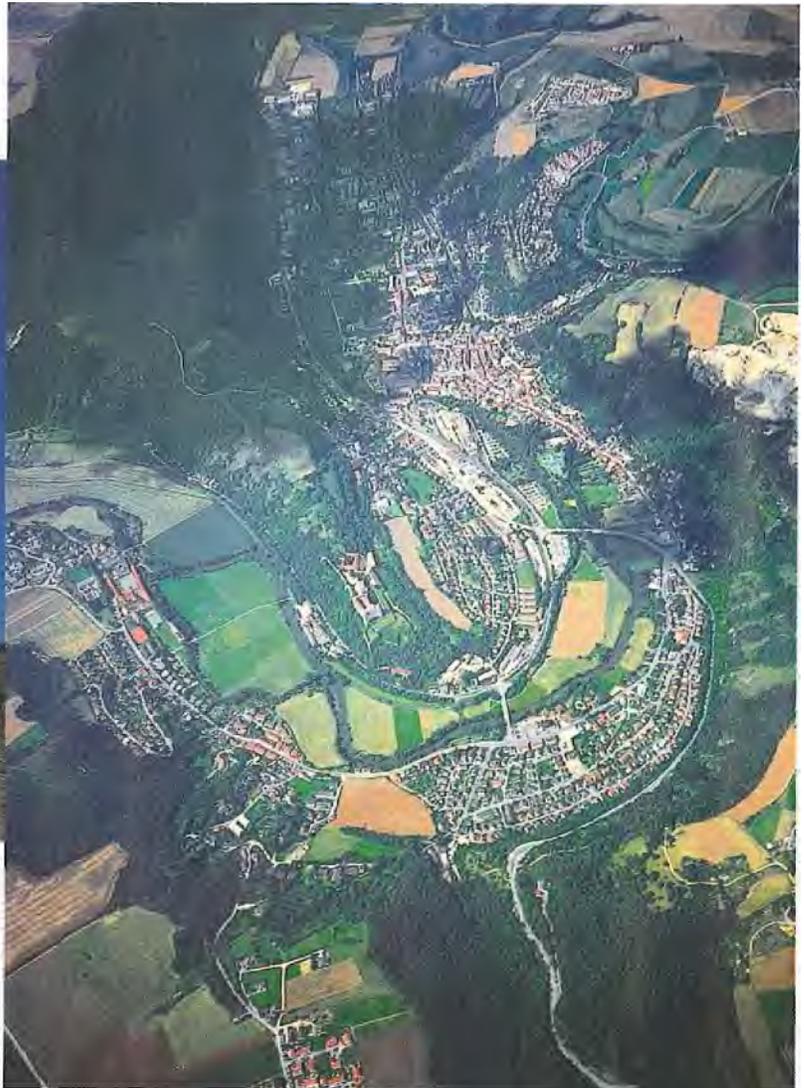
Wenn in der schwülwarmen Luft bei später Termikauslösung am frühen Nachmittag in den Alpen und in den Mittelgebirgen die ersten Cumuli imben dem Flugtag bereits das Ende bereiten, sind im weniger thermisch aktiven Flachland kleinere Aufgaben noch zu bewältigen. Da die untere Luftschichtung meist sehr stabil ist, ist der thermische Anschluß nur aus dem UL-Schlepp möglich.

cemelze2

In den Süd- und Westalpen sind wegen der hohen Gewittergefahr nur kurze, regional beschränkte Flüge möglich, Durch den leichten Föhn wird die Gewitterbildung auf der Nordseite gehemmt. Es sind mittlere Strecken am Nordrand der Alpen möglich.



Foto Michael Wehler/teerf



Startplatz

Flachland

Kann ich mich im Gebirge als Single - Flieger an allen möglichen Startplätzen ohne Hilfe in die Luft schwingen, so benötige ich im Flachland Windenfahrer, Startleiter, Flugleitung, UL- Schleppiloten , und noch so manchen um in die Luft zu kommen. Da die Startplätze meist auch zugleich die Landeplätze sind, sind sie frei von Hindernissen und wesentlich unproblematischer als Bergstartplätze.



Wenn man den Stau auf den Zufahrtsstraßen ins Gebirge einmal hinter sich gelassen hat, bietet uns Textilfliegern eine Vielzahl von Startbergen die Möglichkeit, in die grenzenlose Freiheit zu starten. Doch die Eigenheiten der verschiedenen Berge, der Startplätze sowie Rampe, Wiesenstart in verschiedenen Neigungen, Gelände, wechselnde Winde und Leefallen machen diese erheblich schwieriger als Winden - oder UL- Starts auf Flugplätzen und Schleppländen.

Streckenplanung

Flachland

Da Flachland - Wetterlagen meist Hochdruckrandlagen (idealer Luftdruck 1013 - 1018 hpa) sind, herrscht meistens noch stärkerer Wind, der sich für Zielflüge gut eignet. Hier ist es wesentlich schwieriger im Vorfeld eine Streckenplanung durchzuführen. Schon geringe Windabweichungen, wechselndes Wolkenbild, oder unterschiedliche Luftströmung machen vor dem Start das Knien vor der ICAO Karte unumgänglich.

Alpen

Wenn in den Alpen gutes Streckenflugwetter angesagt ist, kann das Zentrum des Hochs nicht weit sein, aus diesem Grund ist der Wind schwach und es lassen sich gut geschlossene Aufgaben fliegen.

Bedingt durch das Gelände, (z.B. die Bergketten im Pinzgau) und die vielen bekannten Wendepunkte lassen sich Strecken im Gebirge schon im Vorfeld gut planen und auf bekannten Routen gut ausbauen. Alle für mich interessanten Strecken habe ich auf Excel Datei vorbereitet, auf die ich vor dem Start nur zuzugreifen brauche.

Startzeitpunkt

AN23.2.22

Beginnt der Wind seine Richtung und Intensität zu ändern, ist der optimale Zeitpunkt für den bevorstehenden Start gekommen. Da anfangs die Thermik noch pulsiert, ist es sinnvoll die Zeitspanne zu erfassen. Der beste Startzeitpunkt, um thermischen Anschluß zu bekommen, ist bevor evt. Rückenwind einsetzt, der Wind seine schwächste Phase hat oder zur Seite dreht. Vorsicht! hier ist auch das größte Risiko für einen Fehlstart. Weitere Zeichen sind: plötzlich auftauchende Vögel, hochziehende Spinnweben, Blütenstaub oder Schmetterlinge. Da fast jeder Berg seinen Hausbart besitzt, ist der thermische Einstieg im Gebirge sicher am einfachsten. Hat man einmal thermischen Anschluß, kann auch ein Ungeübter stundenlang regional am Berg fliegen. In den Voralpen ist noch darauf zu achten, dass der Wind ca. 1 Std. nach Thermikbeginn auf Nord dreht und gleichmäßiger wird. Dabei ändern sich auch die thermischen Gegebenheiten. Die Südhänge werden nun zunehmend leedig und sind thermisch nicht mehr zu erfliegen, der Nordwind drückt die erwärmte Talluft gegen die Berge und steigt in großflächigen und sanfteren Bärten an den Nordhängen auf.



Flachland

UL-Schlepp ist die schönste Art in die Luft zu kommen. Am Startplatz kann ich das Gespann gut gegen den Wind ausrichten, weiter brauche ich auf keine thermische Ablösung zu warten und kann bei den besten Startbedingungen loslaufen. Vor allem wenn die Luft thermisch aktiv ist benötigt der Pilot viel Erfahrung und ein absolutes Beherrschen seines Gerätes. Der thermische Einstieg ist bei guter Absprache mit dem Schleppiloten sehr sicher. Wer dokumentiert, muß darauf achten, dass er noch vor dem Abflugfoto die offene Klinke fotografieren muß. Leider gibt es für Gleitschirmflieger noch keine UL-Schleppmöglichkeit.

Windenschlepp ist eine der sichersten Arten in die Luft zu kommen. Der thermische Anschluß ist stark abhängig von Wetterlage, Gelände, Wind und nicht zuletzt vom persönlichen Können, den genauen Startzeitpunkt zu finden. Erfahrungsgemäß gibt es an guten Tagen nur 2 bis 3 mal innerhalb einer Stunde die Möglichkeit über eine Zeitspanne von 1-2 Minuten thermischen Anschluß zu finden.

Hier ein paar Beispiele:

- bei einer Rückseiten - Wetterlage, der Bodenwind ist bei 10-20 km/h, ein positiver Windgradient vorherrschend (d.h. der Wind nimmt mit der Höhe auf max. 40 -50 km/h zu), ist der Einstieg am leichtesten.
 - schwächt der Wind sich plötzlich ab, dreht zur Seite, (bei schwach ausgeprägten Bodenwind kann sogar Rückenwind einsetzen), ist ein sicherer Einstieg gewährleistet. Diese Phase ist um so kürzer, je stärker der Wind ist und hält manchmal nur wenige Sekunden an.
 - Wenn zu diesem Zeitpunkt noch ein Wolkenschatten in den Platzbereich eindringt, kann man sicher sagen » Tschüs bis heute Abend«, nähert sich der Wolkenschatten schon dem Startplatz und der Wind frischt plötzlich wieder auf, dann kann man sagen »bis gleich«.
 - bei schwachwindigen Wetterlagen und geringem Höhenwind ist der Einstieg am schwersten: die thermische Auslösung ist spontan und wird begleitet von langen Rückenwindphasen. Erschwerend kommt hinzu, dass die Ausklinkhöhe niedriger und die Einstiegshöhe höher ist.
- bei Hochdruckwetterlagen mit östlichem Wind nimmt der meist

frische Bodenwind mit zunehmender Höhe ab. Die Windzeichen sind ähnlich wie bei Rückseitenwetter, nur der Startzeitpunkt sollte zum Ende des Wolkenschattens verlegt werden, denn der stärkere Bodenwind treibt die erwärmte Luftmasse in den langsam ziehenden Schatten. Der Einstieg ist schwerer als bei Wetterlagen mit frischer Nordmeerluft,

ein sehr sicheres Zeichen für eine Ablösung sind wild umherfliegende Schwalben, sie fangen die von der Thermik mitgerissenen Mücken.

wenn man im Flachland fliegt, sollte man sich folgenden Satz merken: je frischer und labiler die Luftmasse ist, desto kürzer sind die Thermikabstände und bei niedriger Basis ist der thermische Anschluß leicht zu finden. Je älter und trockener die Luftmasse ist, desto höher die Basis und bei großen Bartabständen ist der Einstieg aus der Winde am schwersten.

Hügetstart:

Es ist erstaunlich welche Strecken aus so manchem Hügel erfliegen wurden. So sind bereits mehrere Piloten von Böhming Höhendifferenz 90 m bei Ostlagen mit dem Hängegleiter über 200 km geflogen oder Oberemmerndorf Höhendifferenz 120 m wo bei Nordlagen gleich pulkweise auf Strecke gegangen wird. Alle diese Gelände habe eines gemeinsam: Bei entsprechender Windstärke kann man soaren, bis man mit einer Thermikblase aufdrehen kann. Aber Vorsicht, die Startplätze sind überwiegend anspruchsvoll. Sie liegen entweder in Waldschneisen oder auf gigantischen Rampen und der oft starke und böige Wind braucht gute Starthelfer und heimische Kenntnisse.

Ist man einmal an der Basis und sucht sich nicht schnell einen neuen Aufwind so wird man bald wieder am Boden stehen. Anders als im Gebirge, wo die Thermikschläuche ortsfest sind und nur in der Intensität pulsieren, sind diese im Flachland meist durchziehend oder im Hügelland pulsierend wobei man die Pausen oft nicht überbrücken kann. Auch wer nicht auf Strecke geht, muß ständig neue Aufwinde suchen, was meist schwerer ist, als mit dem Wind auf Strecke zu gehen.



Streckenfliegen in den Alpen

Auf Strecke

Amen

Hat man den Startberg einmal unter sich gelassen, ist zunächst der richtige Startpunkt für die Streckendokumentation zu wählen. Dabei ermöglicht ein Startpunkt im Tal beim Heimkommen ein sicheres Foto im Vorbeigleiten, ein hindernisfreies Anfliegen und eine Landung in mehreren Richtungen, wenn man es gerade mal noch so schafft.

Im folgenden Streckenvorschlag wähle ich den Ortner Hof in Rupolding. Das erste große Handicap ist der Sprung in die zweite Gebirgsreihe zu den Loferer Bergen. Ein Drachepilot braucht am Rauschberg mindestens 2200M und ein Gleitschirm 400 m mehr um die 8 km Distanz zum Sonntagshorn zu schaffen. Eine Alternative bildet der Hochfelln, wo man auch noch bei 400m niedrigerer Basis über die Gurnwand und Steinplatte zu den Loferer Steinbergen gelangt,

weshalb dieser Startberg vor allem von den Gleitschirmpiloten bevorzugt wird. Hier ein Tipp: mit GPS und Endanflugrechner lässt sich die Schlüsselstelle gut bewältigen. Eine weitere Möglichkeit ist noch das Peilen über den Grat zu einem dahinter gelegen Punkt. Wer nun aus 3000 m Höhe das Grubhörndl unter sich hat, kann auf ein gigantisches Panorama blicken, im Vordergrund die wild zerklüfteten Loferer Steinberge, im Hintergrund die tief verschneiten Hohen Tauern. Auf der weiteren Flugroute befindet sich das Steinerne Meer mit seinem tiefblauen Dießbach-Stausee und den Berchtesgadener Bergen. Unvergessene Augenblicke, die das Alpenfliegen so schön machen. Kurz vor dem ersten Wendepunkt bricht auf einer Länge von 20 km senkrecht das Steinerne Meer nach Süden ab. Die Aufwinde, die hier heraufkommen, können beängstigend sein. Vor allem wenn leichter Nord.- bis Ostwind die kalte Luft über der noch schneebedeckten Hochfläche zu den Felsabstürzen treibt und sich mit der Thermik vermischt.

Leichter Südwestwind mit 10 Km/h macht dagegen die 8m/sec Aufwinde erträglich und für große Streckenambitionen öffnet sich hier noch ein 20 km langes Eldorado. Mein Streckenvorschlag geht hier über den ersten Wendepunkt (Kirche Hintertat) zur Schwalbenwand ins Pinzgau. Am Grat zum Hundsteinhaus ist der beste und zuverlässigste Bart der Region, der meistens mit 10m/sec geht und befindet sich genau über dem Sender. Das Pinzgau entlang bis zur Bürglhülle ist hier meistens nur ein Klacks. Große Vorsicht ist auf diesem Streckenabschnitt wegen der vielen Segelflieger, Hängegleiter und Gleitschirme geboten. Auf keinen Fall sollte man die Basis berühren, was bei diesen kräftigen aufeinanderfolgenden Aufwinden oft gar nicht so leicht ist. Mit 3600 m liegt hier die Basis in der Regel um 1000 m höher als in den Bayerischen Alpen und um 1500 m höher als im Flachland. Bei Wind aus südlicher Richtung liegt die Abrisskante im Frühjahr an der Schneegrenze und später im Jahr am Grat. Bei nördlicher Strömung liegt diese in der



Unterwegs im Flachland

Hangmitte oder an der Waldgrenze. Bedingt durch den kuppelförmigen Grat fließt die kühlere Luft einen Teil der Südhänge hinter. Dies ist oft gut zu erkennen an den Fahnen der Berghütten, die zum Erstaunen vieler Piloten vollen Bergwind anzeigen. (z.B. Wildkogelhaus) Achtung, wer in diesem Bereich zu nahe an den Hang geht, den wird es fürchterlich »obi schwaoam« wie wir Bayern sagen. Kurz vor dem Paß Thurn liegt am Ende eines kleinen Seitentales die Bürglhütte als gut zu identifizierender Wendepunkt. Unter der Basis richtet sich meine weitere Flugroute nach Wolken, je näher ich auf Gipfelniveau absinke, desto mehr fließt das Gelände in die Entscheidungsfindung mit ein. Der letzte kräftige Aufwind befindet sich auf der Südwestseite der Loferer Steinberge und da sollte man an Höhe alles heraus holen was möglich ist, denn die letzten 15 km nach Ruhpolding sind die schwersten der Aufgabe. Bei südwestlicher Störung kann man bei einer Abflughöhe von 2700m mit einem Turmlosen bis Ruhpolding durchgleiten. Wer noch

zum Hochfelln will, hat es erheblich schwerer. Er muß noch an der Steinplatte aufdrehen was nach 18:00 kam mehr möglich ist. Eine weitere Möglichkeit ist noch einen Umweg über die Reiteralm zu fliegen, um dem starken Bayerischen Wind zu entkommen. Achtung, wer direkt über das Sonntagshorn heimfliegt, muß am Schluß durch die Düse Unterberg - Rauschberg, diese Gegend ist unlandbar und leider kam es dort schon zu schweren Unfällen. Wer dann den Ortner Hof im Kasten hat, kann sicher auf einen unvergessenen Streckentag zurück blicken.

Flachland

Da sich ein kräftiger Aufwind selten direkt über dem Startgelände befindet, muß man sich oft mit einem Nullschieber begnügen und mit diesem in niedrigster Höhe vom sicheren Startplatz sich wegtreiben lassen. Diese Entscheidung fällt nicht leicht, denn der Startplatz bietet ja eine neue Chance und wer will schon gerne an einem gu-

ten Tag 3 km hinter dem Startplatz sitzen. Wichtig ist deshalb, sich sofort auf die Thermik zu konzentrieren und keinen Blick mehr auf den Startplatz zurückzuwerfen. Ein weiteres Problem ist der Startpunkt, dieser sollte weit genug vom Startplatz in Flugrichtung entfernt sein um genügend Zeit für Korrekturmaßnahmen zu haben. Ist man einmal an der Basis, so hat man die erste Hürde des Flachlandfliegens geschafft.

Wer am Wochenende die Stecke versuchen will, hat ein großes Problem weniger, denn man kann mit dem Wind direkt über den Militärflugplatz Manching fliegen. Werktags muß die Kontrollzone und das Sperrgebiet Siegenburg östlich umflogen werden, was bis zur Donau 60° Seitenwind bedeutet. Ist man an der Basis, sollte man die Kursabweichung überprüfen. War der Ausgangskurs zum Zielpunkt 280° und hat sich dieser nun auf 285° geändert bedeutet dies, dass Seitenwind oder driftende Wolkenstraßen mich vom idealen Kurs nach Süden abgedrängt haben. Sofort sollte dies in die Entscheidungsfindung für



Startfotos in den Alpen



das Weiterfliegen mit einfließen. Man fliegt die Wolken nicht mehr auf Kurs 285° sondern weiter nördlich an, bis man wieder auf Kurs 280° ist. Diese Korrekturen sollte man bei jeder Gelegenheit machen und zwar umso mehr, je näher man zum Zielpunkt kommt. Fliegt man nur nach dem GPS Pfeil zum Zielpunkt, wäre schon bei leichtem Seitenwind die Flugbahn wie eine Sichel. Zum Schluß müsste man mit 90° Seitenwind zum Zielpunkt fliegen, soweit man ihn überhaupt noch erreichen kann. Im oberen Drittel der Arbeitshöhe zur Basis, die an guten Tagen etwas über 2000 m, liegt, entscheide ich fast ausschließlich nach Wolkenkriterien. Je tiefer man kommt, desto mehr soll die Entscheidungsfindung in das Gelände mit einfließen. Der am Boden ziehende Wolkenschatten, der mir bei West bis Nordlagen sicher die Thermik auslöst, spielt bei Ostlagen eine untergeordnete Rolle, Kurz vor der Donau, wo das Flachland seinem Namen al-

le Ehre macht, gibt es weder Talmulden noch Abrißkanten, wo sich Termik lösen kann. Wer 200 m über Grund ist und auf einer schwachen Aufwindwelle schwimmt, sollte zuversichtlich sein. Gut zu erkennen ist diese in den Getreidefeldern, wo sich die Halme im Wind bewegen. Manchmal bildet sich am Kopf der Welle ein Kreisel. Je nach Windprofil fliegt man voreilend oder etwas zurückversetzt. Um sich im Nullschieber zu halten kreist man elipsenförmig ca 5 sec. bei leichtem Steigen und langsamer Fahrt gegen den Wind und 3 sec bei leichtem Sinken mit erhöhtem Speed mit dem Wind. Verbinden sich zwei Wellen, trifft die Bodenwelle gegen ein Hindernis oder läuft sie bestenfalls in ein Lee, dann ist mit einem baldigen sicheren Steigen wieder zu rechnen. Um vor allem im Flachland die Bodenströmung zu lokalisieren, gibt es viele Quellen, so z.B. landwirtschaftliche Fahrzeuge, die Staub aufwirbeln, Rauch, aufkraulendes Wasser und im

Wind wogende Felder. Auf der Strecke zum Zielpunkt Aalen ist die Donau eine sichere Abrißkante. Ist man am Beginn einer Wolkenstraße und die nächsten 30 km scheinen gesichert, kann man das Panorama genießen. Wenn sich die Donau im Licht spiegelt, die kleinen Flüsse sich durch die Fränkische Alp schlängeln und die unterschiedlich reifen Getreidefelder das Flachland wie einen riesigen Teppich erschienen lassen, ist der landschaftliche Reiz genau so groß wie in den Zentralalpen. Die Wolkenstraße kann man wie so oft nicht voll nutzen. Mit den unterschiedlichen Höhenströmungen driftet man teils zu weit vom Kurs ab, so muß man an geeigneter Stelle einen Wolkenstraßensprung vornehmen. Eine Winddrehung vom Boden bis zur Basis um 40 bis 60° ist normal und je nachdem in welcher Höhe man sich lange befindet, dementsprechend ist auch die Triff. Schon mehrmals flog ich über Nördlingen und ich bin jedesmal faszi-



Über Nördlingen (oben)



nier. Da liegt im Zentrum des Ries die kreisförmig gebaute Stadt mit den sternförmig verzweigten Straßen und dem einzigen Aufwind des gesamten Ries, der mit 5m/sec zu den besten im Flachland zählt. Ein Blick auf das GPS zeigt, dass der Zielpunkt Aalen Bahnhof jetzt nicht mehr weit ist, und wer nach 158 km seinen Zielpunkt im Kasten hat, kann auf einen großartigen Streckenflug zurückblicken und hat sicher die gleiche Leistung vollbracht wie der Alpenflieger oder umgekehrt.

Vergleich:

Seit Jahren plane und dokumentiere ich zahlreiche Streckenflüge in den Alpen wie im Flachland und kann doch nicht sagen, was reizvoller ist. Beides hat seine angenehmeren Seiten und seine Herausforderungen, ein direkter Vergleich ist eigentlich gar nicht möglich. Wer beide Möglichkeiten nutzt, gehört sicher zu den Piloten, die von der Schönheit und Faszination unseres Sportes doppelt bereichert werden. Die Entwicklung im Gleitschirmsektor zeigt deutlich, dass hier das mögliche Streckenpotential bei weitem noch nicht erreicht ist.

Für weitere Infos stehe ich gerne in Form eine Vortrags zur Verfügung.



EIRÄUNIGER
 Flugfelectronic GmbH
 Pütrichstrasse 21
 D-82362 Wehheim
 Tel 49-881-64 75 0
 Fax +49-881-45 61
 info@brauniger.com
 wire@raunigencem

Österreich:
 Fluggeräte GmbH
 . 43-5375-2425
 AIRE
 . 39-031-658428
 Niederlande: ORG
 +31-162-520151

IQBASIS II
 limited edition



Photo: Mentens, Pilschler YC/Pfeilmann

Jetzt neu und nur in limitierter Auflage: IQ Basis Limited Edition in transparent iSmoke, iGreen oder 'Blue. Auch in Zukunft völlig unimitiert von Bräuniger: Überzeugende Technologie, kompromisslose Qualität und kundenfreundlicher Service.

Natürlich auch als Limited Edition erhältlich: 10 Classic, IQ Competition, 10 Campedien/OPS

Coming soon:
 to Motor: Das Vado für Matar-Gialtschirma und Minimum-Systeme. Mit integrierter Drehzahlanzeige und .441nderkeppttemperater

10 Sonto: Das freche Varic für Minimalisten und als Back-Up eiseument für Strecken- und Wettkampfpiloten.

Testflüge im Info

Das Testberichtschemata für Gleitschirme und Hängegleiter

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

Jedes Gerät wird von zwei DHV-Testpiloten geflogen. Gleitsegel-Testflugprogramme werden grundsätzlich an der unteren und an der oberen Gewichtsgrenze geflogen. Da sich daraus oft abweichende Beurteilungen ergeben, veröffentlichen wir die Ergebnisse für die jeweiligen Gewichtsgrenzen und nicht nur eine Zusammenfassung.

Gesamtnoten ergeben sich aus der jeweils ungünstigsten Einzelbeurteilung. Dies gilt sowohl für die Gesamtklassifizierung als auch für die Noten für die einzelnen Manöver.

Geschwindigkeitsangaben werden mit Bräuniger-Flügetradsensoren 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.

KLASSIFIZIERUNG HG

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

- 2= für Piloten, die den Ausbildungsstand Beschränkter Luftfahrerschein (A-Schein) haben und genussvolles Fliegen vorziehen.
- 3 = für Piloten, die den Ausbildungsstand Unbeschränkter Luftfahrerschein (B-Schein) haben und regelmäßig und in kurzen Zeitabständen fliegen.

KLASSIFIZIERUNG GS

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

Druckfehlerkorrektur vorbehalten!

MZL GS-01-734-00

BANDE M/TIIRNPOINT FASE I/NE GMBH

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

| | min. Startgewicht (87 kg) | max. Startgewicht (105 kg) |
|--|--|--|
| START | 1 | 1 |
| Füllverhalten | gleichmässig, sofort | gleichmässig, sofort |
| Aufziehverhalten | kommt sofort über Piloten | kommt sofort über Piloten |
| Abhebegeschwindigkeit | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Starthandling insgesamt | einfach | einfach |
| GERADEAUSFLUG | 1.2 | 1.2 |
| Trimmgeschwindigkeit | 35 km/h | 37 km/h |
| Geschwindigkeit beschleunigt | | 48 km/h |
| Rolldämpfung | durchschnittlich | durchschnittlich |
| KURVENHANDLING | 1 | 1 |
| Trudeltendenz | nicht vorhanden | nicht vorhanden |
| Steuerverhalten | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Wendigkeit | hoch | hoch |
| BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN | 1.2 | 1.2 |
| Sackfluggrenze | durchschnittlich 60cm - 75cm | durchschnittlich 60cm - 75cm |
| Füllstallgrenze | durchschnittlich 65cm • 80cm | durchschnittlich 65cm - 80cm |
| Bremskraftanstieg | hoch | hoch |
| FRONTALES EINKLAPPEN | 1.2 | 2 |
| Vorbeschleunigung | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Öffnungsverhalten | selbständig verzögert | selbständig verzögert |
| FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT | | 2 |
| Vorbeschleunigung | | durchschnittlich |
| Öffnungsverhalten | | selbständig verzögert |
| EINSEITIGES EINKLAPPEN | 1.2 | 2 |
| Wegdrehen | 90 - 180 Grad | 90 - 180 Grad |
| Drehgeschwindigkeit | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Höhenverlust | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Stabilisierung | selbständig | selbständig |
| Öffnungsverhalten | selbständig verzögert | selbständig verzögert |
| EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT | | 2 |
| Wegdrehen | | 90 - 180 Grad |
| Drehgeschwindigkeit | | durchschnittlich |
| Höhenverlust | | durchschnittlich |
| Stabilisierung | | selbständig |
| Öffnungsverhalten | | selbständig verzögert |
| EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1+2 | | 1.2 |
| Stabilisieren | einfaches Gegenbremsen | einfaches Gegenbremsen |
| Steuerverhalten | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Steuerkraftanstieg | hoch | hoch |
| Gegendrehen | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss |
| Öffnungsverhalten | selbständig verzögert | selbständig verzögert |
| FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG | 1.2 | 2 |
| FULLSTAU. ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG | 1.2 | 1.2 |
| TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT | 1.2 | 2 |
| TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG | 1.2 | 1.2 |
| STELSPIRALE | 1 | 1 |
| Einleitung | einfach | einfach |
| Trudeltendenz | nicht vorhanden | nicht vorhanden |
| Ausleitung | selbständig | selbständig |
| BLENNEN-STALL | 1 | 1 |
| Einleitung | einfach | einfach |
| Ausleitung | selbständig | selbständig |
| LANDUNG | 1 | 1 |
| Landeverhalten | einfach | einfach |

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

BANDET LINTINPOINT FASTEINE GMBH



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

| Verhalten bei | min. Startgewicht (100 kg) | man. Startgewicht (120 kg) |
|-------------------------|----------------------------|----------------------------|
| START | 1 | 1 |
| Füllverhalten | gleichmässig, sofort | gleichmässig, sofort |
| Aufziehverhalten | kommt sofort über Piloten | kommt sofort über Piloten |
| Abhebegeschwindigkeit | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Starthandling insgesamt | einfach | einfach |

| GERADEAUSFLUG | | |
|------------------------------|------------------|------------------|
| Trimmgeschwindigkeit | 35 km/h | 36 km/11 |
| Geschwindigkeit beschleunigt | 47 km/h | |
| Rolldämpfung | durchschnittlich | durchschnittlich |
| KURVENHANDLING | | |
| Trudeltendenz | nicht vorhanden | gering |
| Steuerweg | hoch | durchschnittlich |
| Wendigkeit | durchschnittlich | hoch |

| BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN | | |
|--------------------------------|---------------------------------|--------------------------------|
| Sackfluggrenze | durchschnittlich 60 en) - 75 cm | durchschnittlich 60 cm - 75 cm |
| Fullstallgrenze | durchschnittlich 65 cm • 80 cm | durchschnittlich 65 cm - 80 cm |
| Bremskraftanstieg | hoch | durchschnittlich |

| FRONTALES EINKLAPPEN | | |
|-----------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Vorbeschleunigung | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Öffnungsverhalten | selbständig verzögert | selbständig verzögert |

| FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGUNG | | |
|--|-----------------------|-----------------------|
| Vorbeschleunigung | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Öffnungsverhalten | selbständig verzögert | selbständig verzögert |

| EINSEITIGES EINKLAPPEN | | |
|-------------------------------|----------------------|---------------------|
| Wegdrehen | 90 -180 Grad | 180 - 360 Grad |
| Drehgeschwindigkeit | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Höhenverlust | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Stabilisierung | selbständig | selbständig |
| Öffnungsverhalten | selbständig impulsiv | selbständig schnell |

| EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGUNG | | |
|--|----------------------|--|
| Wegdrehen | 90 -180 Grad • | |
| Drehgeschwindigkeit | durchschnittlich | |
| Höhenverlust | durchschnittlich | |
| Stabilisierung | selbständig | |
| Öffnungsverhalten | selbständig impulsiv | |

| EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN | | |
|--|--|--|
| Stabilisieren | einfaches Gegenbremsen | einfaches Gegenbremsen |
| Steuerweg | hoch | durchschnittlich |
| Steuerkraftanstieg | hoch | hoch |
| Gegendrehen | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss |
| Öffnungsverhalten | selbständig verzögert | selbständig verzögert |

| FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG | | |
|--|----------------------|---------------------|
| Wegdrehen | 90 -180 Grad | 180 - 360 Grad |
| Drehgeschwindigkeit | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Höhenverlust | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Stabilisierung | selbständig | selbständig |
| Öffnungsverhalten | selbständig impulsiv | selbständig schnell |

| EINFACHES GEGENBREMSEN | | |
|-------------------------------|-----------------|-------------|
| Einleitung | einfach | einfach |
| Trudeltendenz | nicht vorhanden | gering |
| Ausleitung | selbständig | selbständig |

| BLEIBEN-STAU | | |
|---------------------|-------------|-------------|
| Einleitung | einfach | einfach |
| Ausleitung | selbständig | selbständig |

| LANDUNG | | |
|----------------|---------|---------|
| Landeverhalten | einfach | einfach |

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

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

| Verhalten bei | min. Startgewicht (95 kg) | man. Startgewicht (130 kg) |
|---|---------------------------|----------------------------|
| RT | 1 | 1 |
| Füllverhalten | gleichmässig, sofort | gleichmässig, sofort |
| Aufziehverhalten | kommt sofort über Piloten | kommt sofort über Piloten |
| Abhebegeschwindigkeit | durchschnittlich | durchschnittlich |
| S ^{ta} r ^{handling} insgesamt | einfach | einfach |

| GERADEAUSFLUG | | |
|------------------------------|------------------|------------------|
| Trimmgeschwindigkeit | 35 km/h | 35 km/h |
| Geschwindigkeit beschleunigt | | 49 km/jj) |
| Rolldämpfung | durchschnittlich | durchschnittlich |

| KURVENHANDLING | | |
|-----------------------|------------------|------------------|
| Trudeltendenz | gering | gering |
| Steuerweg | durchschnittlich | hoch |
| Wendigkeit | durchschnittlich | durchschnittlich |

| BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN | | |
|--------------------------------|--------------------------------|------------------|
| Sackfluggrenze | durchschnittlich 60 cm • 75 cm | spät > 75 cm |
| Fullstallgrenze | durchschnittlich 65 cm 80 cm | spät > 90 cm |
| Bremskraftanstieg | durchschnittlich | durchschnittlich |

| FRONTALES EINKLAPPEN | | |
|-----------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Vorbeschleunigung | gering | gering |
| Öffnungsverhalten | selbständig verzögert | selbständig verzögert |

| FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGUNG | | |
|--|-----------------------|-----------------------|
| Vorbeschleunigung | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Öffnungsverhalten | selbständig verzögert | selbständig verzögert |

| EINSEITIGES EINKLAPPEN | | |
|-------------------------------|------------------------------------|-----------------------|
| Wegdrehen | 90 • 180 Grad | 90 • 180 Grad |
| Drehgeschwindigkeit | durchschnittlich mit Verlangsamung | durchschnittlich |
| Höhenverlust | durchschnittlich | gering |
| Stabilisierung | selbständig | selbständig |
| Öffnungsverhalten | selbständig verzögert | selbständig verzögert |

| EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGUNG | | |
|--|--|------------------------------------|
| Wegdrehen | | <90 Grad |
| Drehgeschwindigkeit | | durchschnittlich mit Verlangsamung |
| Höhenverlust | | gering |
| Stabilisierung | | selbständig |
| öffnungsverhalten | | selbständig impulsiv |

| EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN | | |
|--|--|--|
| Stabilisieren | einfaches Gegenbremsen | einfaches Gegenbremsen |
| Steuerweg | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Steuerkraftanstieg | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Gegendrehen | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss |
| Öffnungsverhalten | selbständig verzögert | selbständig verzögert |

| FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG | | |
|--|----------------------|---------------------|
| Wegdrehen | 90 -180 Grad | 180 - 360 Grad |
| Drehgeschwindigkeit | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Höhenverlust | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Stabilisierung | selbständig | selbständig |
| Öffnungsverhalten | selbständig impulsiv | selbständig schnell |

| EINFACHES GEGENBREMSEN | | |
|-------------------------------|------------------|------------------|
| Einleitung | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Trudeltendenz | gering | nicht vorhanden |
| Ausleitung | selbständig | selbständig |

| BLEIBEN-STAU | | |
|---------------------|--------------------------------|-------------|
| Einleitung | einfach | einfach |
| Ausleitung | nimmt zögernd Fahrt auf <4 Sek | selbständig |

| LANDUNG | | |
|----------------|---------|---------|
| Landeverhalten | einfach | einfach |

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT



BANDIT S/TURNOFFENFASTLINE GMBH

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



| Verhalten bei | min. Startgewicht (78 kg) | max. Startgewicht (92 kg) |
|------------------------------------|--|--|
| Füllverhalten | gleichmässig, sofort | gleichmässig, sofort |
| Aufziehverhalten | kommt sofort über Pfoten | überschiesst, muss angebremst werden |
| Abhebegeschwindigkeit | durchschnittlich | gering |
| Starthandling insgesamt | einfach | durchschnittlich |
| Trimmgeschwindigkeit | 35 km/11 | 36 km/h |
| Geschwindigkeit beschleunigt | | 48 km/h |
| Rolldämpfung | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Trudeltendenz | nicht vorhanden | gering |
| Steuerweg | gering | durchschnittlich |
| 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 | durchschnittlich |
| Vorbeschleunigung | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Öffnungsverhalten | selbständig verzögert | selbständig schnell |
| FRONTALES Vorbeschleunigung | | durchschnittlich |
| Öffnungsverhalten | | selbständig schnell |
| Wegdrehen | 90 - 180 Grad | 90 - 180 Grad |
| Drehgeschwindigkeit | durchschnittlich | durchschnittlich mit Verlangsamung |
| Höhenverlust | durchschnittlich | gering |
| Stabilisierung | selbständig | selbständig |
| Öffnungsverhalten | selbständig verzögert | selbständig verzögert |
| Wegdrehen | | -180 Grad |
| Drehgeschwindigkeit | | hoch mit Verlangsamung |
| Höhenverlust | | durchschnittlich |
| Stabilisierung | | selbständig |
| Öffnungsverhalten | | selbständig schnell |
| Stabilisieren | einfaches Gegenbremsen | einfaches Gegenbremsen |
| Steuerweg | durchschnittlich | hoch |
| Steuerkraftanstieg | hoch | hoch |
| Gegendrehen | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss |
| Öffnungsverhalten | selbständig verzögert | selbständig schnell |
| FULLSTAU, SYMMETRISCHE AUSLETTUNG | | |
| FULLSTAU, AUSLETTUNG | | |
| TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT | | |
| TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG | | |
| STELSPIRALE | | |
| Einleitung | einfach | einfach |
| Trudeltendenz | nicht vorhanden | gering |
| Ausleitung | selbständig | selbständig |
| 13-LEINEN-STAU | | |
| Einleitung | einfach | einfach |
| Ausleitung | selbständig | selbständig |
| LANDUNG | | |
| Landeverhalten | einfach | einfach |
| ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT | | |



MATRIX M/FIREBIRD SPORT AG

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

| Verhalten bei | min. Startgewicht (75 kg) | max. Startgewicht (95 kg) |
|------------------------------------|--|--|
| Füllverhalten | gleichmässig, sofort | gleichmässig, sofort |
| Aufziehverhalten | kommt sofort über Piloten | kommt sofort über Piloten |
| Abhebegeschwindigkeit | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Starthandling | incoocam | einfach |
| GERADEAUSRUG | | |
| Trimmgeschwindigkeit | 36 km/h | 38 km/h |
| Geschwindigkeit beschleunigt | | 50 km/h |
| Rolldämpfung | durchschnittlich | durchschnittlich |
| KURVEINNAHME | | |
| Trudeltendenz | nicht vorhanden | nicht vorhanden |
| Steuerweg | hoch | durchschnittlich |
| Wendigkeit | | hoch |
| BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN | | |
| Sackfluggrenze | spät > 75 cm | spät > 75 cm |
| Fullstallgrenze | spät > 90 cm | spät > 90 cm |
| Bremskraftanstieg | hoch | hoch |
| FRONTALES EINKLAPPEN | | |
| Vorbeschleunigung | gering | durchschnittlich |
| Öffnungsverhalten | selbständig schnell | selbständig schnell |
| FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT | | |
| Vorbeschleunigung | | gering |
| Öffnungsverhalten | | selbständig schnell |
| EINSEITIGES | | |
| Wegdrehen | 90 - 180 Grad | 90 - 180 Grad |
| Drehgeschwindigkeit | gering | durchschnittlich mit Verlangsamung |
| Höhenverlust | gering | durchschnittlich |
| Stabilisierung | selbständig | selbständig |
| Öffnungsverhalten | selbständig verzögert | selbständig schnell |
| EINSEITIGES EINKLAPPEN | | |
| Wegdrehen | | 90 180 Grad |
| Drehgeschwindigkeit | | durchschnittlich |
| Höhenverlust | | hoch |
| Stabilisierung | | selbständig |
| Öffnungsverhalten | | selbständig impulsiv |
| EINSEITIGES UNO GEGENSTEUERN | | |
| Stabilisieren | selbständig | einfaches Gegenbremsen |
| Steuerweg | hoch | hoch |
| Steuerkraftanstieg | hoch | hoch |
| Gegendrehen | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss |
| Öffnungsverhalten | selbständig verzögert | selbständig verzögert |
| FULLSTAU, SYMMETRISCHE AUSLETTUNG | | |
| FULLSTAU, ASYMMETRISCHE AUSLETTUNG | | |
| TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT | | |
| TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG | | |
| STELSPIRALE | | |
| Einleitung | durchschnittlich | einfach |
| Trudeltendenz | nicht vorhanden | nicht vorhanden |
| Ausleitung | selbständig | selbständig |
| MEINENSTAU | | |
| Einleitung | einfach | einfach |
| Ausleitung | selbständig | selbständig |
| LANDUNG | | |
| Landeverhalten | einfach | einfach |
| ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT | | |



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

| | | |
|--|--|--|
| Verhalten bei | min. Startgewicht (60 kg) | max. Startgewicht (85 kg) |
| 13 | 1 | 1 |
| Füllverhalten | gleichmässig, sofort | gleichmässig, sofort |
| Aufziehverhalten | kommt sofort über Piloten | korriert sofort über Piloten |
| Abhebegeschwindigkeit | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Starthandling insgesamt | einfach | einfach |
| GERADEAUSFLUG | 1-2 | 1,2 |
| Trimmgeschwindigkeit | 36 km/h | 36 km/h |
| Geschwindigkeit beschleunigt | | 50 km/h |
| Rolldämpfung | durchschnittlich | durchschnittlich |
| KURVENHANDLING | 1-2 | 1 |
| Trudeltendenz | gering | nicht vorhanden |
| Steuerweg | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Wendigkeit | hoch | hoch |
| BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN | 1-2 | 1 |
| Sackfluggrenze | durchschnittlich 60 cm • 75 cm | durchschnittlich 60 cm • 75 cm |
| Fullstallgrenze | durchschnittlich 65 cm • 80 cm | durchschnittlich 65 cm - 80 cm |
| Bremskraftanstieg | durchschnittlich | durchschnittlich |
| FRONTALES EINKLAPPEN | 1.2 | 1.2 |
| Vorbeschleunigung | gering | gering |
| Öffnungsverhalten | selbständig verzögert | selbständig verzögert |
| FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG | | 1-2 |
| Vorbeschleunigung | | durchschnittlich |
| Öffnungsverhalten | | selbständig verzögert |
| EINSEITIGES EINKLAPPEN | 1.2 | 1.2 |
| Wegdrehen | 90 - 180 Grad | 90 - 180 Grad |
| Drehgeschwindigkeit | durchschnittlich | durchschnittlich mit Verlangsamung |
| Höhenverlust | durchschnittlich | gering |
| Stabilisierung | selbständig | selbständig |
| Öffnungsverhalten | selbständig verzögert | selbständig verzögert |
| EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT | | 1-2 |
| Wegdrehen | | < 90 Grad |
| Drehgeschwindigkeit | | durchschnittlich mit Verlangsamung |
| Höhenverlust | | durchschnittlich |
| Stabilisierung | | selbständig |
| Öffnungsverhalten | | selbständig impulsiv |
| EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1-2 | | 1.2 |
| Stabilisieren | einfaches Gegenbremsen | einfaches Gegenbremsen |
| Steuerweg | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Steuerkraftanstieg | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Gegendrehen | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss |
| Öffnungsverhalten | selbständig verzögert | selbständig verzögert |
| FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG | 1-2 | 1.2 |
| FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG | 1-2 | 1 |
| TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT | 1-2 | 1 |
| TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG | 1-2 | 1 |
| STELSPIRALE | 1.2 | 1 |
| Einleitung | einfach | durchschnittlich |
| Trudeltendenz | gering | nicht vorhanden |
| Ausleitung | selbständig | selbständig |
| BLEIKENSTALL | 1 | 1 |
| Einleitung | einfach | einfach |
| Ausleitung | selbständig | selbständig |
| LANDUNG | 1.2 | 1 |
| Landeverhalten | einfach | einfach |

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT



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

| | | |
|--|--|--|
| Verhalten bei | min. Startgewicht 190 kg | max. Startgewicht 1110 kg |
| EEF-- | 1 | 1 |
| Füllverhalten | gleichmässig, sofort | gleichmässig, sofort |
| Aufziehverhalten | kommt sofort über Piloten | kommt sofort über Piloten |
| Abhebegeschwindigkeit | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Starthandling insgesamt | einfach | einfach |
| GERADEAUSFLUG | 1 | |
| Trimmgeschwindigkeit | 35 km/h | 37 km/h |
| Geschwindigkeit beschleunigt | | 51 km/h |
| Rolldämpfung | durchschnittlich | durchschnittlich |
| KURVENHANDLING | 1 | 1 |
| Trudeltendenz | nicht vorhanden | nicht vorhanden |
| Steuerweg | hoch | hoch |
| Wendigkeit | durchschnittlich | durchschnittlich |
| BEIDSEITIGES ÜBERZIEH | | |
| Sackfluggrenze | spät > 75 cm | spät > 75 cm |
| Fullstallgrenze | spät > 90 cm | spät > 90 cm |
| Bremskraftanstieg | hoch | hoch |
| FRONTALES EINKLAPPEN | 1 | 1 |
| Vorbeschleunigung | gering | gering |
| Öffnungsverhalten | selbständig verzögert | selbständig verzögert |
| FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT | | 1-2 |
| Vorbeschleunigung | | gering |
| Öffnungsverhalten | | selbständig verzögert |
| EINSEITIGES EINKLAPP | 1 | 1 |
| Wegdrehen | < 90 Grad | < 90 Grad |
| Drehgeschwindigkeit | durchschnittlich mit Verlangsamung | durchschnittlich mit Verlangsamung |
| Höhenverlust | gering | gering |
| Stabilisierung | selbständig | selbständig |
| Öffnungsverhalten | selbständig schnell | selbständig schnell |
| EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG | | 1 |
| Wegdrehen | | < 90 Grad |
| Drehgeschwindigkeit | | durchschnittlich mit Verlangsamung |
| Höhenverlust | | gering |
| Stabilisierung | | selbständig |
| Öffnungsverhalten | | selbständig schnell |
| EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1 | | 1 |
| Stabilisieren | selbständig | selbständig |
| Steuerweg | hoch | hoch |
| Steuerkraftanstieg | hoch | hoch |
| Gegendrehen | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss |
| Öffnungsverhalten | selbständig schnell | selbständig schnell |
| FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG | 1 | 1 |
| FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG | 1 | 1 |
| TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT | 1 | 1 |
| TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG | 1 | 1 |
| STELSPIRALE | 1 | 1 |
| Einleitung | einfach | einfach |
| Trudeltendenz | nicht vorhanden | nicht vorhanden |
| Ausleitung | selbständig | selbständig |
| 1-3 | 1 | |
| Einleitung | einfach | einfach |
| Ausleitung | selbständig | selbständig |
| LANDUNG | 1 | 1 |
| Landeverhalten | einfach | einfach |

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT



CARRIER 41/PRO-DESIGN GRAF, HOFBAUER GES.NLB.

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

| | | |
|-------------------------|------------------------------|------------------------------|
| Verhalten bei | min. Startgewicht (130 kg) | max. Startgewicht (220 kg) |
| START | 1.2 | 1.2 |
| Füllverhalten | gleichmässig, sofort | gleichmässig, sofort |
| Aufziehverhalten | kommt verzögert über Piloten | kommt verzögert über Piloten |
| Abhebegeschwindigkeit | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Starthandling insgesamt | durchschnittlich | durchschnittlich |

| | | |
|------------------------------|---------|------------------|
| GETADEAUSRUI 1.2 1-2 | | |
| Trimmgeschwindigkeit | 30 km/h | 42 km/h |
| Geschwindigkeit beschleunigt | | |
| Rolldämpfung | hoch | durchschnittlich |

| | | |
|--------------------|------------------|------------------|
| KURVENHANDLING 1.2 | | |
| Trudeltendenz | gering | nicht vorhanden |
| Steuerweg | hoch | hoch |
| Wendigkeit | durchschnittlich | durchschnittlich |

| | | |
|-----------------------------|--------------|--------------|
| BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN 1 1 | | |
| Sackfluggrenze | spät > 75 cm | spät > 75 cm |
| Fullstallgrenze | spät > 90 cm | spät > 90 cm |
| RrAmgkrafestipa | hoch | hoch |

| | | |
|------------------------|-----------------------|---------------------|
| FRONTALES EINKLAPP 1-2 | | |
| Vorbeschleunigung | gering | gering |
| Öffnungsverhalten | selbständig verzögert | selbständig schnell |

| | | |
|-----------------------------------|--|--|
| FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT | | |
| Vorbeschleunigung | | |
| Öffnungsverhalten | | |

| | | |
|--------------------------------|-----------------------|------------------------------------|
| EINSEITIGES EINKLAPPEN 1-2 1-2 | | |
| Wegdrehen | 180 - 360 Grad | 90 180 Grad |
| Drehgeschwindigkeit | gering | durchschnittlich mit Verlangsamung |
| Höhenverlust | gering | durchschnittlich |
| Stabilisierung | selbständig | selbständig |
| Öffnungsverhalten | selbständig verzögert | selbständig verzögert |

| | | |
|---------------------------------------|--|--|
| EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT) | | |
| Wegdrehen | | |
| Drehgeschwindigkeit | | |
| Höhenverlust | | |
| Stabilisierung | | |
| Öffnungsverhalten | | |

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

| | | |
|---|--|--|
| FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG) 1 1-2 | | |
| FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG 1 1.2 | | |

| | | |
|--------------------------------------|--|--|
| TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 1 | | |
| TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1 | | |

| | | |
|----------------------|------------------|------------------|
| STELLSPIRALE 1-2 1-2 | | |
| Einleitung | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Trudeltendenz | gering | nicht vorhanden |
| Ausleitung | selbständig | selbständig |

| | | |
|--------------------|---------------------------------|-------------|
| EINLEITUNG 1-2 1-2 | | |
| Einleitung | einfach | einfach |
| Ausleitung | nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek | selbständig |

| | | |
|--------------------|---------|---------|
| LANDEVERHALTEN 1 1 | | |
| Landeverhalten | einfach | einfach |

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

B-stall und frontales Einklappen: Verzögertes Anfahren

COSMIC RIDEFAEROSPORT INTERNATIONAL GMBH



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

| | | |
|---------------|----------------------------|----------------------------|
| Verhalten bei | min. Startgewicht (140 kg) | max. Startgewicht (230 kg) |
| START | 1.2 | 1.2 |

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

| | | |
|------------------------------|------------------|------------------|
| GERADEAUSFLUG 1-2 1-2 | | |
| Trimmgeschwindigkeit | 32 km/h | 40 km/h |
| Geschwindigkeit beschleunigt | | |
| Rolldämpfung | durchschnittlich | durchschnittlich |

| | | |
|----------------------|------------------|------------------|
| KURVENHANDLING 1-2 1 | | |
| Trudeltendenz | gering | nicht vorhanden |
| Steuerweg | hoch | hoch |
| Wendigkeit | durchschnittlich | durchschnittlich |

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

| | | |
|----------------------------|-----------------------|---------------------|
| FRONTALES EINKLAPPEN 1-2 1 | | |
| Vorbeschleunigung | gering | gering |
| Öffnungsverhalten | selbständig verzögert | selbständig schnell |

| | | |
|---------------------------------------|--|--|
| FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT) 1 | | |
| Vorbeschleunigung | | |
| Öffnungsverhalten | | |

| | | |
|--------------------------------|-----------------------|------------------------------------|
| EINSEITIGES EINKLAPPEN 1-2 1-2 | | |
| Wegdrehen | 180 - 360 Grad | 90 - 180 Grad |
| Drehgeschwindigkeit | gering | durchschnittlich mit Verlangsamung |
| Höhenverlust | gering | gering |
| Stabilisierung | selbständig | selbständig |
| Öffnungsverhalten | selbständig verzögert | selbständig schnell |

| | | |
|---|--|--|
| EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT) 1-2 | | |
| Wegdrehen | | |
| Drehgeschwindigkeit | | |
| Höhenverlust | | |
| Stabilisierung | | |
| Öffnungsverhalten | | |

| | | |
|---|--|--|
| EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1-2 1-2 | | |
| Stabilisieren | einfaches Gegenbremsen | einfaches Gegenbremsen |
| Steuerweg | hoch | hoch |
| Steuerkraftanstieg | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Gegendrehen | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss |
| Öffnungsverhalten | selbständig verzögert | selbständig verzögert |

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

| | | |
|--|--|--|
| TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 1 | | |
| TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1-2 1 | | |

| | | |
|--------------------|------------------|-----------------|
| STELLSPIRALE 1-2 1 | | |
| Einleitung | durchschnittlich | einfach |
| Trudeltendenz | gering | nicht vorhanden |
| Ausleitung | selbständig | selbständig |

| | | |
|--------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| EINLEITUNG 1-2 1-2 | | |
| Einleitung | einfach | einfach |
| Ausleitung | nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek | nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek |

| | | |
|--------------------|---------|---------|
| LANDEVERHALTEN 1 1 | | |
| Landeverhalten | einfach | einfach |

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

B-stall und frontales Einklappen: Verzögertes Anfahren

PLAY M/FLY & MORE HANDELS GMBH

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

| | | |
|---------------|---------------------------|---------------------------|
| Verhalten bei | min. Startgewicht (75 kg) | max. Startgewicht (95 kg) |
|---------------|---------------------------|---------------------------|

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

| | | |
|------------------------------|---------|---------|
| GERADEAUSFLUG | | |
| Trimmgeschwindigkeit | 34 km/h | 35 km/h |
| Geschwindigkeit beschleunigt | 43 km/h | |
| Rolldämpfung | hoch | hoch |

| | | |
|-----------------------|------------------|------------------|
| KURVENHANDLING | | |
| Trudeltendenz | gering | gering |
| Steuerweg | hoch | hoch |
| Wendigkeit | durchschnittlich | durchschnittlich |

| | | |
|-------------------------------|------------------------------|--------------------------------|
| BEIHOCHTDES ÜBERZIEHEN | | |
| Sackfluggrenze | durchschnittlich 60 cm 75 cm | durchschnittlich 60 cm 75 cm |
| Fullstallgrenze | durchschnittlich 65 cm 80 um | durchschnittlich 65 cm - 80 cm |
| Bremskraftanstieg | durchschnittlich | durchschnittlich |

| | | |
|-----------------------------|---------------------|---------------------|
| FRONTALES EINKLAPPEN | | |
| Vorbeschleunigung | gering | gering |
| Öffnungsverhalten | selbständig schnell | selbständig schnell |

| | | |
|---|---------------------|--|
| FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG | | |
| Vorbeschleunigung | gering | |
| Öffnungsverhalten | selbständig schnell | |

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

| | | |
|---|------------------------------------|---|
| EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG | | |
| Wegdrehen | 90.180 Grad | |
| Drehgeschwindigkeit | durchschnittlich mit Verlangsamung | |
| Höhenverlust | gering | - |
| Stabilisierung | selbständig | |
| Öffnungsverhalten | selbständig schnell | - |

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

| | | |
|--|--|--|
| FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG | | |
| 1 - 2 | | |

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

| | | |
|---|--|--|
| TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT | | |
| 1.2 | | |

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

| | | |
|--------------------|-------------|-------------|
| STELSPIRALE | | |
| 1.2 | | |
| Einleitung | einfach | einfach |
| Trudeltendenz | gering | gering |
| Ausleitung | selbständig | selbständig |

| | | |
|--------------------|-------------|-------------|
| BLENEN-TALL | | |
| Einleitung | einfach | einfach |
| Ausleitung | selbständig | selbständig |

| | | |
|----------------|---------|---------|
| LANDUNG | | |
| Landeverhalten | einfach | einfach |

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

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

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

| | | |
|------------------------------|------------------|------------------|
| GMDEAUSFLUG | | |
| Trimmgeschwindigkeit | 34 km/h | 35 km/h |
| Geschwindigkeit beschleunigt | | 41 km/h |
| Rolldämpfung | durchschnittlich | durchschnittlich |

| | | |
|----------------|-----------------|------------------|
| TRUDELN | | |
| Trudeltendenz | nicht vorhanden | gering |
| Steuerweg | hoch | durchschnittlich |
| Wendigkeit | hoch | durchschnittlich |

| | | |
|-----------------------|--------------|--------------------------------|
| 10.1r ÜBERZIEH | | |
| Sackfluggrenze | spät > 75 cm | durchschnittlich 60 cm 75 cm |
| Fullstallgrenze | spät > 90 cm | durchschnittlich 65 cm - 80 cm |
| Bremskraftanstieg | hoch | durchschnittlich |

| | | |
|-----------------------------|---------------------|---------------------|
| FRONTALES EINKLAPPEN | | |
| Vorbeschleunigung | gering | gering |
| Öffnungsverhalten | selbständig schnell | selbständig schnell |

| | | |
|---|--|---------------------|
| FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG | | |
| Vorbeschleunigung | | gering |
| Öffnungsverhalten | | selbständig schnell |

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

| | | |
|---|--|-----------------------|
| EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG | | |
| Wegdrehen | | 90- 180 Grad |
| Drehgeschwindigkeit | | durchschnittlich |
| Höhenverlust | | durchschnittlich |
| Stabilisierung | | selbständig |
| Öffnungsverhalten | | selbständig verzögert |

| | | |
|--|--|--|
| EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1-2 | | |
| Stabilisieren | einfaches Gegenbremsen | einfaches Gegenbremsen |
| Steuerweg | durchschnittlich | hoch |
| Steuerkraftanstieg | hoch | hoch |
| Gegendrehen | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss |
| Öffnungsverhalten | selbständig verzögert | selbständig schnell |

| | | |
|--|--|--|
| FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG | | |
| 1 | | |

| | | |
|---|--|--|
| FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG | | |
| 1 | | |

| | | |
|---|--|--|
| TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT | | |
| 1.2 | | |

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

| | | |
|--------------------|-------------|-------------|
| STELSPIRALE | | |
| 1.2 | | |
| Einleitung | einfach | einfach |
| Trudeltendenz | gering | gering |
| Ausleitung | selbständig | selbständig |

| | | |
|--------------------|-------------|-------------|
| BLENEN-TALL | | |
| Einleitung | einfach | einfach |
| Ausleitung | selbständig | selbständig |

| | | |
|----------------|---------|---------|
| LANDUNG | | |
| Landeverhalten | einfach | einfach |

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUOSICHERHEIT

Einsieitiges Einklappen und Gegensteuern: Der nur durchschnittliche Steuerweg beim Gegensteuern erfordert Beachtung.

MZL GS-01-745-00

PLAY L/FLY & MORE HANDELS GMBH

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



Verhalten bei min. Startgewicht (90 kg) max. Startgewicht (120 kg)

| | 1 | 1 |
|------------------------------|---------------------------|---------------------------|
| Füllverhalten | gleichmässig, sofort | gleichmässig, sofort |
| Aufziehverhalten | kommt sofort über Piloten | kommt sofort über Piloten |
| Abhebegeschwindigkeit | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Starthandling insgesamt | einfach | einfach |
| GERADEAUSFLUG | 1-2 | 1.2 |
| Trimmgeschwindigkeit | 34 km/h | 35 km/h |
| Geschwindigkeit beschleunigt | | 43 km/h |
| Rolldämpfung | hoch | hoch |

11170MNAMO

| | | |
|---------------|------------------|------------------|
| Trudeltendenz | gering | gering |
| Steuerweg | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Wendigkeit | durchschnittlich | durchschnittlich |

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN

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

FRONTALES EINKLAPPEN

| | | |
|-------------------|-----------------------|-----------------------|
| Vorbeschleunigung | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Öffnungsverhalten | selbständig verzögert | selbständig verzögert |

FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT

| | | |
|-------------------|--|-----------------------|
| Vorbeschleunigung | | durchschnittlich |
| Öffnungsverhalten | | selbständig verzögert |

EINSEITIGES EINKLAPPEN

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

EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT

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

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1-2

| | | |
|---------------------|--|--|
| Stabilisieren | einfaches Gegenbremsen | einfaches Gegenbremsen |
| Steuerweg | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Steuerkraftanstieg | hoch | hoch |
| Gegendrehen | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss |
| hffni inacvarhalten | selbständig schnell | selbständig schnell |

FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG

| | | |
|--|---|---|
| | 1 | 1 |
|--|---|---|

FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG

| | | |
|--|---|---|
| | 1 | 1 |
|--|---|---|

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT

| | | |
|--|---|---|
| | 1 | 1 |
|--|---|---|

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG

| | | |
|--|---|---|
| | 1 | 1 |
|--|---|---|

STELSPIRALE

| | | |
|--|---|---|
| | 1 | 1 |
|--|---|---|

| | | |
|---------------|-------------|-------------|
| Einleitung | einfach | einfach |
| Trudeltendenz | gering | gering |
| Ausleitung | selbständig | selbständig |

BIHNENSTALL

| | | |
|------------|-------------|-------------|
| Einleitung | einfach | einfach |
| Ausleitung | selbständig | selbständig |

LANDUNG

| | | |
|--|---|---|
| | 1 | 1 |
|--|---|---|

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

| | | |
|--|--|--|
| | | |
|--|--|--|

MZL GS-01-746-00

MATRIX UFIREBIRD SKY MULT AG

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



Verhalten bei min. Startgewicht (90 kg) max. Startgewicht (115 kg)

| | 1 | 1.2 |
|---|---------------------------|---------------------------|
| START | | |
| Füllverhalten | gleichmässig, sofort | gleichmässig, sofort |
| Aufziehverhalten | kommt sofort über Piloten | kommt sofort über Piloten |
| Abhebegeschwindigkeit | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Starthandling insgesamt | einfach | einfach |
| GEMEAUSFWG | 1 | |
| Trimmgeschwindigkeit | 35 km/h | 35 km/h |
| Geschwindigkeit beschleunigt | | 52 km/h |
| Rolldämpfung | durchschnittlich | durchschnittlich |
| KURVENHANDLING | 1 | 1.2 |
| Trudeltendenz | nicht vorhanden | nicht vorhanden |
| Steuerweg | hoch | hoch |
| Wendigkeit | durchschnittlich | durchschnittlich |
| BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN | 1 | 1 |
| Sackfluggrenze | spät > 75 cm | spät > 75 cm |
| Fullstallgrenze | spät > 90 cm | spät > 90 cm |
| Bremskraftanstieg | hoch | hoch |
| FRONTALES EINKLAPPEN | 1.2 | 1.2 |
| Vorbeschleunigung | gering | gering |
| Öffnungsverhalten | selbständig verzögert | selbständig verzögert |
| FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG | | 1.2 |
| Vorbeschleunigung | | gering |
| Öffnungsverhalten | | selbständig verzögert |

131-14tifhiliti 4:9-1J

| | | |
|--|----|-----|
| | 1- | 1.2 |
|--|----|-----|

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

FRONTALES EINKLAPPEN

| | | |
|-------------------|-----------------------|-----------------------|
| Vorbeschleunigung | gering | gering |
| Öffnungsverhalten | selbständig verzögert | selbständig verzögert |

FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG

| | | |
|-------------------|--|-----------------------|
| Vorbeschleunigung | | gering |
| Öffnungsverhalten | | selbständig verzögert |

EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG

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

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1

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

FÜLLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG

| | | |
|--|---|-----|
| | 1 | 1.2 |
|--|---|-----|

FÜLLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG

| | | |
|--|---|---|
| | 1 | 1 |
|--|---|---|

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT

| | | |
|--|---|-----|
| | 1 | 1.2 |
|--|---|-----|

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG

| | | |
|--|---|---|
| | 1 | 1 |
|--|---|---|

STELSPIRALE

| | | |
|--|---|-----|
| | 1 | 1.2 |
|--|---|-----|

| | | |
|---------------|------------------|------------------|
| Einleitung | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Trudeltendenz | nicht vorhanden | nicht vorhanden |
| Ausleitung | selbständig | selbständig |

HEINEN-STALL

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

FRIIT

| | | |
|----------------|---------|---------|
| Landeverhalten | einfach | einfach |
|----------------|---------|---------|

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

| | | |
|--|--|--|
| | | |
|--|--|--|

MZL GS-01-747-00

ASTRAL 2.28/SWING FLUGSPORTGERÄTE GMBH

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



| Verhalten bei | min. Startgewicht (100 kg) | max. Startgewicht (125 kg) |
|--|--|--|
| | 1 | |
| Füllverhalten | gleichmässig, sofort | gleichmässig, sofort |
| Aufziehverhalten | kommt sofort über Piloten | kommt sofort über Piloten |
| Abhebegeschwindigkeit | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Starthandling insgesamt | einfach | einfach |
| GEIÄDEAUSFLUG | 2 | 1.2 |
| Trimmgeschwindigkeit | 36 km/h | 37 km/h |
| Geschwindigkeit beschleunigt | | 53 km/h |
| Rolldämpfung | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Letill)1.111-1111de | | 1.2 |
| Trudeltendenz | gering | gering |
| Steuerweg | durchschnittlich | hoch |
| Wendigkeit | durchschnittlich | durchschnittlich |
| BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN | 2 | 1.2 |
| Sackfluggrenze | durchschnittlich 60 cm- 75 cm | spät > 75 cm |
| Fullstallgrenze | durchschnittlich 65 cm • 80cm | spät > 90 cm |
| Bremskraftanstieg | hoch | hoch |
| FRONTALES EINKLAPPEN | 1.2 | 1.2 |
| Vorbeschleunigung | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Öffnungsverhalten | selbständig schnell | selbständig schnell |
| FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT | | 2 |
| Vorbeschleunigung | | durchschnittlich |
| Öffnungsverhalten | | selbständig verzögert |
| EINSETZIGES EINKLAPPEN | 2 | 2 |
| Wegdrehen | 180 - 360 Grad | 180 - 360 Grad |
| Drehgeschwindigkeit | durchschnittlich mit Verlangsamung | durchschnittlich mit Verlangsamung |
| Höhenverlust | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Stabilisierung | einfaches Gegenbremsen | selbständig |
| Öffnungsverhalten | nicht selbständig durch Pumpen mit Bremse | selbständig verzögert |
| EINSETZIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT | | 2 |
| Wegdrehen | | 180 - 360 Grad |
| Drehgeschwindigkeit | | durchschnittlich |
| Höhenverlust | | durchschnittlich |
| Stabilisierung | | selbständig |
| Öffnungsverhalten | | selbständig verzögert |
| EINSETZIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN | 2 | 1.2 |
| Stabilisieren | einfaches Gegenbremsen | einfaches Gegenbremsen |
| Steuerweg | durchschnittlich | hoch |
| Steuerkraftanstieg | durchschnittlich | hoch |
| Gegendrehen | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss |
| Öffnungsverhalten | selbständig schnell | selbständig schnell |
| FÜLLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG | 1-2 | 1-2 |
| FÜLLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG | 1-2 | 1.2 |
| TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT | 1.2 | 1.2 |
| TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG | 1-2 | 1.2 |
| STEILSPIRALE | 1.2 | 1.2 |
| Einleitung | einfach | einfach |
| Trudeltendenz | gering | gering |
| Ausleitung | selbständig | selbständig |
| 112=11 | 1 | 1 |
| Einleitung | einfach | einfach |
| Ausleitung | selbständig | selbständig |
| LANDUN | 1 | 1 |
| Landeverhalten | einfach | einfach |

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

Steck' Dein Geld doch sonstwohin...

(aber nicht in teure Versicherungen)



NEU: auch für UL's

Berufsunfähigkeits-Versicherung:

z.B. männlich 30 Jahre, versichert bis Endalter 60, ohne Risikozuschlag für den Flugsport
 Monatsrente DM 1.000,- **DM 35,10/Monat**

Flugunfall-Versicherung:

z.B. Maximalinvalidität **DM 350.000,- (!)**
 Pilot mit A- oder 8-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**
 In (inkl. DrachenAleitschirm) **DM 228, /Jahr**

Ausrüstung:

Diebstahl- oder Transportschaden z.B. Neuwert DM 8.000,- ab **DM 132,-/Jahr**

Lebensversicherung:

Ohne Risikozuschlag für den Flugsport

delek.

PARAW NC

Versicherungsservice
 Ködel & Schön GbR
 Katzenbachstraße 65
 70563 Stuttgart
 Telefon 0711/73 27 79
 Fax 0711/7 35 43 79
 info@parawing.de
 www.parawing.de

OULE
 siGLE

| BONGO/TURNPOINT FASTEINE GMBH | | |
|--|--|--|
| Klassifizierung / Gurtzeuggruppe | Bplace / GH | |
| Sitzzahl | 1 oder 2 | |
| Trimmsystem | | |
| Windenschlepp | Ja | |
| Verhalten bei | min. Startgewicht (140 kg) | max. Startgewicht (210 kg) |
| START | 1.2 | 1.2 |
| Füllverhalten | gleichmässig, sofort | gleichmässig, sofort |
| Aufziehverhalten | kommt sofort über Piloten | kommt sofort über Piloten |
| Abhebegeschwindigkeit | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Starthandling insgesamt | durchschnittlich | durchschnittlich |
| GERADEALISFUJG | 1.2 | 1.2 |
| Trimmgeschwindigkeit | 36 km/h | 40 km/h |
| Geschwindigkeit beschleunigt | | |
| Rolldämpfung | hoch | durchschnittlich |
| KURVENHANDLING | 1 - 2 | 1.2 |
| Trudeltendenz | gering | gering |
| Steuerweg | hoch | hoch |
| Wendigkeit | hoch | durchschnittlich |
| BEIDSEITIGES UFERZIEHEN | | 1 - 2 |
| Sackfluggrenze | spät > 75 cm | durchschnittlich 60 cm - 75 cm |
| Fullstallgrenze | spät > 90 cm | durchschnittlich 65 cm - 80 cm |
| Bremskraftanstieg | hoch | hoch |
| FRONTALES EINKLAPPEN | 1 | 1 |
| Vorbeschleunigung | gering | gering |
| Öffnungsverhalten | selbständig schnell | selbständig schnell |
| FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG | | |
| Vorbeschleunigung | | |
| Öffnungsverhalten | | |
| EINSEITIGES EINKLAPPEN | 1 | |
| Wegdrehen | < 90 Grad | < 90 Grad |
| Drehgeschwindigkeit | gering | gering mit Verlangsamung |
| Höhenverlust | gering | gering |
| Stabilisierung | selbständig | selbständig |
| Öffnungsverhalten | selbständig schnell | selbständig schnull |
| EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG | | |
| Wegdrehen | | |
| Drehgeschwindigkeit | | |
| Höhenverlust | | |
| Stabilisierung | | |
| Öffnungsverhalten | | |
| EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1 | | 1 |
| Stabilisieren | einfaches Gegenbremsen | einfaches Gegenbremsen |
| Steuerweg | hoch | hoch |
| Steuerkraftanstieg | hoch | hoch |
| Gegendrehen | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss |
| Öffnungsverhalten | selbständig schnell | selbständig schnell |
| FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG | 1 - 2 | 1.2 |
| FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG | 1.2 | 1.2 |
| TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT | 1.2 | 1.2 |
| TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG | 1.2 | 1 |
| STIELSPIRALE | 1.2 | 1.2 |
| Einleitung | einfach | durchschnittlich |
| Trudeltendenz | gering | durchschnittlich |
| Ausleitung | selbständig | selbständig |
| BLEIEN-STALL | 1 - 2 | 1 |
| Einleitung | anspruchsvoll | einfach |
| Ausleitung | selbständig | selbständig |
| LANDUNG | 1.2 | 1.2 |
| Landeverhalten | durchschnittlich | durchschnittlich |
| ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT | | |

| CIRRUS 2.27/SWING FLUGSPORTGERÄTE GMBH | | |
|--|---|---|
| Klassifizierung / Gurtzeuggruppe | 2-3 /GH | |
| Sitzzahl | 1 | |
| Trimmsystem | Fußbeschleuniger | |
| Windenschlepp | Ja | |
| Verhalten bei | min. Startgewicht (95 kg) | max. Startgewicht (125 kg) |
| START | 1.2 | 1.2 |
| Füllverhalten | gleichmässig, sofort | gleichmässig, sofort |
| Aufziehverhalten | kommt sofort über Piloten | kommt sofort über Piloten |
| Abhebegeschwindigkeit | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Starthandling insgesamt | einfach | einfach |
| GERADEAUSFWG | 1-2 | 1.2 |
| Trimmgeschwindigkeit | 36 km/h | 37 km/h |
| Geschwindigkeit beschleunigt | | 54 km/h |
| Rolldämpfung | durchschnittlich | durchschnittlich |
| KURVENHANDLING | 2 | 2 |
| Trudeltendenz | nicht vorhanden | nicht vorhanden |
| Steuerweg | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Wendigkeit | durchschnittlich | durchschnittlich |
| BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN | 2.3 | 2 |
| Sackfluggrenze | früh < 60 cm | durchschnittlich 60 cm • 75 cm |
| Fullstallgrenze | früh < 65 cm | durchschnittlich 65 cm - 80 cm |
| Bremskraftanstieg | hoch | hoch |
| FRONTALES EINKLAPPEN | 2.3 | 2 |
| Vorbeschleunigung | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Öffnungsverhalten | nicht selbständig | selbständig verzögert |
| FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG | | 2.3 |
| Vorbeschleunigung | | durchschnittlich |
| Öffnungsverhalten | | nicht selbständig beidseitiges Abbremsen |
| EINSEITIGES EINKLAPPEN | 2.3 | 2.3 |
| Wegdrehen | >360 Grad | >360 Grad |
| Drehgeschwindigkeit | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Höhenverlust | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Stabilisierung | selbständig | selbständig |
| Öffnungsverhalten | selbständig verzögert | selbständig verzögert |
| EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT | | 2.3 |
| Wegdrehen | | >360 Grad |
| Drehgeschwindigkeit | | durchschnittlich |
| Höhenverlust | | durchschnittlich |
| Stabilisierung | | selbständig |
| Öffnungsverhalten | | selbständig verzögert |
| EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 2 | | 2 |
| Stabilisieren | selbständig | selbständig |
| Steuerweg | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Steuerkraftanstieg | durchschnittlich | hoch |
| Gegendrehen | einfach, keine Tendenz zurr Strömungsabriss | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss |
| Öffnungsverhalten | selbständig verzögert | selbständig verzögert |
| FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG) | 1.2 | 2 |
| FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG) | 1.2 | 1-2 |
| TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT | 1.2 | 1.2 |
| TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG | 1.2 | 1.2 |
| | -2 | 1.2 |
| Einleitung | einfach | einfach |
| Trudeltendenz | gering | gering |
| Ausleitung | Nachdrehen 180-360 Grad | Nachdrehen 180 · 360 Grad |
| BLEIEN-STALL | 1.2 | 1.2 |
| Einleitung | einfach | einfach |
| Ausleitung | selbständig | selbständig |
| LANDUNG | 1 - 2 | 1.2 |
| Landeverhalten | durchschnittlich | durchschnittlich |
| ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT | | |

MATRIX S/FIREBIRD SKY



| | |
|----------------------------------|------------------|
| Klassifizierung / Gurtzeuggruppe | 1 - 2 / GH |
| Sitzzahl | 1 |
| Trimmssystem | Fußbeschleuniger |
| Windschlepp | Ja |

| | | |
|------------------------------|------------------------------|---------------------------|
| Verhalten bei | min. Startgewicht (55 kg) | max. Startgewicht (85 kg) |
| Füllverhalten | gleichmässig, sofort | gleichmässig, sofort |
| Aufziehverhalten | kommt verzögert über Piloten | kommt sofort über Piloten |
| Abhebegeschwindigkeit | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Starthandling insgesamt | einfach | einfach |
| Trimmgeschwindigkeit | 34 km/h | 35 km/h |
| Geschwindigkeit beschleunigt | 52 km/h | 52 km/h |
| mildn'mnfilo | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Trudeltendenz | nicht vorhanden | nicht vorhanden |
| Steuerweg | durchschnittlich | durchschnittlich |
| 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 | durchschnittlich | durchschnittlich |

| | | |
|-------------------|-----------------------|-----------------------|
| Vorbeschleunigung | gering | gering |
| Öffnungsverhalten | selbständig verzögert | selbständig verzögert |

FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)

| | | |
|-------------------|-----------------------|-----------------------|
| Vorbeschleunigung | gering | gering |
| Öffnungsverhalten | selbständig verzögert | selbständig verzögert |

EINSEITIGES EINKLAPPEN

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

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

EINSEITIGES

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

TRUDELN AUS TEILSPIRAL

| | | |
|---------------|-----------------|-----------------|
| Einleitung | einfach | einfach |
| Trudeltendenz | nicht vorhanden | nicht vorhanden |
| Ausleitung | selbständig | selbständig |

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

| | | |
|----------------|---------|---------|
| Landeverhalten | einfach | einfach |
|----------------|---------|---------|

BANDIT

DHV 2

The best:
 +Handling
 +Speed
 +Performance
 +Safety



MZL 01-359-99



ESC/GUGGENMOS JOSEF

| | |
|------------------------------|---|
| Klassifizierung | 3E |
| Zul. Startgewicht / Sitzzahl | 102,5 kg -136 kg / 1 |
| UL-Schlepp | Ja |
| Windenschlepp | Ja |
| Gerätgewicht (ohne Packsack) | 32,5 kg |
| Fläche | 13,4 m ² |
| Spannweite | 12,1 m |
| Doppelsegel | ca. 100 % |
| Lattenzahl | 2/0 |
| Trimmvorrichtung | Wölbklappen |
| Art des Steuerbügels | profiliert |
| Steuerbügelbasis | Speedbar |
| Besonderheiten | Weitgehend starres Gestell aus CFK-Formteilen und Aluminium; Dacronbespannung; Gier/Rollsteuerung über Spoiler die durch seitliche Verschiebung der Basis betätigt werden; Wölbklappe über Seilzug zu verstellen. |

| | | |
|--------------------------------|---------------------------|---|
| BODENHANDLING UND START | WÖLBKLAPPE 15 GRAD | 2 |
| Statische Lastigkeit | leicht hecklastig | |
| Aerodynamische Lastigkeit | neutral | |
| Abhebegeschwindigkeit | durchschnittlich | |

| | | |
|------------------------------|---------------------------|----------------------|
| GERADEAUSFLUG | WÖLBKLAPPE 35 GRAD | 3 |
| V min (km/h) | 42 | 33 |
| V max (km/h) | >80 | >80 |
| Bügeldruck bei 60 km/h | gering | gering |
| Bügeldruck bei 80 km/h | gering-durchschnittlich | durchschnittlich |
| Richtungsstabilität (Gieren) | kein Gieren, | kein Gieren, |
| | Aufschaukeln möglich | Aufschaukeln möglich |

| | | |
|----------------------------|-----------------------|-----------------------|
| KURVENHANDLING | | 3 |
| Kraftaufwand für Einleiten | gering | gering |
| Kraftaufwand für Ausleiten | gering | gering |
| Rollzeit für Einleiten | durchschnittlich-lang | durchschnittlich-lang |
| Rollzeit für Ausleiten | durchschnittlich-lang | durchschnittlich-lang |
| Schräglage bei V min.sink | leicht zunehmend | leicht zunehmend |

| | | |
|---------------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS | | 5 |
| Geradeausflug - Bügel langsam vor | instabiler Sackflug | instabiler sackflug |
| Geradeausflug- Bügel schnell vor | weiches Abnicken | weiches Abnicken |
| Kurvenflug - Bügel langsam vor | Abtauchen über den Innenflügel | Abtauchen über den Innenflügel |
| Kurvenflug - Bügel schnell vor | Abtauchen über den Innenflügel | Abtauchen über den Innenflügel |
| Provoziertes Trudeln | keine Trudelnegung | keine Trudelnegung |

| | | |
|---------------------------|---------------------------|-----|
| LÄNDUNG | WÖLBKLAPPE 35 GRAD | 2.3 |
| Ausschwebestrecke | fang | |
| Moment des Stallens | einfach zu finden | |
| V-Bereich des Stallens | groß | |
| Kraftaufwand beim Stallen | durchschnittlich | |

ERGÄNZUNGEN ZUR FWGSICHERHEIT
 Trudeln läßt sich im Extremfall eventuell provozieren und ist unbedingt zu unterlassen, Einweisung bzgl. Aufbau und Flug ist erforderlich

MZL 01-360-00



SPEED SIA.I.R. AERONAIMC INNOVATION HORE

| | |
|------------------------------|---------------------|
| Klassifizierung | 2 |
| Zul. Startgewicht / Sitzzahl | 80 kg- 115 kg /1 |
| BL-Schlepp | Ja |
| Windenschlepp | Ja |
| Gerätgewicht (ohne Packsack) | 29,6 kg |
| Fläche | 12,7 m ² |
| Spannweite | 9,6 m |
| Doppelsegel | ca. 86 % |
| Lattenzahl | 23/10 |
| Trimmvorrichtung | VG |
| Art des Steuerbügels | profiliert |
| Steuerbügelbasis | Speedbar |
| Besonderheiten | |

1179TrrIMITUrrIMIEM

| | |
|---------------------------|-------------------|
| Statische Lastigkeit | leicht hecklastig |
| Aerodynamische Lastigkeit | neutral |
| Abhebegeschwindigkeit | durchschnittlich |

| | | | |
|------------------------------|------------------|-------------------------|---|
| GERADEAUSFLUG | VG 0% | VG 100% | 2 |
| V min (km/h) | 33 | 32 | |
| V max (km/h) | >80 | >80 | |
| Bügeldruck bei 60 km/h | gering | gering | |
| Bügeldruck bei 80 km/h | durchschnittlich | gering-durchschnittlich | |
| Richtungsstabilität (Gieren) | kein Gieren | kein Gieren | |

| | | | |
|----------------------------|---------|------------------|-----|
| KURVENHANDLING | | | 1.2 |
| Kraftaufwand für Einleiten | gering | durchschnittlich | |
| Kraftaufwand für Ausleiten | gering | durchschnittlich | |
| Rollzeit für Einleiten | kurz | durchschnittlich | |
| Rollzeit für Ausleiten | kurz | durchschnittlich | |
| Schräglage bei V min.sink | neutral | leicht zunehmend | |

| | | | |
|---------------------------------------|---------------|---------------|-----|
| VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS | | | 1.2 |
| Geradeausflug - Bügel langsam vor | problemlos | problemlos | |
| Geradeausflug- Bügel schnell vor | problemlos | problemlos | |
| Kurvenflug - Bügel langsam vor | problemlos | problemlos | |
| Kurvenflug - Bügel schnell vor | problemlos | problemlos | |
| Provoziertes Trudeln | nicht möglich | nicht möglich | |

| | | |
|---------------------------|-------------------|---|
| LÄNDUNG | VG | 2 |
| Ausschwebestrecke | durchschnittlich | |
| Moment des Stallens | einfach zu finden | |
| V-Bereich des Stallens | durchschnittlich | |
| Kraftaufwand beim Stallen | durchschnittlich | |

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUG H

202/00

Luftuntüchtigkeitsklärung

Hängegleiterturbinen mit Klettbandverschluß des integrierten Rettungsgerätecontainers

Nach einem Schleppunfall mit tödlichem Ausgang haben die ersten Ermittlungen folgenden Unfallverlauf ergeben: Beim Start öffnete sich in ca. 20 Metern Höhe die nur durch ein Klettband verschlossene Klappe des im Gurtzeug integrierten Rettungsgerätecontainers. Das Rettungsgerät fiel vor der Steuerbühelbasis heraus. Die sich straffende Verbindungsleine zog den Steuerbügel nach hinten und der Hängegleiter stürzte zu Boden.

Das Gurtzeug ist ein OK-Integral (Karpfengurtzeug) der Firma Keller Martigny S.A, SHV-Typenprüfung 011-83, Es bestehen begründete Zweifel an der Lufttüchtigkeit dieses 1983 geprüften Gurtzeuges hinsichtlich des Rettungsgerätecontainers. Nach der heutigen Bauvorschrift muß eine selbständige Freisetzung des Rettungsgerätes ausgeschlossen sein. Dies ist bei einem bloßen Klettbandverschluß ohne zusätzliche Sicherung durch ein Splintsystem nicht gewährleistet. Dasselbe gilt für alle anderen Gurtzeuge mit ungesichertem Klettbandverschluß.

Der DHV hat deshalb folgende **Sicherheitsmaßnahme** nach § 25 der Betriebsordnung für Luftfahrtgerät getroffen:

Alle Hängegleiterturbinen mit integriertem Rettungsgerätecontainer mit Klettbandverschluß ohne zusätzliche Sicherung durch ein Splintsystem werden ab sofort für luftuntüchtig erklärt, wenn ihr Rettungsgerätecontainer genutzt wird.

Hinweise: Zulässig bleibt die Nutzung des Gurtzeuges bei fachgerechter Anbringung des zum jeweiligen Rettungsgerät gehörenden Außencontainers mit zusätzlicher Splintsicherung. Davon unabhängig wird die Lufttüchtigkeitsklärung aufgehoben, wenn für das jeweilige Muster die Lufttüchtigkeit nach einer Änderung des Gurtzeuges in einer Musterprüfung nachgewiesen ist.

Gmund, den 17. April 2000

Klaus Tänzler
Geschäftsführer

203/00

Lufttüchtigkeitsanweisung

Gleitsegelrettungsgeräte RS 30, MZL GS-o2-o23-92 und RS 34, MZL GS-o2-o22-92

An einem Rettungsgeräte-Innencontainer des Musters RS 34 ist bei einer Öffnung der Stoff des Innencontainers an der Stelle der Befestigung des Auslösegriffes eingerissen.

In Übereinstimmung mit der Firma Comet Sportartikel GmbH & Co KG hat der DHV vorsorglich folgende **Sicherheitsmaßnahmen** getroffen:

1. An allen Gleitsegelrettungsgeräten RS 30 und RS 34 müssen die Innencontainer nachgeprüft werden.

2. Fehlerhafte Innencontainer müssen ausgetauscht werden.

Diese Lufttüchtigkeitsanweisung tritt mit Veröffentlichung in den Nachrichten für Gleitsegel- und Hängegleiterführer (NfGH) in Kraft. Die Sicherheitsmaßnahmen müssen vor der nächsten Benutzung durchgeführt sein.

Nachprüfung und Austausch werden von der Firma Paracontrol-Schweiger und Schizler GbR, Flintkaserne 36, 83646 Bad Tölz, Tel. 08041/8881 durchgeführt.

Gmund, den 31. März 2000

Klaus Tänzler
Geschäftsführer

204/00

Neue Geräte

Leiterturbinen

| Nummer | Muster | Klasse |
|---------------|---------|--------|
| MZL 01-360-00 | Speed S | 2 |

Gleitsegel

| Nummer | Muster | Zulassungsinhaber Deutschland | Klasse |
|------------------|---------------------|-------------------------------------|-----------|
| MZL GS 01-734-00 | Bandit M | Turnpoint Fastline GmbH | 2 GH |
| | Gurtzeuggruppe GH | 87 kg - los kg | |
| MGS 01935-00 | Bandit | Turnpoint Fastline GmbH | 2 GH |
| | Gurtzeuggruppe GH | 100 kg - 120 kg | |
| MZL GS 01736-00 | SX-L | Flight Design | 1-2 GH |
| | Gurtzeuggruppe GH | 95 kg - 130 kg | |
| MZL GS 01-737-00 | Bandit S | Turnpoint Fastline GmbH | 2 GH |
| | Gurtzeuggruppe GH | 78 kg - 92 kg | |
| MZL GS 01-738-00 | Matrix M | Firebird Sky Sport AG | 1-2 GH |
| | Gurtzeuggruppe GH | 75 kg - 95 kg | |
| MZL GS 01-739-00 | SX-S | Flight Design | 12 GH |
| | Gurtzeuggruppe GH | 60 kg - 85 kg | |
| MZL 05 01-740-00 | Effect 36 | Pro-Design Graf, Hofbauer Ges.m.b.H | 1-2 GH |
| | Gurtzeuggruppe GH | 90 kg - uo kg | |
| MUGS 011.00 | Carriero | Pro-Design Graf, Hofbauer | Gm wace |
| | Gurtzeuggruppe GH | 130 kg - 220 kg | |
| MZL 65-01-742-00 | Cosmic Rider | Aerosport International GmbH | 1-2 GH, |
| | Gurtzeuggruppe GH | mok-me | |
| MaGS-01-7/13-00 | PlayM | fly & more Handels GmbH | 1-2 |
| | Gurtzeuggruppe GH | 75 kg - 95 kg | |
| MZL 05 01-744-00 | Play | fly & more Handels GmbH | 1-2 GH |
| | Gurtzeuggruppe GH | 65 kg - 85 kg | |
| MGS-01-745-00 | PlayL | fly & more Handels GmbH | 1-2 GH |
| | Gurtzeuggruppe 01-1 | 90 kg - rzo kg | |
| MZL GS 01-746-00 | Matrix L | Firebird Sky Sport AG | 1-2 GH |
| | Gurtzeuggruppe GH | 90 kg - 115 kg | |
| MGS 01-747-00 | AstralzA | Swing Flugsportgeräte | 2 GH |
| | Gurtzeuggruppe GH | M04"1.25kg | |
| MZL GS 01-748-00 | Bongo | Turnpoint Fastline GmbH | Ha |
| | Gurtzeuggruppe GH | 140 kg - zio kg | |
| MZLGS 01-749-00 | Ci mzz | Swing Flugsportgeräte GmbH | 2-3 GH |
| | Gurtzeuggruppe GH | 95kg - 125kg | |
| MZL GS 01-750-00 | Matrix 5 | Firebird Sky Sport AG | 1-2 GH |
| | Gurtzeuggruppe GH | 55 kg 85 kg | |

Gleitsegel-Zubehör

MZL GSVVH-00-00 Flig t Design Sc pp e Flight Design

— "P" NBelinf erheiten

Verstellbare
Windenschlepphilfe

Gleitsegel-Gurtzeugprotektoren

| Nummer | Muster | Zulassungsinhaber Deutschland | Bauart |
|----------------|-----------------------|--------------------------------|------------------|
| MZL GSP-008-00 | Skyline Airbag 18 | Norr4 %rögerung aus 15 pcm [g] | |
| | | Skyline Flight Gear | Sc aumstoff Luft |
| | | 18,1 | |
| MZL GSP-009-00 | Skyline Airbag 18 RVS | Skyline Flight Gear | Schaumstoff/Luft |
| | | 15,0 | |

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

Das DHV- Unfalltelefon

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



ULD3chteppunfA

pesheim

Am 2.4.2000 gegen 15:00 Uhr ließ sich der Hängegleiterpilot Siegfried S. auf dem Sonderlandeplatz Ippesheim mit einem Ultraleichtflugzeug schleppen. Der Startvorgang verlief anfänglich normal. In etwa 20 Metern Höhe über Grund fiel das Rettungsgerät aus dem Außencontainer vor den Steuerbügel und öffnete sich. Der Hängegleiter stürzte zu Boden. Der Pilot erlitt beim Aufprall tödliche Kopf- und Brustverletzungen.

Was war passiert ?

Ganz offensichtlich wurde das Rettungsgerät nicht vom Piloten ausgelöst, und eine Berührung des Gurtzeuges mit der Steuerbügelbasis kann wegen des ausreichenden Abstandes ebenfalls ausgeschlossen werden. Hier handelte es sich um eine Fehlöffnung, hervorgerufen durch einen technischen Mangel der Auslöseklappe am Gurtzeug.

Ursache der Eigenauslösung des Rettungsgerätes war ein zu schwacher Klettverschluss der Außencontainerklappe des verwendeten OK-Integral Gurtzeuges (Keller-Karpfengurt), der sich unter Zugbelastung löste und das Rettungsgerät frei gab.

Das Rettungsgerät fiel vor der Steuerbügelbasis nach unten und öffnete sich. Dabei wurde der Steuerbügel durch die Verbindungsleine nach hinten gerissen.

Versuche und Erkenntnisse

Bei Versuchen am Unfallgurtzeug wurde festgestellt, dass sich der Klettverschluss bereits beim Einsteigen und Strecken der Beine und bei geringem Zug an der Schleppklinge einen Spalt weit öffnete. Diese Öffnung ist ausreichend groß, um bei Fahrtwind die Klappe so weit aufreißen zu lassen, dass der Innencontainer herausfallen kann.

Anmerkung: Diese Gefahr besteht auch beim Bergstart und ist nicht zwangsweise schlepptypisch.

Rettungsschirmauslösung vor der Basis

Infolge der höheren Geschwindigkeit während des UL-Schlepps (60-70 km/h) hängt der Pilot mit seinem Oberkörper normalerweise bei den meisten Hängegleitern vor der Steuerbügelbasis, Dadurch musste das Ret-

tungsgerät, das in Brusthöhe des Piloten befestigt war, positionsbedingt vor den Steuerbügel nach unten fallen.

Die Verbindungsleine, die im Aufhängepunkt des Piloten befestigt ist, liegt dann beim Öffnungsvorgang des Rettungsschirms vor der Basis und zieht diese beim Entfaltungstoß mit hoher Kraft nach hinten und verklei-



ert schlagartig den Anstellwinkel. Deshalb stürzte der Hängegleiter in niedriger Flughöhe unkontrolliert in einem sehr steilen Winkel ab. Theoretisch könnte sich der Hängegleiter in größerer Höhe nach vorne überschlagen.

Unfallverhütung

Um weitere Unfälle dieser Art zu vermeiden:

- Bei jedem Aufbaueck den Verschluss und den Sicherungssplint am Rettungsgerätecontainer kontrollieren.
- Bei jeder Neukombination Gurtzeug/Rettungsgerät die »K-Prüfung« durchführen lassen.
- Im Notfall das Rettungsgerät keinesfalls vor den Steuerbügel werfen; wenn das Rettungsgerät vor den Steuerbügel fällt oder vor dem Steuerbügel freigesetzt wird besteht höchste Gefahr!

Siehe auch unten Artikel K-Prüfung S. 53 und Luftuntüchtigkeitsklärung 5. 51.

Horst Barthelmes

Steils011'A

K-Prüfung

Seit 1.-1.98 gibt es in Deutschland und Österreich die Verpflichtung zur Durchführung einer Nachprüfung bei jeder Neukombination eines Gurtzeugs mit einem Rettungssystem. Diese sogenannte Kompatibilitätsnachprüfung (IC-Prüfung) dient als Qualitätssicherungsinstrument für die Kombinierbarkeit der zugelassenen Einzelkomponenten Gurtzeug und Rettungsgerät. Es wurden seit ihrer Einführung viele Probleme und fehlerhafte Kombinationen erkannt und beseitigt. Somit konnten Unfälle vermieden werden und Erkenntnisse in die Entwicklung neuer Geräte einfließen. Das Bewußtsein der Piloten über die uneingeschränkte Funktionstüchtigkeit der Gurtzeug/Rettungsgerät-Kombination wurde geschärft und die Verantwortung der Prüfenden mit dem Umgang der Komponenten verdeutlicht.

Mit der Einführung der Gleitsegel-Protektoren erstreckt sich die Kompatibilitätsnachprüfung auf das erweiterte System Gurtzeug/Rettungsgerät/Protektor.

Grundsätzlich ist der jeweilige Hersteller des Gurtzeugs oder des Rettungssystems für diese Nachprüfung zuständig. In der Praxis hat sich die Umsetzung dieser Regelung so gestaltet, daß die K-Prüfung dort durchgeführt werden kann, wo normalerweise die Ausrüstung gekauft wird, d.h. bei den Schulen und Händlern. Deshalb haben sich die deutschen und österreichischen Rettungsgeräte- und Gurtzeughersteller auf folgende praxisgerechte Umsetzung geeinigt:

Ein Nachprüfer (z.B. ein Fluglehrer), der durch einen Hersteller nach einem festgelegten Mindestprogramm in die Problematik eingewiesen wurde, darf die Kompatibilitätsnachprüfung an allen Gurtzeug-RG-Kombinationen durchführen (nicht nur an den Mustern des einschulenden Herstellers). Bei dieser Einweisung geht es um die Technik von Auslösemechanismen, diesbezügliche technische Vorschriften und typische Kompatibilitätsprobleme.

Wichtig ist:

- Die K-Prüfung muss immer dann erneuert werden, wenn eine neue Komponente hinzugefügt wird.
- Die Bestätigung der K-Prüfung erfolgt im jeweiligen Packnachweisheft des Rettungsgerätes.
- Aufgetretene Probleme und fehlerhafte Kombinationen müssen den Herstellern und dem DHV mitgeteilt werden, um entsprechende Erkenntnisse zu veröffentlichen und in die Entwicklung neuer Geräte einfließen zu lassen.
- Die K-Prüfung ersetzt nicht das regelmäßige Neupacken des Rettungsgerätes.

Reiner Brunn
DHV-Technik

Ende März ereignete sich erneut ein schwerer Unfall beim selbständigen Trainieren der Steilspirale. Bei der Ausleitung des Manövers gab der Pilot die Bemsen zu abrupt frei, der Schirm kam in eine starke Pendelbewegung und klappte ein. Der Einklapper verhängte sich in den Leinen und der Gleitschirm geriet in einen Spiralsturz. Das knapp über dem Boden ausgelöste Rettungsgerät öffnete nicht mehr tragend, der Pilot schlug ungebremst auf. Wie durch ein Wunder überlebte er mit schweren Beinverletzungen.

Der Pilot hatte erst wenige Monate vor dem Unfall seine A-Schein-Prüfung absolviert. Entgegen dem ausdrücklichen Rat eines anwesenden Fluglehrers übte er das Flugmanöver ohne eine entsprechende Gefahreneinweisung und ohne Funkbetreuung.

Für den erfahrenen Gleitschirmpiloten ist die Steilspirale ein eindrucksvolles dynamisches Erlebnis, für den Untrainierten aber ein anspruchsvolles, komplexes und physisch oft überraschend belastendes Flugmanöver. Es erfordert ein relativ hohes Maß an Koordination und Gerätebeherrschung. Besonders weniger erfahrene Piloten sind, aufgrund des ungewohnt dynamischen Schirmverhaltens, durch eigene Fehlreaktionen gefährdet.

Der DHV rät dringend dazu, Steilspiralen unter Fluglehreraufsicht mit Funkbetreuung und nach einer gründlichen Gefahreneinweisung zu trainieren. Besonders wichtig ist ein schrittweises Herangehen an die einzelnen Phasen des Manövers. Steilspiralen sollten nur in großer Höhe g trainiert werden und spätestens 200 m über Grund wieder beendet sein. Fast alle schweren Unfälle beim Spiralen sind auf die Nichtbeachtung dieser Mindesthöhe zurückzuführen.

Zur Vorbereitung des Trainings empfiehlt sich der neue DHV-Lehrfilm »Aktiv fliegen«. Hier wird dieses Flugmanöver, neben den anderen Abstiegshilfen, detailliert und unter Berücksichtigung des aktuellen Standes von Flugtechnik und Geräteentwicklung demonstriert.



Karl Slezak

FFH

Flog Faurg Habitate

Seit Kurzem ist FFH in aller Munde. Gemeint ist nicht das Kürzel für einen hessischen Radiosender, sondern die Abkürzung für Flora, Fauna, Habitate (FFH). Bereits 1992 hat der Ministerrat der Europäischen Gemeinschaft beschlossen, ein zusammenhängendes ökologisches Netz von Schutzgebieten zu schaffen, um Lebensräume europaweit zu verbinden und zu schützen. Genannt wird dieses Netz NATURA 2000. Grundlage hierfür

ist die EU-FFH-Richtlinie. Die Bundesländer haben inzwischen FFH-Lebensräume erfaßt und melden Gebiete in einer Größenordnung von bis zu ca. 10% der Landesfläche nach Berlin, von dort geht die Meldung weiter nach Brüssel. Was hat das mit uns Drachen- und Gleitschirmfliegern zu tun?

Vernetzung

Der Grundgedanke einer Vernetzung von wertvollen Lebensräumen (Habitate) für Flora (Pflanzenwelt) und Fauna (Tierwelt) ist sicherlich der richtige Weg. Der Verinselung von kleinräumigen Schutzgebieten wird damit entgegengetreten. Statt »Käseglocken-Naturschutz« wird der Naturschutz über die ganze Fläche der EU wirksam. Genau das ist auch im Sinne des Natursportlers, der den Sport in einem intakten Naturraum ausüben möchte. Zerschnittene Landschaften, Gewerbegebiete, die überall aus dem Boden schießen, oder brachial in die Wälder gelegte Skigebiete sind sicherlich nicht in unserem Sinne. Besondere Inhalte der FFH-Richtlinie sind das Verschlechterungsverbot, Verträglichkeitsprüfung von Projekten und freiwillige Vereinbarungen im Rahmen des Vertragsnaturschutzes.

Wo stehen wir

Als Drachen- und Gleitschirmflieger üben wir Sport in der Natur aus. Dies bietet die Gelegenheit, die Natur hautnah zu erleben. Was uns lieb ist, werden wir auch schützen. Eigentlich ideale Voraussetzungen um in Partnerschaft mit dem Naturschutz gemeinsam gegen die wirkliche Zerstörung der Natur anzukämpfen. Trotzdem stehen gerade wir in der heftigen Kritik von manchen Naturschützern mit recht unterschiedlichen Motiven. Dabei sind wir gegenüber anderen Bereichen der Naturnutzung bereits weit voraus. Im Rahmen der Geländezulassung des DHV wird beispielsweise der Naturschutz von vornherein einbezogen, um den Flugbetrieb naturverträglich ab-



Europaweites Naturerlebnis **auch in Zukunft**

zustimmen. Jedoch liegen viele Start- und Landeplätze in Gebieten, die wertvoll für den Naturschutz sind. Neuerdings auch in FFH-Gebieten. Es liegt auf der Hand, daß wir durch die neue Richtlinie betroffen sind. Die Frage steht im Raum, ob wir ausgegrenzt werden.

Auswirkungen der FFH-Richtlinie

Für bestehende genehmigte Fluggelände wird die neue FFH-Richtlinie kaum Auswirkungen haben. Anders ist dies bei neuen Geländeanträgen. Es ist davon auszu-

gehen, dass die FFH-Richtlinie unterschiedlich interpretiert wird. In manchen Bundesländern sieht man beispielsweise eine FFH-Verträglichkeitsprüfung nur dann gegeben, wenn eine ernsthafte erhebliche Beeinträchtigung zu befürchten ist. Bloß, wann ist dies der Fall? Die Grenzen sind fließend.

Das Kuratorium Sport und Natur mit dem Vorsitzenden Heiner Geißler veranstaltete kürzlich ein Symposium mit führenden Vertretern des Naturschutzes und des Sportes zum Thema FFH in Berlin. Mit im Boot auch der DHV. Der DHV-Justitiar Peter Janssen als Vorstandsmitglied des Kuratoriums hat dessen FFH-Positionspapier formuliert und beim Symposium vorgetragen. Stellvertretend für die Bundesländer nahmen Repräsentanten von verschiedenen Umweltministerien Stellung. Grundsätzlich wurden unsere Forderungen akzeptiert, was sich nun in Bayern folgendermaßen niedergeschlagen hat: »Natur- und landschaftsverträgliche Sportausübung in der freien Natur verursacht in der Regel keine erheblichen Beeinträchtigungen.«

Was kann der einzelne tun?

Fluggebiete sind die Basis für unseren Sport. Ohne Start- und Landeplätze stehen wir mit unseren Fluggeräten buchstäblich am Boden. Eines ist jetzt schon klar. Einfacher wird die Zulassung von Geländen mit Sicherheit nicht! Wer ein Fluggelände zulassen möchte, sollte sich bereits jetzt an die Unteren Naturschutzbehörden der Landratsämter wenden und sich über die FFH-Gebietsvorschläge informieren. Im übrigen hat die Erfahrung gezeigt, daß bei frühzeitiger Abstimmung mit dem Naturschutz die besten Ergebnisse zu erzielen sind.

Björn Klaassen
Referat Flugbetrieb

gebraucht

ANZEIGENSCHLUSS

GEB

RKT

06

Später
werden äuto
folgende Info aufgenommen.

anzeigen
das nach-

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.

Block Magic 24, Bj. 90, lila, m.
Gurtzeug u. Rettungsgerät u. Helm, VB
DM 300,-, ☎ 09561/ 790783

Bleck Magic 27, Check neu, Gurt-
zeug A4 Paratech m. RS Topcontiner,
Airbach 17 Sup-Air m. Twintex Protec-
torplutte, Grand Tourisme Sup-Air Ruck-

Nova Philou 26, Bj. 3/95,
weiß/pink, Check 9/01, DM 1.000,-,
(b 0421/453960

Nova Philou 26, Bj. 9/96, weiß,
Gurtzeug Dimensionevelo, Rettung
Charly Rev. II, Vario Aircotec Piccolo,
Funkgerät Stube C-608 Duobander,
Anzug Skyline (schwarz), Gr.1., VB,
(0 08651/ 2613 od.
0043/664/4448140

Nova Philou 26, Bj. 96, blau, 70-
Inn !", rud, t 1 nn

Airwave Harmony 27, Bj. 9/99,
rot, V 09824/921525

Airwave Harmony 30, Bj. 3/
98, VE DM 1.800,-,
(0 0172/7688220

Airwave Harmony 30, BI. 4/
98, VB DM 1.800,-,
(0 0171/4930114

Airwave Harmony 30, Bj. 8/97,
Check neu, flieder, VB DM 2.700,-,
(0 08669/9790

Atlas M, Bj. 5/98, blau/top, DM
1.999,-, (0 07841/25069 od.
07841/667115 (Fox)

Atlas M, Bj. 3/98, Check, VB DM
1.900,-, ☎ 07361/941865

Atlas M, Bj. 7/98, blau/pink, DM
2.250,-, V 06353/3314

Atlas XL, Bj. 6/98, klau/pink, DM
2.350,-, ☎ 089/7854387

Atlas XL, Bj. 4/98, blau, VB DM

Graffity Sport XL, Bj. 6/96, 90-
120 kg, neuer Check 1/2000, pink,
incl. Rucks., VB DM 2.000,-, Gurtz.

Perche Perfect Klick m. Protector u.
Rettung Oscar 16, kompl. VB DM
550,-, Vario Bräuniger AU Competition
m. PC-Zubehör, FP DM 600,-, Natürlich
auch kompl. els Einsteigeraus. für VB
DM 3.000,-, cc.) 030/70130614 od.
0172/ 3866609

Graffity Large, Bj. 10/96, Check
1... i n inn 11AA.001_



Nova Philou 29, Bj. 11/95, Check 11/01, grosgrün, Gurtzeug Supair m. Airbag, geteilte A-Gurte, ei. Reserve u. Schlepplhilfe, VB DM 2.000,-, V 0611/810820

Nova Philou 29, Bj. 97, pink, 57-Air Protector, Revolution II Reserve, umstündeh. günstig abzugeben, 0171/7791161

Nova X-Act-27, 8/98, 90-130 kg, rot, Packsack, VB DM 3.000,-, (D 089/68070746 od. 0170/4832182

P 22/31, lila, Gurtzeug M. Rettung, Vario, VB DM 1.250,-, V 0711/543151

P 22/31, Bj. 96, lila, Gurtzeug So-pair m. Protector u. Rettung DM 1.200,-, E 08024/49655

P 22/31, Bi. 94, Gurtzeug Preche Magicl. (m. Protectoren), DM 1.000,-, 07451/8428

Paratech P24 27, Bj. 98, Check neu, VB DM 2.990,-, V 0231/1655080

Session L, Bj. 5/99, rot/weiß, VB DM 3.300,-, 089/ 66607144

Session M, Bj. 3/99, incl. Gurt m. integr. Rettung, Varia, und Carbon Integralhelm, DM 2.900,-, 06055/82124

Session M, Bj. 7/98, DM 2.200,-, 089/6701670 od. Fox: 089/67909038

Solution 23, Bj. 89, ohne Check, Gurtzeug, Helm, Rettung Charly, Bräuniger Verio, DM 400,-, © 0711/7541149

UP Cab, 131. 1/98, magenta, Check 2/00, DM 2.900,-, 09721/4609

UP Pickup 47, Bj. 11/95, DM 800,-, 07031/226653

UP Pickup 47, Bj. 95, mit UP Gurtzeug u. Rettung, sep. Perche Gurt, kompl. DM 3.800,-, V 06331/49847

Vision Classic L, Bj. 99, Gurtzeug Perche m. Rettung, DM 4.000,-, 0261/280445

Vision Classic M, Bj. 78, orange, Gurtzeug Sup Alt Moovie, Sup Ah Rettung m. Frontcontainer, Bräunigor Vario 0 11, Uvex Carbon Integralhelm, DM 4.900,-, 0033/389 303085

Vision Classic S, Bj. 8/97, 70-90 kg, Check neu, DM 1.900,-, 0804283622

1 2 upiacr

Vector Tandem, Bj. 2000, Retter Annular 36, Gurt. Magic Tandem incl. Protector, 0651/ 24240 abends od. e-mail: aklüwiinfo.uni-trier.de

1-2

Brizair 25, Bj. 91, m. Check u. Gurtzeug Minitex 110, Rettungsgerät, Vene Flytec 3010, alles günstig!, 07452/62230

1 2 GH

Advance Epsilon 3/28, Bi. 12/99, rot/gelb, Check 12/2001, V8 DM 4.200,-, 07121/890914

Advance Epsilon 3/28, 81. Mitte/99, rot, 90-107 kg, kompl. nn. Gurtzeug u. Rettung, DM 4.800,-, 08254/9317 od. 08131/71375

Arcus L, Bj. 4/99, blau, DM 3.600,-, 0209/144093

Arcus L, Bj. 4/99, blau, DM 3.300,-, 08272/9305 od. Fox 9306

Arcus L, Bj. 99, VB DM 2.600,-, V 07522/80317

Arcus M, Bj. 3/99, rat/weiß/ schwarz, DM 3.900,-, © 08324/7740

Arcus M, Bi. 6/99, blau, 80-110 kg, DM 3.200,-, 06659/ 1455

Arcus M, Bj. 10/99, DM 3.500,-, 07351/2727

Arcus M, Bj. 7/99, gelb, DM 4.300,- ind. Packsack, © 08041/740758

Arcus M, Bi. 5/99, dunkelblau, 06257/905933 od. 0171/6917622

Arcus M, Bj. 5/99, Sandedarbe, gelb/dunkelblau m. roter Schwinge, VB, 02206/5480

Arcus M, Bj. 6/99, Startgew. 80-110 kg, DM 3.200,-,

E 06659/1455

Arcus M, Bj. 4/99, blau/pink, DM 3.700,-, 06257/905933 od. 0171/6917622

Arcus 5, Bj. 99, 65-85 kg, rot, VB DM 3.300,-, V 02738/ 2337 od. e-nteil: Annette. Schneider@Sie. Adt-renz.de

Arcus S, Bj. 6/99, DM 3.800,-, 07031/226653

Atlas S, Bj. 4/98, pink, Check bis 12/00, 65 80 kg, Gurtzeug m. Rückeprotector, Rettungsger., Pucksack, kompl. DM VB 3.200,-, 040/7685505 od. 0178/6622888

Flair S, Bj. 9/98, lila, evt. m. UP Gurtzeug Aktion Lady, VB DM 2.500,-, V 08042/918118

Groove 5, gelb/weiß, Startgew. 65-85 kg, DM 2.800,-, © 08194/8205

Ignition XL, Bj. 3/99, blau/ weiß, DM 3.150,-, V 07044/ 940363 od. DscheyBi@t-online.de

P23 27, Bj. 9/96, orange, DM 1.500,-, auch als Kompletttausrüstung m. Gurtzeug, Protaktor, Rettung etc., Preis VB, © 040/ 5366977

Paratech P23 24, Bj. 9/96, lila, DM 1.500,-, auch als Kompletttausrüstung m. Gurtzeug, Protaktor, Rettung etc., Preis VB, © 040/5366977

Paratech P23 30, Bj. 5/97, kompl. mit Rettung u. Vette, DM 2.000,-, 07181/73953

Pro Design Relax 36, Bj. 4/98, VB, © 02541/87515

Pro Design Relax 36, Bj. 1/99, wg. Krankheit, DM 2.950,-, V 06201/54201

Saga Large, Bj. 1/99, 85-110 kg, DM 3.200,-, © 08238/ 958405

Sage XLarge, Bj. 1/97, mogenta, VB DM 1.650,-, V 07424/905360 noch 19.00 Uhr

Sage XLarge, Bj. 7/97, incl. Gurtzeug Magic, Reserve Annulur 22, nus Zeitmangel für VB DM 3.999,-, V 06187/292371 od. 0179/ 4192526

Sinus L, Bj. 6/98, blau, VB DM 2.500,-, © 08021/1564

Vector L, Bj. 7/99, weiß/blau, 95-130 kg, VB DM 3.250,-, V 0711/602523 od. 0172/ 7303024

Vector M, Bj. 5/99, VB, V 08362/2725

1 2 GX

P 21/29, Bj. 92, Check bis 2/2001, kompl. m. Sitzgurt, Protaktor, Beschleuniger, Rettung, Helm, Bräuniger Alte Varie P III, umständeh. für VB DM 1.800,-, V 0981/4815373 od. Fax: 4815374

P 21/29, Bj. 93, Check bis 1/2001, zus. m. Gurtzeug u. Rettung günstig abzugeben, 0551/795347

P 22/28, Bj. 93,1110/gelb, Check 7/2001, 80-105 kg, m. Gurtzeug u. Rettung, DM 800,-, (kompl.), © 07477/91242

2

A4-25, Bj. 94, Check bis 4/01, rot/lila, Beschleuniger, Packsack, Gurtzeug CC-Top, VB DM 1.200,-, © 04161/52179

A4-25, Bj. 10/94, DM 500,-, Gurt u. Protector u. Beschleuniger »Tigre« Bi. 10/94 m. Doppelkappen-Rettung columbus 18 Bj. 6/94 DM 700,-, Bräuniger Vario DM 250,-, alles zusammen mit neuem Charly Helm DM 1.300,-, Tel.. 0228/327656 (p) od. 0228/940-1242 (d)

Advance Alpha 25, Bi. 1/91, Gurtzeug Rodeo v. Charly, Rettung Revolution v. Charly, zusammen DM 1.200,-, V 06667/502

Advance Epsilon 26, Bj. 96, lila, Gurtzeug Skyline supersede u. Rettung m. Protector, VB, V 08024/49655

Advance Epsilon 29, Bj. 9/94, Check 4/2001, Rettungsgerät Firebird UP Action LX m. Protector, Helm Nocai Epic, Koch Schleppklinke, VB DM 1.800,-, 05542/73186

Advance Sigma III 27, Bj. 95, neuer Check bis 1/2002, weiß/lila, VB DM 1.700, V 07202/3441

Advance Sigma III 27, Bj. 6/97, Check 6/01, 80-95 kg, sky/pink, DM 2.500,-, Tel./Fax: 0201/405034 od. 0179/ 2142295

Advance Sigma III 30, Bj. 10/96, DM 1.400,-, 08067/ 780791

Advance Sigma III 30, Bj. 3/96, orange/lila, DM 900,-, © 08571/921343

Advance Sigma III 30, Bj. 10/96, DM 1.300,-, 08067/ 180791

Apollo 27, Bj. 92, Check bis 4/01, DM 300,-, Tel./Fax: 03944/61730

Apollo 27, Bj. 93, mintgrün, Kornpletttausrüstung, DM 1.000,-, 0711/864846

Aspect L, N. 3/98, blau/weiß, Check neu, incl. Gurtzeug Sup Air, Rettung Minitex 110 und Bräuniger Vario Basis, DM 2.500,-, V 0541/70442

Aspect L, Bi. 97, gelb/blau, VB DM 1.099,-, V 07153/49333

Aspect M, Bj. 10/96, Check, VB DM 2.000,-, V 07441/52492

Aspect S, Bj. 9/96, Check 6/200, DM 1.000,-, 0171/ 4930114

Bliss Large, Bj. 92, Check 2/02, incl. Gurtzeug, Rettung, Vario, Schleppklinke, Helm, DM 2.000,-, © 05245/5116

Compact 29, Bj. 95, weiß, Rettungsgerät Charly, Gurtzeug Edel, kompl. Preis DM 2.250,-, V 831/ 64349 ab 19.aa Uhr

Compact 29, Bi. 11/95, türkis/gelb, Check 11/2001, ggf. m. Gurtzeug Sup Air u. Rettungsgerät Comet, VB DM 2.300,-, 0911/ 302947 od. 0911/ 301711 (Fax) od. T.Houggüt-online.de

Compact 31, Bj. 9/96, blau/weiß, Gurtzeug, Rettung, Fußbeschleuniger, Handbuch, Packsack, © 03641/ 821621

Compact 33, Bj. 7/93, Check 6/97, Gurtzeug m. Rettung, Bräuniger Alte Vario PIII, günstig abzugeben, V 08803/60502

Compact 33, Bi. 94, gelb/lila, Check 9/00, DM 780,-, © 04521/ 76952

Compact 33, Bi. 93, Gurtzeug u. Rettung, Helm, Schuhe Hanweg Fly 2000 Gr. 43, Verb, Schleppklinke, Schnellpacksack einzel. oder kompl. DM 3.500,-, Ruft an, ich rufe zurück V 06704/1570

Compact 35 D, Bj. 93, gelb/violett/grün, VB DM 1.400,-, V 0049/ 1715142886 od. hansroessle@t-online.de

Discus 2000/70, gelb/grün, DM 500,-, V 08322/2628

Discus 2000/90, Bj. 95, wg. Zeitmangel zu verkaufen, VB DM 1.000,-, 0173/2485227

Discus 2000/90, Bj. 95, aus Zeitmangel, VB DM 1.000,-, V 0173/ 2485227

EQ Sport 26, Bj. 91, Check 6/2001, wg. Hobbyaufgabe, kompl. m. Gurtzeug Ailes de K Pro Tec und Charly second chance 96 u. Helm, Packsack u. Vario, DM 1.300,-, V 0711/2622742

EQ Sport 26, Bj. 91, Check bis 6/01, Wg. Aufgabe kompl. mit Gurtzeug Ailes de K Pro Tek, Vette, Helm u. Rettung, DM 1.000,-, Tel.. 0711/ 2622742

Frantic Plus M, Bj. 4/96, Check 6/00, weiß/orange, VB DM 1.100,-, V 089/986450

Frone Plus M, Bi. 5/96, rot/weiß, Check 6/00, Startgew. 80-110 kg, VHB 550,- Euro, V 0711/ 9950220 od. 0179/ 4909583

Frantic Plus M, Bj. 5/95, lila/gelb, Check neu, VB DM 1.500,-, © 08024/49955

Frantic Plus M, Bj. 4/96, Check 6/00, weiß/orange, VB DM 1.100,-, © 089/986450

Frantic Plus S, Bj. 4/96, weiß/orange, VB DM 900,-, © 08321/84621

Frantic Plus 5, Bl. 8/96, rot/weiß, Check 6/00, Gurtzeug Woody Volley m. Rettung, Höhenmesser, VB DM 2.500,-, rJ 040/ 7399080 od. 0172/ 4335779

G-Sport L, Bj. 8/96, gelb/weiß, Check 1/2002, u. Rettung Mayday Plus, m. Packsack, V 04244/7354

Galaxy, Bj. 1/97, Check neu, rot/pink/blau, VB DM 2.200,-, V 08328/202 od. 0172/ 6422028

Genair 24, Bj. 91, gelb/pink, -80 Rg, VB DM 200,-, 06192/ 43862 od. 0179/ 5085920

Marlin 26, Bj. 95, lila/weiß, 75-110 kg, DM 500,-, En 06831/88496 od. 0177/ 7279702

Marlin 26, Bj. 94, lila/weiß, Check bis 4/2001, VB DM 750,-, 0049/911515081 od. 0049/ 1795967785

Marlin 26, Bj. 10/94, lila/weiß, Check 7/97, Packsack, Gurtzeug Turtle, Rettung, Packsack, Vario Birdie Plus, Klinke BMK 1000, VB, 0711/ 9113336

Marlin 26, Bj. 94, Check, kompl. Packsack, Gurt., ggf. Rettungsschirm, VB, 0221/2583834

Marlin 29, Bj. 94, VB DM 700,-, © 07153/49333

Merck 29, Bj. 95, türkis/pink, DM 900,-, V 0711/3650927

Merak 29, Bj. 3/95, DM 999,-, V 02594/86325 od. 02594/991201

Merak 31, Bj. 7/95, ohne Check, Gurt, Packsack, VB DM 1.000,-, B.NIE-BAUM@GMX:DE

Merak 31, Bi. 9/95, weiß/rot/blau, Check bis 4/2001, DM 800,-, © 0171/ 1448471

Merck 31, Bj. 96, gelb/lila, Check neu, DM 1.000,-, Tel./Fox: 07307/ 21565

Hofungsm ssch luß!

Jede Haftung des DHV und seiner Mitarbeiter auf Grund der Vettfentilrhung des Gebrauchmarkts ist ausgeschlossen. Für die Klassifizierung der Geräte, ihre Lufttichtigkeit und die Angehen in den Anzeigen übernimmt der DHV keine Gewähr.

Merck 31, Bj. 11/96, weiß/türkis/pink, Check 1/2001, DM 1.000,- V 0172/ 7925943

Merck 31, Bj. 12/95, pink/lila, VB DM 1.400,-, 08194/ 332

Merck 31, Bj. 8/95, Check 2/02, DM 1.000,-, V 06754/ 96039

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

Mistral 30, Bj. 4/96, Check 4/00, m. UP Gurtzeug m. Protector u. Charly Rettung, VB DM 2.200,-, V 06341/930717 od. 0171/ 8453128

New Inf. Six Six Xtra, Bj. 91, VB DM 200,-, 0212/ 332496

Nova Axon 26, Bj. 9/97, violett/weiß/pink, VB DM 1.950,-, Tel./Fox: 0611/691462 od. ner.big@gmx.de

Nova Phocus 29, Bj. 95, Check 4/01, pink/weiß, VB DM 900,-, V 09131/56159

P 40 Biplace, Bj. 93, 145-200 kg, Tandemaufhängung, Packsack, DM 500,-, © 07544/ 72055

P 40/26, Bi. 7795, Check 2/01, VB DM 1.000,-, Helm Gr. XL, Gurtzeug Inka Air XT, VB DM 550,-, V 07724/21616

P 40/26, Bj. 92, Rettung Parasail Esprit-Light, Gurtzeug Sup Air Protech Airbag, Vario Bräuniger, Rucksack, DM 1.000,-, © 08157/ 900508

P 40/29, Bj. 6/93, m. Speedsystem u. Gurtzeug Skyline, kompl. VB DM 350,-, © 09561/ 790783

P 40/29, Bi. 93, weiß/pink, VB DM 450,-, V 08636/ 698891

Phocus 26, Bj. 94, Gurtzeug, Retter, Flytec Varia, Helm, alles zusammen VB DM 800,-, © 0173/ 9454532 od. 07032/83727 (Fax)

Phocus 26, m. Gurtzeug Skyline Su-

persede u. Rettung Minitec 110 u. Bräuniger Vorio, DM 1.500,-, 02923/7216

Phocus 26, Bj. 94, Check 10/00, blau/lila, VB DM 900,-, ☎ 0761/8098991

Phönix 28 U, Sitzgut Woody Volley L, 2 Sigma Rettung, Preis VB, 05407/5895 od. 858368

Pro-Feel 35, 85-105 kg, VB, (O) 02265/9411 (p) od. 02204/95200 (gesch.)

Saber L, Bj. 97, gelb/rot, Check neu, VB DM 2.600,-, V 06331/40532

Saber L, Bj. 7/97, blau/weiß, Check 10/2001, DM 2.800,-, t 0711/792836

Saber M, Bj. 97, weiß/rot, Check neu, DM 1.800,-, 0821/705917

Saber XL, hlou/pink, Check 12/00, DM 1.200,-, 06257/905935 od. 0179/6926808

Sensor L, B. 7/95, lilo, Beschleuniger, Packsack, VB DM 600,-, ☎ 07250/1698

Sensor L, Bj. 3/97, Check 4/01, pink, VB DM 800,-, V 0371/2603688 od. pfuellerüstfi.de

Sonic Large, Bj. 4/96, lila/weiß (Sonderdesign), VB DM 1.100,-, © 08321/71574

Sonic XLarge, Bj. 7/96, lilo, VB DM 1.200,-, ☎ 08322/4190

Sonic XLarge, Bj. 96, pink, 90-115 kg, DM 1.500,-, ☎ 0671/8960747

Saul L, 131. 97, Check bis 2/01, grün/weiß, VB DM 1.000,-, © 07684/909114 od. Fax: 406, e-mail: mottenhof.glottertal@t-online.de

Soul M, knallorange, Ideal f. Anfänger u. Einsteiger, incl. Gurtzeug m. Airbag u. originolverp. Rettungsgerät, aus beruflichen Gründen abzugeben, Preis: VB nur komplett, Tel./Fax: 089/7242444

Space 24, Bj. 93, Check 98, Gurtzeug Airseat Min Volo, Protector, Rettung Charly Revolution I, Packsack, Schuhe Gr. 39, Helm, kompl. VB DM 2.600,-, © 0208/6350772

Space 27, Bj. 94, pink, VB 890,-, Gurtzeug Modular, DM 290,-, 07121/279283

Space 27, Bj. 93, weiß/gelb, ohne GS, ohne tubehör, DM 400,-, V 0211/203253 od. GerhordAhrens@t-online.de

Space 27, Bj. 93, türkis, VB DM 250,-, V 0172/3532882

Spear M, Bj. 5/98, rot/weiß, 80-110 kg, VB DM 1.900,-, ☎ 09624/2236

Spear M, Bj. 5/98, rot, 80-110 kg, VB DM 1.700,-, 09621/803349 od. 09624/2236

Spear M, Bj. 4/97, lila/weiß, VB DM 1.400,-, 02738/2337

Spear M, Bj. 2/98, rot, 80-110 kg, DM 1.700,-, ☎ 06659/1455

Spear M, Bj. 2/98, rot, Startgew. 80-110 kg, DM 1.700,-, ☎ 06659/1455

Stellar 31, Bj. 12/92, mit Speeds, Check 4/2991, türkis, incl. Sitzgurt Dimensionevolo u. Rettung Charly Second Chance, DM 1.000,-, V 089/6351825

Stellar 33 mit Speeds, Bj. 92, gelb, (treck 3/2001, DM 400,-, ☎ 0171/6150982 od. 08989890213

Super Space M, Bj. 95, pink, 70-95 kg, Check 6/2001, VB DM 1.800,-, V 0821/572422 abends

Super Space M, Bj. 8/94, DM 890,-, (O) 06051/74325

Synto 27, 13j. 10/96, 70-110 kg, mit Speedsystem u. Packsack, ohne Check, VB DM 900,-, mit neuem Check DM 1.300,-, 03535/22103

Synto 27, Bj. 94, rot, Check 6/2000, mit großem Packsack, DM 750,-, V 07253/920820 ad. ernol: 07253920820@t-online.de

Synto 27, Bj. 94, Check 6/00, rot, Packsack, VB DM 900,-, 07253/920820 od. 07253920820@t-online.de

Synto 27, Bj. 9/96, Check 6/2000, mit Gurtzeug Husky, Protector, Helm, Bräuniger Vorio, Rettung und Schleppklinke, VB DM 1.500,-, wg. Hobbyaufgabe, n 07333/3111 od. 07333/922598 (Fox)

Vision L, Bj. 94, lila/weiß, VB DM 1.500,-, n 08662/419616

Vision L, Bj. 5/94, blau/weiß, Check 10/2000, VB 1.200,-, (?) 0231/5581281

Vision L, Bj. 9/94, lila/weiß, VB, ☎ 02739/7204 od. 0173/2768690

Vision L, Bj. 94, pink/weiß, ohne Check, DM 800,-, 04521/76952

Vision M, Bj. 6/94, Check neu, lilo, VB DM 1.000,-, n 0170/4417314

Vision M, Bj. 5/95, orange, Check fällig, DM 900,-, n 09829/654 od. 555

Vision M, Bj. 4/95, petrol/weiß, Check neu, VB DM 850,-, (auf Wunsch mit Gurtzeug (Airbag)+DM 400,-, Tel./Fax: 07303/5581 od. 0171/8506075

Vision M, Bj. 95, grün, m. UP Gurtzeug Action Gr. L. zus. DM 1.500,-, ☎ 08662/8286

Vision S, Bj. 95, Rettungsgerät Charly, Gurtzeug Edel, kompl. DM 1.750,-, ☎ 0831/64349 ab 19.00 Uhr

Vision 5, Bj. 94, pink, Check bis 3/2001, 60-90 kg, VB DM 800,-, V 0179/3990287 od.

sven.kuller@student.uni-tuebingen.de

Zenith 26, Bj. 92, 70-100 kg, Speedsystem, Check 4/2001, DM 900,-, V 0511/314800

r

Apache 23, Bj. 10/92, lilo/weiß, Speedsystem, Gurt Sithng Bull, Rettung RS 2, DM 1.500,-, 0170/4306924 od. 09971/2312 (Fax)

2 GH

Advance Sigma 4/27, Bi. 7/99, rot/blau, NP DM C500; für DM 4.500,-, 05361/23200

Airwave Fusion M, Bj. 7/97, 80-100 kg, gelb, Check bis Nov. 2001, DM 2.500,-, V 0621/8281860

Apco Bagheera M, Bj. 8/99, blau, DM 3.850,-, (j) 089/74548217

Astrid L, Bi. 6/98, dunkelblau/weiß, DM 3.200,-, (O) 02336/81650 od. 0171/8255513

Astral M, blau/weiß, VB DM 2.850,-, 06164/1438 od. 0172/9627124

Astral M, Bj. 1/99, gelb/blau/pink, VB DM 3.200,-, 02204/24267 od. 0172/2876030

Astral M, Bj. 6/96, VB DM 3.000,-, (O) 08363/6874

Astra' M, Bj. 1/99, gelb/blau/pink, VB DM 3.500,-, (ab 23.2.2000 abzugeben), ☎ 0221/1492524 (dienst.) od. 02204/24267 (p)

Astral M, Bj. 6/98, blau/weiß, VB DM 2.400,-, 08363/6874 abends

Astral M, Bj. 12/98, gelb, VB DM 3.200,-, V 089/986450

Astral M, Bj. 11/98, gelb, VB DM 3.200,-, n 0172/7686637

Astral M, Bj. 98, blau/weiß, 1/8 3.450,-, 06164/1438

Flame L, Bj. 7/97, incl. Beschl., Packsack, Schutzhülle, DM 1.500,-, Tel./Fox: 09847/443

Nova Axon 24, Bj. 5/97, blau, DM 1.800,-, ☎ 069/511715

Nova Axon 28, Gurtzeug Skyline Supersede incl. Rettung, Varia Bräuniger, VB DM 2.222,-, auch einzeln, ☎ 07424/601241

,n miKCA>

Wir sehen,
brauf s

Flugsport

Overalls

in 21 Größen
und verschiedenen Farben!

Jetzt Prospekt anfordern.

Nova X-Ray 24, Bi. 8/99, rot, VB DM 2.900,-, V 07441/951822 od. 0173/ 4714565

Paratech P60 30, Bj. 97, lila/weiß, VB DM 2.900,-, 09561/790783 (ab 18.00 Uhr)

Shape L, Bj. 99, lila, 100-130 kg, Performance, VB DM 2.700,-, (i) 08284/8053 od. 0171/6041494

Shape M, Bj. 4/98, Check fällig, mit Werbeaufdruck, DM 1.500,-, © 08051/2120

Shape M, Bj. 98, Check neu, DM 1.500,-, © 089/439005-41 od. Fax: 08102/729314

Spear S, Bj. 3/99, weiß/ schwarz, VB DM 2.200,-, 02738/2337 od. e-mail: Gundolf.Schneideret-online.de

Tecno M, Bj. 6/96, Check, Gurtzeug, Rettung, Packsack u. Alte VB DM 2.200,-, Tel./Fax: 040/88129329

Paratech P42 M, Bj. 3/99, violett/weiß, VB DM 3.800,-, © 08024/ 479251

relH.

Frantic M, Bj. 4/96, Check 6/00, weiß/orange, VB DM 1.100,-, © 089/986450

Advance Omega 4/28, Bj. 97, gelb, DM 1.500,-, © 089/3243361

Advance Omega 4/28, Bj. 9/97, weiß/grün, Check bis 1/2002, DM 2.000,-, V 08665 /1208 od. 08665/ 929225 (Fax)

Advance Omega 4/31, Bj. 11/97, blau/neongelb, DM 2.800,-, © 06398/1610

Aerologic 55, Bj. 9/93, Check 12/00, lila/weiß, 80-125 kg, Comet Gurtzeug, Parasail Esprit Light, Rettung, Check 12/00, kompl. DM 900,- © 0911/ 618494

Aerologic 55, Bj. 93, Check bis 7/00, DM 450,-, Gurtzeug Venblon Lige, DM 90,-, © 08665/ 547

Bermuda 28, Bj. 5/94, blau, DM 1.000,-, © 06887/92213

Barracuda 28, Bj. 9/91, Check 4/2002, DM 950,-, V 036450/ 31084 od. 0179/ 2925122

G-Sport M, Bj. 96, weiß/orange, Check bis 4/2001, VB DM 1.200,-, © 0049/911515081 od. 0049/1795967785

Genair 26, Bj. 92, m. Gurtzeug u. Rettung, VB DM 500,-, © 07333/ 3111

Genesis M, Bi. 97, Check neu, violett/weiß, DM 1.800,-, V 06887/ 92213

Nova Vertex 28, Bj. 3/98, weiß, 100-130 kg, VB DM 1.800,-, © 07021/53829

Nova Xyon 24, mit Gurtzeug u. Rettung sowie Vario Fly 3005, kompl. DM 2.800,-, 06321/ 49847

Sonic Medium, Bj. 7/98, weiß, DM 3.000,-, © 0172/ 7863075

Tension L, Bj. 9/97, weiß/schwarz, DM 1.000,-, © 07652/6195 ob 19.30 Uhr

Ventus L, Bj. 4/98, blau/gelb, Check neu, Gurtzeug Charly Streamer, Rettung Charly II, DM 2.600,-, © 0171/6533742

Ventus L, Bj. 4/99, gelb, DM 2.700,-, © 06773/418 od. 0171/ 4948073

Ventus M, Bj. 98, Check 5/99, VB DM 1.400,-, Gurtzeug u. Rückenschutz m. Rettungsgerät Charly Streamer, VB DM 600,-, 08555/245 od. 0171/6533742

Ventus M, Bj. 98, blau/gelb, 80-110 kg, VB DM 1.800,-, © 017 1 / 65337 42

Genair 226, Bj. 91, gelb/rot/blau, AireBulle, Protec Helm, DM 460,-, © 07202/ 3441

ZX large, Bj. 97, mit Check, günstig abzugeben, Tel.. 0761/709019

Bonanzu L, Bj. 3/99, gelb, DM 2.900,-, 08248/7600 od. 0172/8220699

Bonanza M, Bj. 5/99, VB, © 08243/2679 od. 0172/ 8314459

Finesse Plus, Bj. 3/98, weiß, DM 600,-, 08248/7600 od. 0172/8220699

Ozone Proton M, Bj. 8/99, VB DM 4.000,-, (t) 0172/ 7688220

Ozone Proton M, Bj. 8/99, blau/weiß, VB DM 3.200,-, © 0171/3194571 od. 09772/ 1085

Ozone Proton M, Bj. 8/99, VB

DM 4.200,-, © 0172/ 7688220

Rocket L, rot, VB DM 3.700,-, © 07176/6209

Spark M, Bj. 97, blau, VB DM 1.000,-, © 0172/3532882

Spark 5, Bj. 4/98, check 6/2001, VB DM 2.300,-, © 02902/58132

Ventus 2 L, Bi. 5/99, gelb, DM 2.990,-, V 06773/418 od. 0171/4948073

Ventus 2 I., Bj. 5/99, DM 3.500,-, 0043/7287/8414 od. 0172/7077275

Energy L, Bj. 8/95, pink/gelb, auf Wunsch Check neu, VB DM 850,-, © 09183/8035

Energy L, Bj. 5/95, weiß/rot/gelb, auf Wunsch Check neu, DM 650,-, incl. großer Packsack, © 09183/8035

Escape S, Bj. 9/98, VB DM 1.200,- © 0172/7688220

Kestrel 248, Bj. 90, pink, m. Gurtzeug So⁹ring Ligth Plus, DM 400,-, V 07224/1640

Minna 30, Bj. 8/94, Sonderdesign, DM 800,-, © 08772/ 915044 od. Saenger@vm.fu-muenchen.de

Phantom 49, Bj. 92, Check 99, grün, Sitzgurt Vonblen Lige m. Beschleuniger und integr. Rettung Charly SC 90, Bräuniger Alte Vario LCD 5, DM 089/6252040

GH

Airwave XXX-M, Bj. 98, tot/weiß, DM 1.000,-, © (gesch) 089/439005-41-50(Fax)

Spark Bj. 99, grün, 100-125 kg, DM 2.200,-, auch Tausch mögl. © 06831/122779 oder ijk@online.de

Hängegleiter

1,2

Alfa, Bi. 89, pink/neon, Speedbar, Rüder, Charly Pinguin 182 cm incl. Rettung, Toli Dachgepäckträger, Vario/Höhen/Fahrtmesser Bell Cockpit 652, ohne Check, DM 990,-, © 02641/202715 od. Achim_Mazu-rekude.ibm.com

4 Oscars für
jeden Jahr in
der Film
industrie

Ch_ ft:4;r unseren
t r 1.X. gab es
eine Oscar-
Verleihung:

Stefan Müller

Daniel Loritz, Gabor Tasi,
Stephan Hüglin

Oscar für beste Vorbereitung der
DM-Gitarre
Alexander Staudacher

Oscar für beste Regie
Stephan Hüglin



made
in
cyber
space

DHV J-2
5 2 km/h

FIREBIRD SKY SPORTS AG

fon +49(0)8362/9832-0

x 983019

www.firebird.de

GRIECHENLAND 1 Woche ÜF HEIMES 650,- DM PARAGLIDING ATHENS

Seminare: Flugtechnik / Thermik,
Sicherheitstraining, Safari,
Tandem, Paramotor

Kleine Gruppen, Betreuer mit 10jähriger
Ausbildungs- und Flugerfahrung in den
Fluggebieten, Reparatur, Verkauf, Verleih

Tel. 01714580260 (Kontakt in Deutschland)

Tel. 0030944717713 / Fax 06145938448

e-mail: em@paragliding.org

homepage: www.paragliding.org/hermes



Fliegen in Thüringen

OSTTHÜRINGER GLEITSCHIRMSCHULE
LEUTENBERG

U laufend Anfängerkurse

U Luftfahrerscheine

U Tandemausbildung

U Thermik- und Streckenflugkurse

U Flugsafaris in die schönsten Fluggebiete

U Windenschleppausbildung

U Flugtechnikseminare

U Sicherheitstraining

U Fliegershop

Rosenthaler Str. 25 • 07338 Leutenberg

Tel.: 03 67 34/3 03 57 Hare: 01 71/5 14 27 82

<http://www.OstthueringerGleitschirmschule.de>

OstthueringerGleitschirmschule@t-online.de

KIEWS! Ab sofort UL-Ausbildung zum Motorschirmfliegen

Kalender 2000

Weiterbildung / Reisen

Jede Woche:

- A-Schein / SOPI-Kurse
- Höhenflugkurse
- Grundkurse

[he://www.bles](http://www.bles)

Alfa, Bj. 89, Kompletttausrüstung, gink/neon, Speedbar, Räder, Cholry Pinguin 182 cm, incl. Rettung, Toll Dachträger,

Vario/Höhen/Fuhrienmesser Ball Cockpit 652, ohne Check, DM 990,-, 02641/202715

Calypso 165, Bj. 90, ohne Check, VB DM 900,-, Retter Firebird R 3, DM 500,-, Bj. 97, Kniehänger groß UM 80,-, Wasmer Vrillo Speed DM 200,-, 02351/140528

Calypso 165, Bj. 93, Check neu, Ersatztrapezrohre, VB DM 1.800,-, ohne Check DM 800,-, © 07835/1424

Delta 16, Bj. 86, Check März 2001, weiß/pink/schwarz, mit Kniehänger, DM 500,-, lars.wink@gmx.de

Nimbus 62/15, Bj. 89, pink/orange, Speedbar, Aero-Safe Steuerbügel, div. Zubehör. VB, 040/5248987 od. 0177/5248987

Nimbus 62/15, Bj. 88, gelb/orange, Speedbar, Aero-Safe Steuerbügel, div. Zubehör, Preis VS, 040/5248987 od. 0177/5248987

Nimbus 62/15, Bj. 88, Gurtzeug Sting Bj. 92, Vorm Flytec 3028, komni., 089/7591928

Spectrum 144, Bi. 93, Check neu, blou7gelb/magenta/violett, Klapptrapez, 2 Ersatzsteuerbügel, VR DM 2.500,-, V 06357/96447

Sting 154 ohne VG, Bj. 5/97, magentol/schwarz, mit XC-Segel, Räder, Speedbar, Aerosafe-Steuerbügel, VB DM 3.700,-, 07231/565642 ob 18.00 Uhr

Supersport 143, Bj. 92, Preis VB, V 08035/6901

Supersport 153, Bj. 6/94, Check neu, blau/weiß, DM 3.000,-, Ersatzsteuerbügel, © 07122/9723 od. 07122/ 820001 (Fox)

Supersport 163, Bj. 93, DM 1.500,-, © 08061/37310

Supersport 163, Bj. 5/96, Ersatzteile, Räder, Regenülle, VB DM 4.200,-, V 08131/321031

Swing, Bj. 89, gr. Räder, 2 Ersatzrohre, Check 96, VB DM 390,-, 07361/73579

Uno, Bj. 91, Sting-Integralgurt 1,82 er mit Schirm Bj.91, VB, © 07307/928234

Uno, Bj. 88, m. Kniehänger, ohne Check, VB DM 800,-, © 06251/983399

Vektor, Bj. 94, Check erledigt, pink/gelb/pink, 2 Steuerbügel, Räder, Regenschutzhülle, DM 2.400,-, Tel./Fox: 04165/1277

Vektor, Check neu, Integralgurtzeug u. viel Zubehör, DM 3.000,-, V 07025/2440 od. 0172/7349083

Vektor, Bj. 93, Keller Integralgurt, günstig gegen Gebot, 0203/9281837

Vektor, Bj. 9/98, VB DM 3.900,-, V 089/572957

2

Funfex, Bi. 91, Packsach kurz u. lang, inc. Cholry Pinguin, Gurtzeug (93), Rettungssystem u. Bräuniger Basis Variometer zu verkaufen, VB DM 2.500,-, 01773/214942

Funfex, Bj. 93, Sportaufgabe wg. Krankheit, 2 Steuerbügelseitenrohre, Helm, Räder, DM 1.500,-, Kellergurt mit Schirm gratis! (c) 0201/485382

Funfex, Bl. 91, VB DM 2.200,-, V 0170/4073901

Funfex, Bj. 91, 60-90 kg, VB DM 2.800,-, V 0170/4073901 od. 0741/31453 (Fox)

GT **Top**, Bj. 90, pink/gelb/weiß, Check 3/00, VB DM 350,-, 02581/ 632673

Impuls, Bj. 88, Check neu, Räder, Kniehänger, Rettung, kompl. DM 2.000,-, 06201/182715

Impuls, Bl. 91, weiß/multicolor, Check Iris 6/2001, DM 1.000,-, 036332/21131 od. 0170/ 5524067

Impuls, Bl. 91, Top Farben, Check 7/2000, VB DM 1.350,-, 0209/499306

Impuls, Bj. 89, gelb, 4 Steuerbügelrohre, 02339/2017

Impuls, Bj. 88, Check neu, Kniehänger, Rettung, Räder, DM 1.750,-, 06201/186984

Impuls 14, Bj. 94, Check bis 3/2001, Ee sotszsteuerbügel, DM 2.200,-, cr 0171/2656447

Impuls 14, Bj. 90, blau, Gurtzeug Dimensionevolo, ca. 180 cm, ei. Reserve Sigma Elite 31, © 0177/2308651

Impuls 14, Bj. 91, pink/türkis, Check 6/2001, Speedbar, DM 2.000,-, © 0172/7255759

Impuls 14, Bj. 91, Räder, div. Zubehör, VB, 0170/2225484 od. Fax: 06201/961880

Impuls 14, Bj. 88, VB DM 600,-, © 0561/7398330

Impuls 14, Bj. 89, Weiß/pink, mit Rädern, VB DM 600,-, (plus Check), © 06421/982674

Impuls IC, Bj. 94, lila/weiß, ohne Check, VB DM 1.900,-, V 089/84059370 od. 0172/4120592

Jet Atlas 14/16/18, 2 Stück u. viele Ersatzteile, DM 500,-, © 06201/186984



K 4 Komplettausrüstung, Bj. 95, Ersatzsteuerbügel, Fliegerhelm Gr. L, Pinguin Gurt m. Rettungsschirm 160-190 cm U. Verb 110 II, umständeh. wg. Nachwuchs zu verkaufen, zusammen DM 2.800,-, V 0221/794448

Laminar 14 Easy, Bi. 6/99, VB DM 7.000,-, 07183/ 8302

Laser, Bj. 91, Check 8/2001, neon/weiß, VB DM 900,-, oder Tausch gegen Spectrum, Vector oder ähnliches, @ 0173/ 8598179

Laser 12,8, Bj. 6/92, für leichte Piloten, weiß/lila, Check bis 7/2001, m. Rädern, VB DM 1.150,-, V 0721/469512

Polaris Touring 15, blau/weiß, Räder, Kniehänger, Helm etc., günstige Anfängerausrüstung, 08856/ 933011

Reflex CS, Bj. 5/93, weiß, Check 12/00, VB DM 1.200,-, 07071/ 610419

Sting 154 XC, Bj. 8/99, mit Regenhülle für DM 5.500,-, @ 0171/ 1242427 od. 07734/ 934242 (Fax)

Ultra Sport 147, Bj. 3/99, rot/blau/weiß, speziell Mylar-Anströmkannte, Steck-Radsystem, NP DM 9.200,-, für DM 6.800,-, © 09131/ 993512 ab 20.00 Uhr

Ultra Sport 147, Bj. 7/99, aramid/rat/weiß, Zubehör: Winglets u. Ersatztrapez, VB DM 5.500,-, 09905/70044 od. Fax: 70045

Ultra Sport 166, Bi. 5/98, Steckräder, Klappbasis, VB DM 5.000,-, © 069/5481523

2.3

Blitz 137, Bj. 92, VB, DM 1.000,-, 0911/5067067

Blitz 155, Bj. 3/93, lila/apricot, div. Ersatzteile, Check 10/00, VB DM 1.300,-, V 02203/180926

Bullet Cut, Bj. 6/99, orange/weiß, DM 6.000,-, © 0821/61730

Bullet Cut, Bj. 6/97, blau/weiß, VB 4.500,-, oder Tausch gegen 2 m Gerät, V 05371/53674

Bullet Cut-S, Bj. 10/95, magenta/gelb, DM 4.000,-, 08362/ 93121

Bullet RCS M, Bj. 2/97, weiß, Check, incl. Carbon Speedbor m. Kuppen u. integrier. Varia u. GPS (od. Kompass), Heckflosse m. Klappsystem, VB DM 5.900,-, 0043/ 662-834977 od. Fax: 0043/662-84221222

Cross Country 155, Bj. 98, Nieder/orange/weiß, 100-145 kg, Mngelts/Röder, Klappbasis, DM 4.200,-, © 09174/1549 od. 0171/ 4549158

Cross Country 155, Bj. 7/98, Zubehör, Bräuniger Varia, Ersatztrapez, VB DM 6.000,-, V. 09905/ 70044 od. Fax: 70045

Klassik 13, Bj. 96, weiß/gelb/grau, DM 2.500,-, Winglets, 0761/8098991

Klassik 13, Bj. 3/97, weiß/blau m. Pser und Gurtzeug einschl. Rettung, VB, 06328/ 564 od. 06321/930332

Klassik 13, Bj. 96, m. Winglets, gelb/weiß/grau, VB DM 2.500,-, V 0761/8098991 od. 0172/ 7382778

Klassik 14, Bj. 6/96, 05103/ 825456

Klassik 14, Bj. 96, Winglets, VB DM 2.500,-, V 07725/ 7819

Klassik 14, Bj. 95, m. Winglets, VB DM 2.600,-, V 0721/686681

Klassik 14, Winglets, 4 Jahre alt, VB DM 2.500,-, © 07725/ 7819

Laminar 13, Bj. 5/96, DM 3.800,-, © 08035/1338 od. 2020

Laminar 13, Bj. 3/96, weiß/türkis/violett, VB DM 4.200,-, © 02248/1755

Laminar 13/ST, Bj. 4/98, weiß/orange/schwarz, m. Wippaufhängung u. 2 Ersatzsteuerhügel, DM 5.500,-, 05105/ 58074 od. 0172/4395647 od. email: thomasheussing@compuserve.com

Laminar 13/ST, Bj. 4/98, orange/sw/ws, VB DM 6.300,-, 05105/58074

Magic 165, Bj. 83, weiß/rot, Check fällig, Kniehänger, Rettung Parcsd, AFRO Cirrus 8000, kompl. DM 700,-, V 08671/3900 od. Fax: 72985

Merlin 148, Bi. 6/95, gelb/grün, VB DM 3.300,-, 0761/53035

Merlin 148, Bj. 6/98, DM 4.500,-, 0043(0)663 9446850

Merlin 158, Bj. 8/98, blau/weiß, Zubehör, DM 5.600,-, V 0821/582843

RCS, Bi. 5/97, blau/weiß, m. Heckflosse, DM 6.000,-, 08364/987199

Speed TL, Bj. 97, weiß/lila, V3 DV, 5.700,-, 0171/3650362

Speed TL, Bj. 4/98, DM 5.000,-, V 09441/21034 od. 09441/99500

Speed TL, Bi. 97, DM 4.500,-, 07162/45704

Sunrise 13, Bj. 6/97, weiß/blau, Zubehör: Varia IQ Basis, Gurtzeug m. Rettung Charly, VB DM 4.400,-, 05763/94-1995 od. 1996

Twister, Bi. 98, 03 DM 6.000,- © 0651/2012839 tags. od. e-mail: akCewiinfo.uni-trier.de

Haftungsausschluß!

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

Typhoon small S4+, zu verschenken, © 07031/654484

3

AT 145, Bj. 92, mit XC-Packsack, DM 500,-, 0941/ 563007

AT 145, weiß/neongrün, 2 Ersatzrohre, Räder, DM 2.500,-, 07753/5041 ab 14.00 Uhr

AT 145, Bj. 7/92, Check bis 12/99, incl. 2 Trapezrohre u. 2 Packsäcke (normal e. XC) VB DM 1.800,-, 06851/70405 ubends

AT 158, Bj. 9/90, Tel.. 06146/ 2390

AT 158, Bj. 93, Check fällig, VB DM 850,-, 02171/731867

Made 1 32,3h 95, weiß/pink, Steuerbügel, DM 1.900,-, V 0170/4868889

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

Flie ri auf der
Emberger Alm,
wohnen am
Weißensee!



9 Apartmentbaus
schwarzenbacher

<http://schwarzenbacher.oel.net/>

• Günstige Wochenpauschale!
Ausflüge auch in andere
Fluggebiete:

- Zettlersfeld/Lienz i. Osttirol
- GoldecWSpittal a. d. Draun.

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

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

Auch für Clubs und
Vereine sehr interessant.

Zwei starke Partner

Der Sicherheitsplan, der genug Geld fürs Hobby läßt!

- Noⁿ ——— Monatliche Berufsunfähigkeitsrente bei Verlust der Arbeitskraft bis Alter 60 Jahre ohne jegliche Verweisung (max. 3.000 DM monatlich)
- ON^r · Sofortige, hohe finanzielle Absicherung der Familie im Todesfall
- Planmäßiger Kapitalaufbau
- Ohne Prämienzuschlag für das Flugrisiko

Nutzen Sie die Vorteile und informieren Sie sich!
Bitte den Info-Coupon ausschneiden und einsenden.

Info-Coupon

Bitte einsenden an:

GERLING

Gerling
Industrie-Service GmbH Südwest
z.Hd. 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 _____

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 21 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 30-jähriger Mann muß für einen Todesfallschutz von 100.000 Mark eine Berufsunfähigkeitsrente in Höhe von 2.000 Mark monatlich und einen Kapitalaufbau von 25.000 Mark (inklusive Gewinnbeteiligung 59.000 Mark) eine Monatsprämie von 153,20 Mark aufbringen. Rechnet man die derzeitige Gewinnbeteiligung sofort mit in die Prämie ein, reduziert sich diese auf 134,40 Mark. Der Schutz gilt bis zum 60. Lebensjahr. Zu diesem Zeitpunkt erfolgt auch die Kapitalauszahlung.

Blade 141, Bi. 94, orange/lila, Steuerbügel, DM 1.600,-, © 0171/7654858

CSX 5, weiß, Bj. 10/98, nehme auch guten Turmdrachen in Zahlung z. B. Turm Laminar WW XL, F 1 etc., VB DM 4.500,-, © 0171/ 7227211 od. 02385/1437

CSX 5, Bj. 9/98, DM 6.500,-, © 036424/53696 abends

Desire 141, lila/weiß, Räder, Steuerbügel, 2 Packsack, VB DM 1.200,-, © 07134/903160

Desire 141, Bj. 2/99, incl. 1 Seitenrohr u. Räder (Smorties), flieder/magenta/weiß, DM 1.900,-, © 08368/9296

Foil 152 Combat, Bj. 91, ohne Check, DM 800,-, © 089/ 1236199 od. 089/83964448

Foil 152 Combo, Bi. 93, weiß/mint, Sleeves, DM 1.000,-, © 08731/1039

Laminar 14, Bj. 4/98, Flour pink/Flour yellow, VB DM 6.300,-, © 07835/65252 od. 0171/746863

Laminar 14/ST, Bj. 97, DM 4.800,-, © 07623/3971 od. 0041/56-2218575

Laminar 14/ST, Bj. 5/98, DM 6.500,-, © 02262/91341

Merlin 133, Bj. 7/95, gelb/mint/gelb, 2 Trapezrohre, DM 2.900,-, © 0721/3514760 bis 16.00 Uhr od. 06348/1227 abends

Moyes XS 142 haha, Bj. 93, VB DM 1.500,-, © 02338/912755 od. Fax. 3667

RamAir 154, Bj. 94, gelb/magenta/weiß, 2 Packsäcke, DM 2000,-, © 08021/7764

RamAir 154, Bj. 94, Check neu, 2 Packtaschen, 2 Aerosafesteuerbügel, blau/weiß/pink, DM 2.500,-, © 0511/805521 od. 0179/3940392

Reflex, Bj. 10/94, Check 2/2001, gelb/schwarz/mint, DM 2.500,-, © 02581/634841

Reflex, Bj. 91, VB DM 1.300,-, © 02291/6699

Reflex, Bj. 8/92, Räder u. Ersatzbügel, pink/weiß/neongelb, VB DM 1.800,-, © 0711/ 6771008

Reflex, Bj. 92, wg. Umstieg auf GS, Ersatzsteuerbügel u. -basis, Check auf Wunsch neu, DM 1.800,-, © 0179/4958638 od. eisfeld@uni-freiburg.de

gebraucht

Reflex, Bj. 93, Check a. Wunsch, m. 2 Ersatztrapez S-Rohre, Räder, gelb/cyclam, DM 1.900,-, © 06203/ 13099

Reflex, Bj. 93, Check 6/99, schöne Farben, DM 1.450,-, © 089/ 8562391

Rumour 14,5, Bj. 93, Check bis 2/2001, leichter Schaden »Riss i. Hintersegel«, 6 Steuerbügel, VB zus. DM 300,-, © 0241/55-7520 od. Fax -7508

SP 11, Bi. 92, weiß/pink, DM 1.000,-, © 0172/7863075

Stealth 12 kpl, Bi. 8/97, weiß/violett, DM 4.000,-, © 08051/ 89498

Stealth 14 KPL 2, Bi. 5/99, gelb/blau, DM 6.900,-, Tel./Fox: 08732/6525

Super Xtralite SX4, Bj. 5/97, Ersatzsteuerbügel, DM 3.900,-, © 07161/814965 priv. od. 07161/937030 gesch.

Viagra 14, Bi. 7/99, Segelatencaps, Neoprenverkleidung, weißshellblau/weiß, DM 7.990,-, © 06664/ 40165

Xtralite 137, Bj. 12/93, Check bis 2/2001, mit Original-Steuerbügel, VB DM 1.850,-, © 0711/7193972 (tag.) od. 0711/7653225 (abends)

Xtralite 137, Bi. 8/95, Check 12/2000, blau/weiß, Räder, VB DM 1.800,-, Tel. 030/6766449 abends

Xtralite 137, Bj. 94, DM 1.900,-, © 0171/4149108

Xtralite 147, Bj. 95, weiß/blau/weiß/lila, DM 2.700,-, © 06044/3272 od. Fox 3242

Xtralite 147, Bj. 95, VB DM 2.900,-, © 02594/86325 od. 02594/991201 (Fax)

Xtralite 147, Bi. 94, kein Check, VB DM 1.200,-, © 09189/1480

Xtralite 147, Bj. 7/95, neongelb/weiß, DM 2.500,-, © 0561/283476

Xtralite 147, 5 Jahre ohne Check, VB DM 600,-, © 0043/6643381679

Xtralite 147, Bj. 95, Vollmylar, DM 1.500,-, © 05321/304527 od. 0177/4266404

Zephir CX, Bj. 95, mit viel Zubehör, VB DM 1.500,-, © 02761/40874

Huf tungsausehluß!

Jede Haltung des DHV und seiner Mitarbeiter auf Grund der Verröfentlichung des Gebrauchtmarkts ist ausgeschlossen. Für die Klassifizierung der Geräte, ihre Lufttuchtigkeit und die Anguhen in den Anzeigen übernimmt der DHV keine Gewähr.

Atos, VS, © 0171/4704158

Atos, © 0172/2365003 od. 08021/90571

Atos, Bj. 5/99, weiß/rot, 3 E, DM 13.650,-, © 02151/318444

EI, Bi. 7/99, VB, © 08774/ 1402 od. 0171/ 2322871

Exxtacy, Bj. 8/97, VB, © 08074/794 abends

Exxtacy; Bj. 5/98, blau/weiß, DM 9.500,-, © 08234/6931

Exxtacy, Bj. 97, gelb/weiß, DM 8.000,-, © 0371/4573401

Manta Fledge II B, VB DM 2.500,-, © 0172/2365003 od. 08021/90571

GS-Rettung

Firebird RS 2, bis 125 kg, Bj. 8/99, DM 670,-, Tel. 089/74548211

Firebird RS 2, bis 125 kg, DM 690,-, © 06257/905935 od. 0179/6926808

Charly Revolution II, DM 400,-, Tel./Fox: 08031/84904

Oskar 16, Bj. 93, DM 230,-, © 07252/957863

Airea Smile 36, VB DM 950,-, Manuela © 07382/7177 tags. od. 07026/370633 abends

Firebird RS 2, Bj. 2/97, -120 kg, DM 690,-, © 0179/ 5085920

Haftungsausschluß!

Jede Haftung des DHV und seiner Mitarbeiter auf Grund der Veröffentlichung des Gebrauchtmärkte ist ausgeschlossen. Für die Klassifizierung der Geräte, ihre Lufttuchtigkeit und die Anzeigen übernimmt der DHV keine Gewähr.

GS-Gurtzeug

Edel Hero mit Protector, Bj. 10/94, DM 280,-, © 06051/74325

Charly Elite, grün m. Minirex, DM 950,-, © 05361/23200

Paratech Modular inkl. Schaumprotector u. Automatikschließen, fester Kreuzgurt, daher als Passagengurt oder für Schirm ohne Beschränkung, DM 220,-, © 0172/7925943

Dimension Volo, 180 cm, DM 500,-, © 0179/5085920

Airea Diwan M, NP DM 798,- für VB DM 500,-, Manuela © 07382/7177 tags. od. 07026/370633 abend

Airea Diwan M, Bj. 98, VB DM 350,-, Manuela © 07382/7177 tags. od. 07026/370633 abend

Revolution, Doppelkappe, Bj. 95, DM 450,-, © 06201/182715

Charly Rettung, Bj. 92, DM 100,-, © 0171/4149108

HG-Gurtzeug

Charly Highlight, Gr. 175-185, Sonderdesign, Funk/Fototasche, Rucksack, DM 900,-, 1.400,-, © 07183/8302

Kniehängergurtzeug, VB DM 80,-, © 06421/982674

Integralgurt mit Rettung, VB DM 500,-, © 0561/7398330

Skyline Gurtzeug, lila/sonderdesign, 170-175 cm, VB DM 280,-, © 06283/51663

Smoking Racegurt, 172 cm, DM 450,-, © 0171/4149108

Integralgurt Charlie, mit Charlie Rettung, 170-185 cm, VB DM 700,-, © 0170/4073901

Kniehänger einschl. Rettungsgerät, Bi. 86, DM 200,-, © 0451/793392

Charly Pinguin m. Packsack, Gr. 185 cm, rot/schwarz, © 08191/2638

Kniehänger APCO Aviation, Bj. 89, VB DM 50,-, © 040/5248987 od. 0177/5248987

Integralgurt Sting-Shifter, 160-165 cm, Bj. 93, m. vielen Extras, DM 350,-, © 089/8562391

Liegegurt Rarer Spaghetti, Bj. 10/98, Rettung, Foto u. Funktasche, Rucksack, Gr. 170-175 cm, © 0821/61730

Sonstiges

Integralhelm, XL, weiß, DM 60,-, © 07253/920820 od. e-mail: 07253920820*-online.de

Schuhe Hanawag Fly 2000, Gr. 7, grau/grün/lila, 6797, DM 250,-, © 05130/40645

Integralhelm Charly Insider, Gr. L, VB 100,-, © 089/986450

Modell Gleitschirm, Sky Surfer 2000, Schirm 120x46 cm, Elektromotor, Fernsteuerung 27 MHz, DM 340,-, © 089/7854387

Bräuniger Basis 10, DM 410,-, © 06257/905935 od. 0179/6926808

GS-Motor, 360 cm, 20 PS, NE DM 6.950,- aus gesundh. Gründen für DM 5.000,-, © 05245/5116

Spezial Handschuhe »Fly«, DM 89,-, © 08034/8990

Funkgerät Yaesu FT 415, DM 380,-, © 08841/4671 od. 0170/9414925

Hall-Speedmesser incl. Halterung, VB DM 55,-, UVEX Integralhelm, Gr. M = 57/58, VB DM 60,-, © 040/5248987 od. 0177/5248987

2 Funkgeräte, Albrecht RL 102 und Standort C 160, kleine Maße, große Reichweite incl. Zubehör auch zum Flugfunk-Empfang geeignet, NE ca. DM 1100,- für VB DM 600,-, © 06332/56254 od. Fax: 06841/18413410

Funkgerät »Albrecht« AE 102, 2 m Band, DM 275,-, © 089/38225682 gesch. od. 089/4391119 priv.

2 EuroCom El 0 von Stabo, schön leichte LPD's, Stück VB DM 200,-, © 07033/690230

Skywatsch eolt, solarbetriebener 3-d Geschwindigkeits- und Windmesser, NP DM 140,-, für DM 90,-, © 07202/3441

1 Packsack, wasserdicht, 5,50 m, DM 120,-, © 0711/6771008

4 Funkgeräte, sehr klein, 433 MHz m. Postzulassung, 2 Helmsprechset, DM 70,-, drahtlose Kamera DM 200,-, © ab 17.00 Uhr 07033/549633

Bräuniger Alto Vario Basis SP, Steig-/Sinkakustik, 2 Höhenmesser, Memo, incl. Tasche, 2 Jahre, DM 400,-, © 08845/758510

'Com IC-A20, MK II, mit kompl. Zubehör, VB DM 650,-, © 02641/25688

Windmesser (solarbetrieben), DM 45,-, © 06201/31900

Koch-Schleppklinke für Winden- und UL-Schlepp geeignet, DM 70,-, 06201/31900

GS-Motor, VO DM 4.500,-, © 0170/9249782 od. 06187/291680

Drachentiefmagermagazin 1987 - 195, Flug Revue 1977 - 1983, div. Fliegermagazin. »Aero Ruevue, Aero Internation. und Adler (BWL)-Hefte zu verkaufen, © 07129/600630 od. 0171/6750760

Sup air Protector, 11 cm m. Durchschlagschutz, DM 50,-, © 02302/698931 od. e-mail: OKa.WanguOt-online.de5

Bräuniger AV Competition mit PC-Zubehör, FP DM 600,-, © 030/70130614 od. 0172/3866609

Garmin GPS 38, mit Autoladegerät, Tasche, VB DM 220,-, © 02641/25688

Schwarze Minimum, Motor überholt, Spezialauspuff, m. Gurtzeug, Fallschirm, © 06283/51663

Variometer Afro Cumulus 8000, DM 150,-, © 0451/793392

Packsack von Airea, Bi. 99, blau/schwarz, DM; 180,-, © 040/482976

Helm, rot/metallic, Gr. 55, DM 80,-, © 0179/5085920

Handfunkgeräte I Com IC.2 Set mit Akku-Batterien, VB, © 0173/2647779

Kefflar Helm, DM 150,-, 07361/73579

2 Handfunkgeräte S 200 Motorola m. Zubehör, © 08191/2638

Wohnmobil DB 608 mit abschließb. Dockbox f. 2 Drachen, kompl. Ausgestattet, Gasanlage, Herd, Heizung, Dusche, WC, 3 Schlafplätze uvm., VB DM 8.500,-, Tel.. 0171/4861775 Reiner

LCD-Display und Gehäuseoberseite f. Bräuniger I0-Serie, DM 100,-, © 07224/1640

2 Stabo-freetalk-Funkgeräte, legal auf 2 m, mit Zubehör, zum 1/2 Preis zu verkaufen, 08665/1208 od. Fax: 08665/929225

Gesucht

TSV-Taltitz, kostenloser, leichter GS-Gurt für Schnupper-Aufziehhüngen bei Übernahme der Versandkosten, © 037436/84953

HG-Motorgurt Mosquito 120 qcm, Tel./Fax: 04861/690040 od. 0170/1869026

Vario mit Steig-/Sinkakustik, Höhenmesser ggf. m. Höhenspeicher, Fabrikat egal, 06249/4792 Gerald od. Fax: 06133/4901278

Packsack für Saphir 17 bzw. Zephir, Tel.. 0711/586251 Fax: 574698

Airwove Klassik 14 od. 15, neuwertig, © 08857/1582

Hängegleiterturzeug mit Rettung, 180 cm, 70 kg, (Süddeutschland) und Varia mit Fahrt., © 07522/6586

Reisepartner(in) gesucht von Gleitschirmflieger mit viel Freizeit für gemeinsames Fliegen im europäischen Raum, © 0172/9483026

VERLOREN in Bassano

12.03.2000 am Landeplatz für Drachen, Keller-Karpenfurt mit Helm, Vario, Rettung und Honschuhen. Welcher Pilot hat diese Gegenstände gesehen oder in Verwahrung genommen, bitte bei mir melden Rainer Weber, 07161/388623. Über Finderlohn können wir reden.

Magic Six Ersatzteile (Flügelrohr, Basis, 11-Verspannung) © 02903/7627 od. 0175/3771730

Troll-Träger für Hängegleiter, © 0711/586251 od. Fax: 574698

Funiac XT, © 07621/69523

Reise(Flug)partner(in), mit od. ohne Schirm, gesucht von pens. Lehrer, Sopi seit 1993, eignet Campingbus, ab Sept. 2000 - Mai 2001 weltweit. Alter ist unwichtig, H. Giese, e/o Marke Bach, A-4852 Wyregg

Gestohlen

Gestohlen wurde am 2.02.2000 ein Expeditionsgleitschirm Fee X Funiac XT (gelb/hinten rat). Er besitzt kein Gütesiegel und fällt sofort durch sein extrem kleines Packmaß/Gewicht auf. Für Hinweise mit Rückerhalt des Schirmes DM 1.000,- Belohnung. 0172/2442318



etzt gibt es Viagra auch als Nasenspray. Die Wirkung tritt angeblich in Sekundenschnelle ein, Das wäre doch auch was für unsere Gleitschirme, keine Klapper mehr! Man könnte dann absolut hirn- und gefühllos in jedes Lee brettern, unterm Fliegen Brotzeit machen, die Steuerleinen bräuchte man nur nach zum Kurven. Auch wenn ich hier vielfältigen Widerspruch ernten werde, ich bin davon überzeugt, daß gerade das »Klappen« des Gleitschirms einer seiner Hauptvorteile ist, auch wenn ich ab und zu gerne darauf verzichten könnte. Jedes Rascheln, jedes Entlüften, vor allem jeder Klapper zeigt es an, wenn wir uns in einem Luftbereich bewegen, bei dem alle Warnlampen angehen müssen. Auch ist es mir lieber, wenn bei Luftturbulenzen mein Segel ein Ohr hängen läßt, als wenns mich überschlägt, wie es manchmal unseren »steiferen« Fliegerkollegen passiert. Ich bin auch schon mit »unklappbaren« Kappen unterwegs gewesen, sei es durch Ventile oder Stangen, diese Erfahrungen spart man sich besser. So »unproblematisch« ist es gar nicht, mir hat es da z.B. mal beim Rausfallen aus einem starken Bart das steife Segel umgedreht. Da der Schirm nicht durch Entlüften reagieren konnte, wurde das Untersegel zum Obersegel!

Wer bereit ist, ein bißchen Übungszeit in unseren Flugsport - es ist doch ein Sport, oder? - zu stecken, wird mit Klappern problemlos zurecht kommen. Über Bodentraining wurde schon viel geschrieben, wer seine ersten freiwilligen Klapper unter Anleitung eines Fachmannes gemacht hat, sollte auch bei Trainingsflügen immer wieder üben, sein Fluggerät trotz eines eingeklappten Ohrs auf Kurs zu halten. Ich bin davon überzeugt, daß der Großteil der Unfälle mit eingeklappten Schirmen dadurch passiert, daß man vor lauter Angst Liberreagiert. Wenn man's geübt hätte, würde man wissen, mit wie wenig Bremsleinenzug sich die Segel meist am Abdrehen hindern lassen. Sollten von unseren 30 qm nur noch 20 qm tragen und wir verhindern das Wegdrehen, muß es schon saudumm zugehen, wenn wir uns bei den dann vielleicht 4 misek, Sinken weh tun!

Um hier kein falsches Bild zu zeichnen, auch ich bin absolut der Ansicht, daß durch »aktives fliegen« ein Großteil aller Klapper vermieden werden kann. Man muß halt durch dosierten Bremsleinenzug immer genau unter seiner Kappe hängen und alle Veränderungen des Anstellwinkels ausgleichen, dann braucht der Schirm kein Viagra. Das ist leichter geschrieben, als getan und erfordert sehr viel Übung. Wer nicht üben will, sollte halt nur bei absolut ruhigen Verhältnissen mit einem sehr einfach zu beherrschenden Gerät fliegen. In anderen Sportarten akzeptieren

wir das seltsamerweise auch, kaurneiner von uns bildet sich ein, eine »Streif« mit Ski genauso ru terdormern Z kön en; wie ein Hermann Meier, obwohl wir uns a bei einem mutlich höchstens den Haxn brechen w den. Aber bei gen, wo »Bodenberührung« oft viel schmerzlicher endet, es nach der Devise, wenn einer fliegt, kan jeder fliegen!

ie Szene G gibt es jetzt schon recht nge. Manchen, hoffentlich der Mehrzahl, gefällt's, man hen nicht. So ist das Leben. Ab und zu erreicht mich s anpost«, eine davon möchte ich meinen treuen Lesern nic vorenthalten: »schon laenger verfolgen wir (13 Damen) Ihre »Szene G« und langsam reicht es uns gewaltig! Ihre sexistisc en Aeuserungen gegeneuber Frauen oder auch abwerten e Kommentare betreffend »Preussen« oder »Flachlaender...¹ Oder wie stellt man sich »Babsis« zum Beispiel vor? Wie i- das gemeint? Blond, blauaugig und blood ... MW! Typische usagen von solariengebraeunten, schwanzgesteuerten Ma nern, die jeden Tag ihren »tollen« Body vorm Spiegel pose Vor kurzem hatte ich die »Ehre« Sie in Bassano zu beobach ten: arrogant, eingebildet, selbstherrlich; man koennte meinen, Sie waeren der Groesste, so stolzierten Sie ueber den Startplatz und schwangen lautstark Reden. Als ob Sie das Gleitschirmfliegen erfunden haetten! Apropos Trampen: Seien wir doch mal ehrlich, wenn ein alter Tattergreis - grauhaarig, zitternd - am Strassenrand steht und unter der Last des Gleitschirms fast zusammenbricht, ist es doch wirklich kein Wunder, wenn alle vorbeifahren! Wir fordern hiermit die Veröffentlichung dieses Schreibens in der nächsten DHV-Info-Ausgabe! Falls dies nicht geschehen sollte, halten wir uns eine anderweitige Veröffentlichung offen. Diese wird Sie dann wahrscheinlich noch haerter treffen!!! Hochachtungsvoll«

Zwei kleine Anmerkungen: das Schreiben erreichte mich am »Unsinnigen Donnerstag« und ich bin nicht solariengebräunt.

Noch ein tröstlicher Satz für uns alle, wenn wir mal wieder abgesoffen sind, vom Erfolgstrainer Anthony Robbins (berät u.a. Pamela Anderson, Bill Clinton, Andre Agassi - mich leider nicht): »Erfolg ist das Ergebnis richtiger Entscheidungen. Richtige Entscheidungen sind das Ergebnis von Erfahrung. Erfahrung ist das Ergebnis falscher Entscheidungen.«

f > X 1471111111 11%





DHIV SHOP 2000

1. Outdoor Jacke

Multifunktionsjacke mit Stickerei auf linker Brust und am Kragen hinten. Verstellbare Ärmelbündchen und Gummizug am Bund. Abfütterung mit Qualitätsfleete. Außen zwei Seitentaschen und Ärmeltasche links. Brusttasche innen links mit Klettverschluss. RV-Abdeckung innen.
 Oberstoff: 1azzati New Ulk, High Tech Line aus 100% PA mit Beschichtung, Wassersäule 2000mm, atmungsaktiv und winddicht.
 Futter: Pontetorto Qualitätsfleete, 100% BL, 160g/qm
 Farben: schwarz und blau
Größen: 5 - M - L - XL
 Preis: 199,00 DM/1101,80 EUR



2. V-Neck

Piquet S-Shirt mit V-Kragen, 100% gekämmte Baumwolle, 260g/qm, feingestricter 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 Start

Piquet Polo-Shh-t mit Dreiknopfleiste aus 100% gekämmter Baumwolle, 190g/qm. Kleine Stickerei auf linker Brust. Feingestricter Kragen und Ärmelbündchen, durchgehendes Kragenband, flache Doppelnähte an Kragen, Ärmeln und Bund
 Farben: schwarz und blau
Größen: S - M - L - XL
 Preis: 41,00 DM/121,00 EUR



4. T-Shirt

Jersey T-Shirt aus 100% gekämmter 8W, 180g/qm. Feingestricter Kragen, flache Doppelnähte an Kragen, Ärmeln und Bund. Durchgehendes Nackenband. Einfarbiger Rückenprint „Spread your Wings“.
 Farben: schwarz und blau
Größen: 5 - M - - XL
 Preis: 28,00 DM/114,40 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.dhiv.de



6. Abgehoben - in Tuchfühlung mit den Alpen
 Ein Bildband von Andreas Busslinger
 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 exzellente Grafik machen die CD-
 ROM mit umfassenden Informationen über
 Drachenfliegen und Gleitschirm-fliegen zum
 multimedialen Erlebnis. Hardware-
 Mindestvoraussetzung: 486er mit Soundkarte
 und CD-ROM-Laufwerk und Mouse, läuft auf
 allen Windows und Mac-Versionen.
 Preis: 34,80 DM/(17,80 EUR



9. FREE
 »Der freie Finge
 in Bild und Text.
 Bildband von Ulrich Grill mit
 Stimmungs- und Action-
 bildern vom Drachen- und
 Gleitschirmfliegen.
 Reichhaltiger Textteil,
 160 Seiten.
 Preis: 98,00 DM/50,10 EUR



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



23. Deutsche Fluggelände Karte
 500 Fluggelände für Gleit-
 Schirre und Drachen sind in
 dieser Karte mit den
 wichtigsten Informationen
 beschrieben. Der Clou: Die
 Karte ist als normale Straßen-
 karte mit praktischer Faltung
 und als Fluggebletsrührer zu
 verwenden.
 Preis: 18,00 DM/19,20 EUR



24. Aktiv Gleitschirm fliegen NEU!
 Der neue Lehrfilm stellt sämt-
 liche Inhalte des Performance-
 Trainings vor und zeigt die ent-
 sprechenden Übungen. Das
 Video ist in erster Linie für die
 engagierte Fort- und Weiter-
 bildung in Schulen und Vereinen
 geeignet, es soll aber auch der
 Interessierten Piloten, dem in-
 teressierten Piloten am
 heimischen Fernseher Lust
 auf Training und Weiterbildung
 machen.
 Herstellung:
 Charlie Jöst zusammen mit dem
 DHV-Lehrteam.
 Filmdauer 42 Minuten.
 Zum Verkauf als VHS-Video
 Preis: 40,00 1311/20,45 EUR

(Ohne Abbildung)

10. Prüfungsfragen

- Pur Befähigungsnachweise A Hängegleiten, A Gleitsegeln, Preis: 24,00 DM/12,30 EUR
- Für 13 Hängegleiten, B Gleitsegeln, GS-WI denschlepp, 1-i G-Win de nschrepp, VWindenfahrer, Preis: 20,00 DM/10,25 EUR
- Für Flugfunk, Preis: 700 orri3,60 EUR
- Prüffragen Lernprogramm für Theorieausbildung:
 Voraussetzung: DOS-Rechner 286 oder höher, DOS 5.0 oder höher, Diskettenlaufwerk 3 112 Zoll, Festplatte, je eine Diskette für die Ausbildung Hängegleiter A-Schein, Gleitsegel A-Schein, Gleitsegel und Hängegleiter 8-Schein, Preis pro Diskette: 24,00 DM/12,30 EUR

11. Rettungsschnur-Set

Bestehend aus 30m Nylon-Flechtschnur und 30g Bleigewicht; Preis: 8,00 DM/4,10 EUR
12. icaa-Karten

Alle Kartenblätter der BRD: (München, Hamburg, Hannover, Berlin, Stuttgart, Frankfurt, Nürnberg, Rostock), Preis: 1730 DM/18,70 EUR je Blatt

13. Flugbuch für Drachenflieger und Gleitsegler

Rubriken: Flug Nr., Gerätetyp, Datum, Ort, Höhendifferenz, Flugdauer, Wetter, Wind, Bemerkungen und Vorkommnisse, Fluglehrerbestätigung, Erste.Hilfe-Anweisungen.
 Preis: 8,00 DM/4,10 EUR

14. Drochenfliegen

Das Lehrbuch für Anfänger und Fortgeschrittene von Peter Janssen und Klaus monier; weitere Autoren Peter Cröniger und Knut v. Heutig; erweiterte und auf den neuesten Stand gebrachte Neuauflage. Preis: 48,00 DM/24,60 EUR

15. Drachenfliegen für Meister

Herausgegeben von Peter Janssen und Klaus Tanzlen weitere Autoren Helmut Denn, Dr. Victor Herde und Peter Criaffiger; zahlreiche Abbildungen, Preis: 48,00 DM/24,60 EUR

16. Gleitschirmsegeln

Das Lehrbuch für Anfänger und Fortgeschrittene von Peter Janssen, Christoph Kirsch und Klaus Tänzler Erweiterte und auf den neuesten Stand gebrachte Neuauflage
 Preis: 48,00 Dte24,60 EUR

17. Gleitschirmsegeln für Meister

Das Buch über Ellegen mit Hochleiste, Streckenfliegen, Alpines Fliegen. Von Toni Bender, Peter jansser, Klaus Tänzler, Sepp Gschwendtner, Peter Cröniger, Dr. Victor Henle; reich illustriert.
 Preis: 44,00 DM/22,60 EUR

18. Info - Sammelordner

Preis: 0,50 DM/0,26 EUR

19. Starten, Steuern, Landen mit dem Gleitschirm

Der Lehrfilm zeigt die Geltschlm-Flugtechnik entsprechend dem Lehrplan. Über den reinen Lehrnutzen hinaus ist der Film auch schön anzuschauen. Herstellung: Charlie Jöst zusammen mit dem DHV-Lehrteam. Filmdauer: 20 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video. Preis: 30,00 DM/15,35 EUR

20. Starten, Steuern, Landen mit dem Drachen

DHV-Lehrfilm für Drachenfliegen. Darstellung der richtigen Flugtechnik Brr den Start, den Flug und die Landung Herstellung Ralf Heuber 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 Gütesiegeltests der Drachen und Gleitschirme, Ausloten der Grenzbereiche durch extreme Flugmanöver bei den Testflügen. Herstellung: Charlie Jöst. Almdauer: 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: 1905, zusammengestellt von Charlie Jöst 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: _____

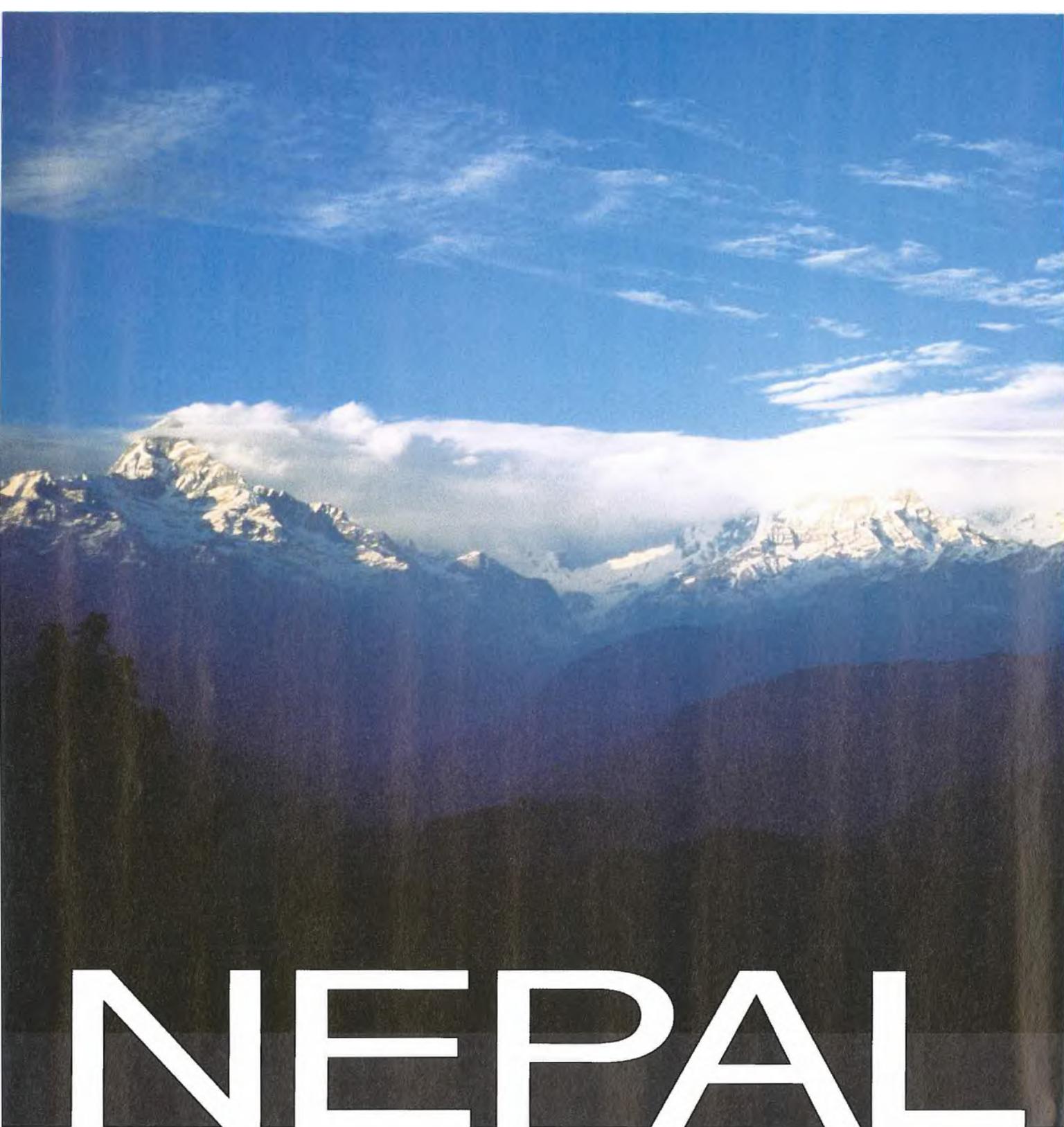
email: _____

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.



NEPAL

Gleißendes Sonnenlicht, glitzernde Schneekristalle - nur noch ein Schneefeld von etwa Zoo Metern trennen mich vom Gipfel!

Auch wenn die es in sich haben - hier auf 5.000 Metern können die Atemzüge schon ganz schön anstrengend werden, und dennoch: Diese Eindrücke sind gewaltig - die Ruhe hier heroben, das im Sonnenlicht funkelnde Schneefeld

mit den vom Wind bizarr geschliffenen Formen - und darüber das tiefe Blau des Himmels.

Nur der Rhythmus des eigenen Atems und das Knirschen unter den Sohlen der Bergstiefel ist in dieser endlosen Stille auszumachen - oft verliere ich mich, ich denke nicht mehr - ich bin unheimlich frei!

Irgendwann taucht plötzlich Thomas über mir

neben den Gebetsfahnen auf, Christian ist ein paar Meter vor dem Gipfel - die schneeweißen endlosen Berggipfel des Himalajas werden immer mehr und zum Greifen nah! Wir haben es geschafft! Auch wenn es kein Achttausender ist stellt sich ein unbeschreibliches Glücksgefühl ein (Freunde von mir behaupten, ich fange erst richtig an zu leben, wenn ich über 2.000 Meter



*Gleitschirm-Trekking in 11 epal.
Kein anderes Fluggerät eignet sich
er die Verbindung Bergsteigen-
liegen so wie der Gleitschirm
Mglehrer Kravanja war
rrt einer Gruppe im Himalaja
nterwegs und erzählt.*

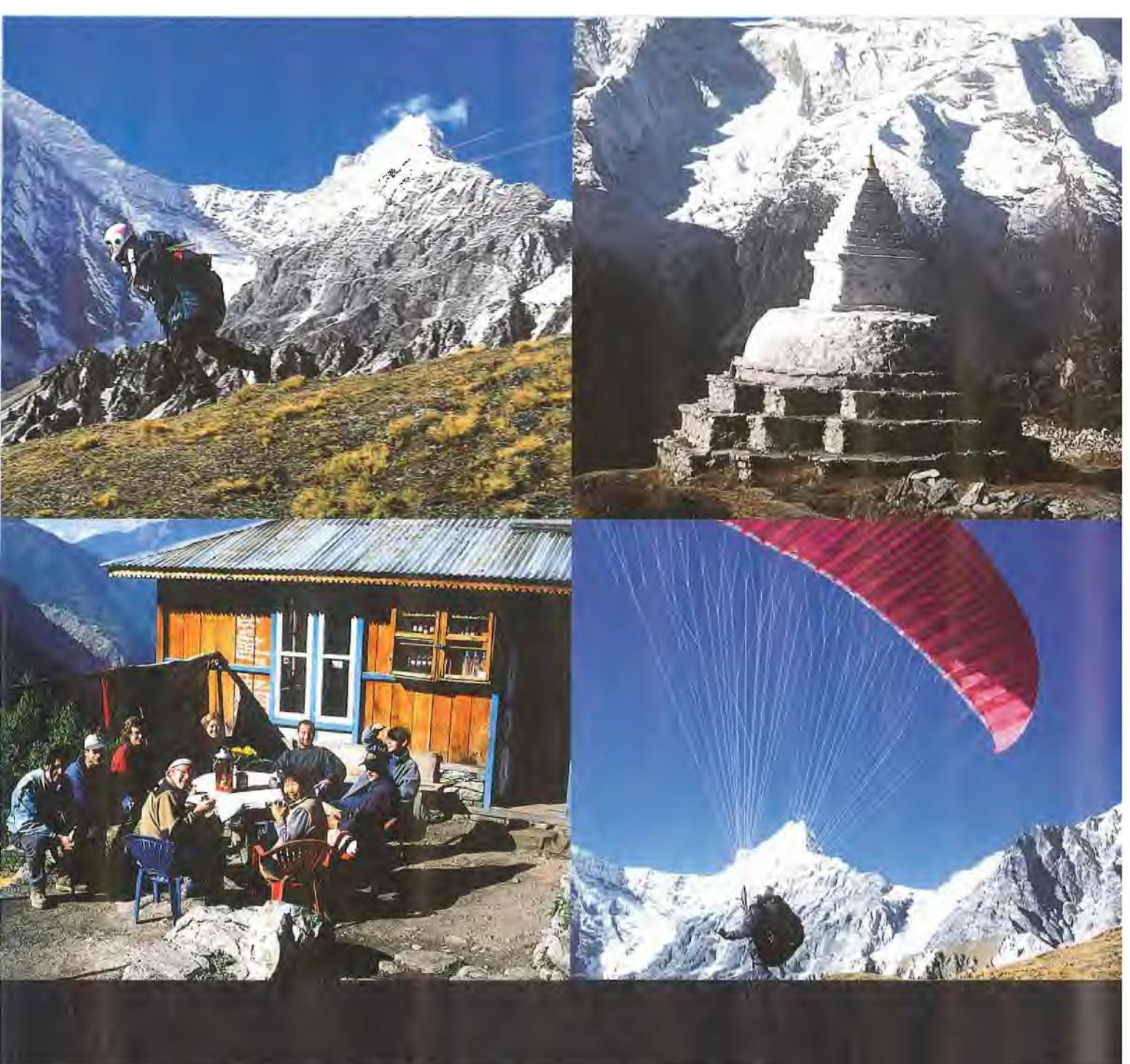
bin - was würden sie jetzt hier erst sagen)!

Unsere Träger sind nicht mit hoch gegangen, wir wollten sie von den unnötigen Strapazen und von den zuletzt auch nicht ungefährlichen steilen Passagen der vom Schnee bedeckten Felsen verschonen - auch wenn es jetzt von hier heroben optimal zum Fliegen wäre. Sie warten etwa 2000 Höhenmeter unter uns, wo wir einen

idealen Startplatz für unsere Schirme gefunden haben und sie sich jetzt an einem ruhigen warmen Sonnenplätzchen ausruhen können. Diese Männer leisten Unvorstellbares und finden dennoch immer Zeit für ein strahlendes Lächeln!

Jetzt taucht unter uns noch Judith und weiter hinten ihr Paul mit unserem nepalesischen Bergführer Khanza auf. Sie werden wohl den

Abschluss unserer »Gipfelstürmertruppe« für diesen Tag bilden. Judith, die wohl mit die meisten Bedenken hatte, solch eine Tour zu unternehmen, kann es kaum fassen hier heroben angekommen zu sein. Eigentlich wollte sie sich heute auch mit dem Rest der Gruppe einen Pausentag in unserem Sherpa-Dorf im Tal gönnen.



Noch vor Tagen, als wir unseren ersten Trekkingtag begannen, wollten wir es kaum wahrhaben, dass wir bald einen so schönen Gipfel erreichen und dann auch noch so traumhafte Flugbedingungen vorfinden werden - tiefblauer Himmel, leichter Aufwind zum Starten und das vor einer Kulisse unzähliger schneebedeckter 6- und 7-Tausender des Himalajas. Sind wir doch in Kathmandu nur mit knapper Not einem asiatischen Platzregenschauer entkommen und auch das Ende unseres ersten Trekkingtages stimmte mit seinen Wetterankündigungen nicht optimistisch.

Wir hatten einen Sherpa namens Lama dabei, der uns versprochen hat, er wolle nur das beste Wetter für uns bestellen. Kleine Erinne-

rungen an heimische Hüttenwirte oder Kärntner Pensionsbesitzer wurden wach - aber siehe da, unser Lama - der nebenbei noch für die Hüttenreservierungen zuständig war - hat sein Bestes getan und auch sein Wort für die restlichen zwei Wochen gehalten!

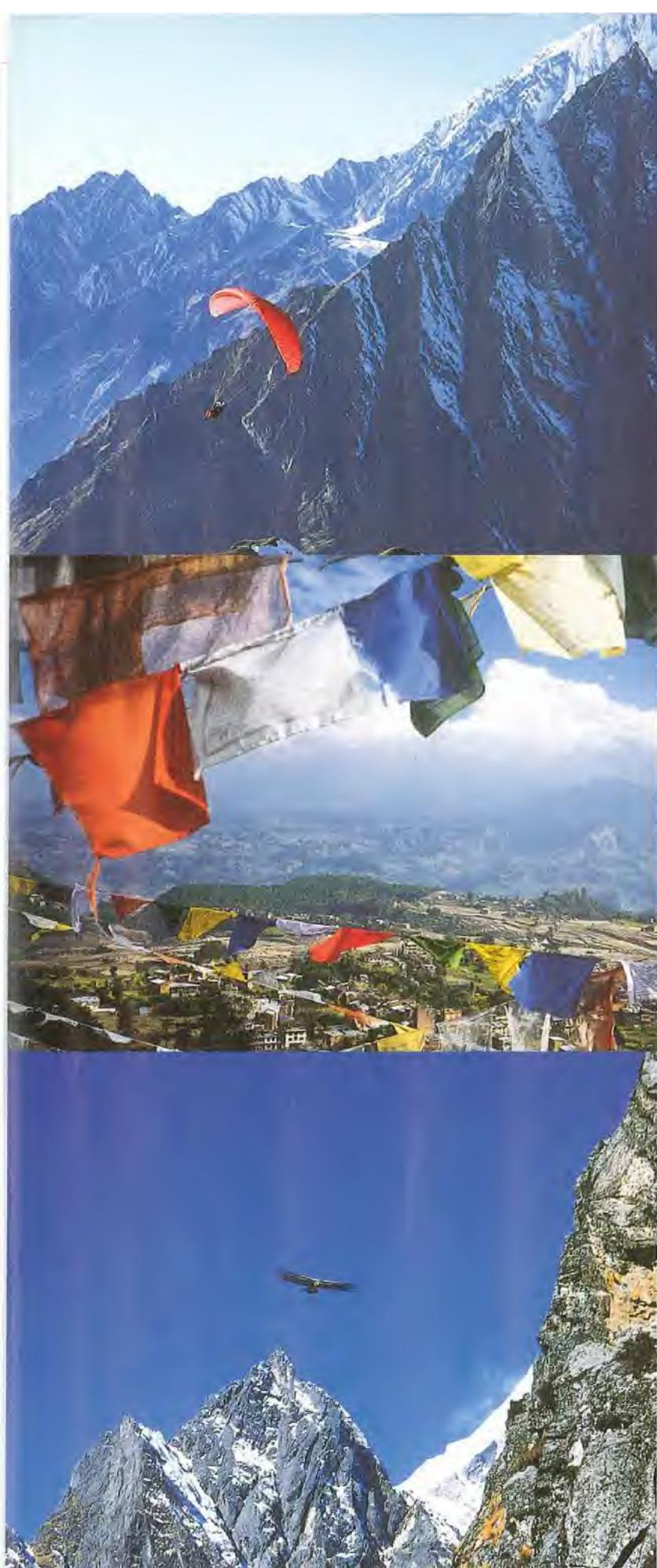
Dabei gibt es längst keinen Grund zur Wetersorge, da der Dezember mit zu den niederschlagärmsten Monaten des Jahres in Nepal gehört. Aber wir »Deutschlandwetter-Geschädigten« geraten leicht in Panik, wenn wir nur ein paar graue Wölkchen am Himmel sehen.

Wie immer ist das Schöne viel zu kurz und so kann auch die euphorische Gipfelstimmung bei diesem Panorama nicht endlos ausgekostet werden, wir müssen ja noch absteigen und

schließlich wollen ja die meisten von uns noch starten und die jetzt langsam abklingende Thermik für einen ruhigen Flug ins über tausend Meter tiefergelegene Tal ausnutzen.

Nach den mehr oder weniger anstrengenden ersten vier Trekkingtagen (an denen der ein oder andere Teilnehmer vom erwarteten Durchfall nicht ganz verschont geblieben ist) ist dies heute unser zweiter Flugtag. Gestern sind wir zur Akklimatisierung auf einen »kleineren« Gipfel von ca. 4.200 Metern gestiegen, um uns zum ersten Mal richtig einzufliegen.

Thomas hat bei guter Thermik den Rest der Teilnehmergruppe, die bereits auf dem Weg zum nächsten Gipfel war, mit 200 Metern, Startüberhöhung beinahe eingeholt. Davor hat er



mir noch erzählt, in den Alpen noch nie über 2.500 Metern geflogen zu sein - dies hat er also jetzt auf einen Schlag beinahe um das Doppelte(!) überboten.

Der Empfang später vor den einheimischen Kindern war überwältigend, als einer nach dem anderen am Landeplatz direkt vor unserem Dorf eingelandet kam. Wir waren überwältigt und tief zufrieden mit unserem ausgefüllten »Gipfeltag«!

Die Eindrücke dieser Tage waren so einzigartig, dass es schwer ist, dem noch etwas draufzusetzen: Die Landschaft - die Abendstimmungen in diesem von gewaltigen Schneebergen umringten Dorf, der nächtliche Sternenhimmel - über dem alten Kloster mit seinen bunten Gebetsfahnen - oder unsere Bergerlebnisse und die Flüge.

Jeder erlebt und erfährt diese Eindrücke auf seine Art und Weise. Sicher müssen auch die Lebensumstände hier auf 4.000 Meter verarbeitet werden. Dies ist für uns von der Zivilisation verwöhnten Mitteleuropäer sicher auch nicht immer ganz einfach. Aber gerade das ist es auch vielleicht, was den Erlebnisreichtum später so prägt.

Völlig unproblematisch ist das Fliegen hier jedoch nicht. Ein Mitglied unserer Gruppe hatte wohl die Strapazen des vergangenen Tages bei einem späteren Flug noch in den Knochen. Sein Start war ungewöhnlich langsam und die Korrekturbewegung viel zu stark - bis er schließlich aus einer starken Pendelbewegung heraus wieder am Hang aufschlug. Eine Platzwunde im Gesicht und starke Prellungen mit unzähligen blauen Flecken am ganzen Körper waren das Resultat aus viel Aufregung und Einsatz von vielen guten Helfern und einer Hubschrauberaktion ins Krankenhaus nach Kathmandu. Als auch wir zwei Tage später dort in unserem Hotel angekommen sind, war auch er Gott sei Dank schon wieder wohlauf.

Jetzt bin ich wieder zu Hause und denke nach - es wird wohl auch noch eine ganze Weile dauern, bis ich mich wieder ganz an »unsere« Welt hier gewöhnt habe - oder was ist das, das mich immer wieder in das Land am Dach der Erde zieht. Die grenzenlose Bergwelt, die Menschen, das tagelange Gehen ohne ein Auto zu sehen - oder die wirklich fremde Welt, in der Buddhisten, Hindus, Moslem und Christen mit ihren eigenen Kulturen friedlich wie in keinem anderen Land miteinander leben?

Ja, ich mag das Land - wie auch der bayerische Sänger Willi Michl bekennt - wo alles so ganz anders ist »im Land Nepal«!



Die Entwicklung und Etablierung unserer Sportart hängt zum größten Teil mit der Geländeinfrastruktur zusammen. Speziell in der Region um Stuttgart und an der Schwäbischen Alb ergibt sich ein markantes Mißverhältnis zwischen der Anzahl der Piloten und den gegebenen Flugmöglichkeiten, Björn Klaassen (DHV-Referat Flugbetrieb) und Fluglehrer Klaus Irschik haben aus diesem Grund in Baden Württemberg das Projekt »Fußstartgelände Schwäbische Alb« ins Leben gerufen.

»Da Kielectf dock was >(*Löt-

In Baden Württemberg - genau genommen in der Region 50 km um Stuttgart herum - liegt ein

mengenmäßiger Schwerpunkt an bundesdeutschen Gleitschirmpiloten, Dies steht leider im krassen Mißverhältnis zur Anzahl der zur Verfügung stehenden Flugmöglichkeiten. Die Folge: Jedes Wochenende »karren« hunderte von Piloten mehr oder weniger erfolgreich, oftmals alleine in ihrem Fahrzeug in die Alpen, um ihren Sport auszuüben! Rund 1/6 der Piloten des DHVs sind in über 60 Vereinen zwischen Reutlingen und Heidenheim organisiert. Doch leider gibt es nur sehr wenig zugelassene Fußstartgelände in dieser Region. Traurig auch, dass die bestehenden Gelände zumeist »nur« reine Übungsgelände oder Gelände mit ungünstiger Windrichtung (Nord) sind!

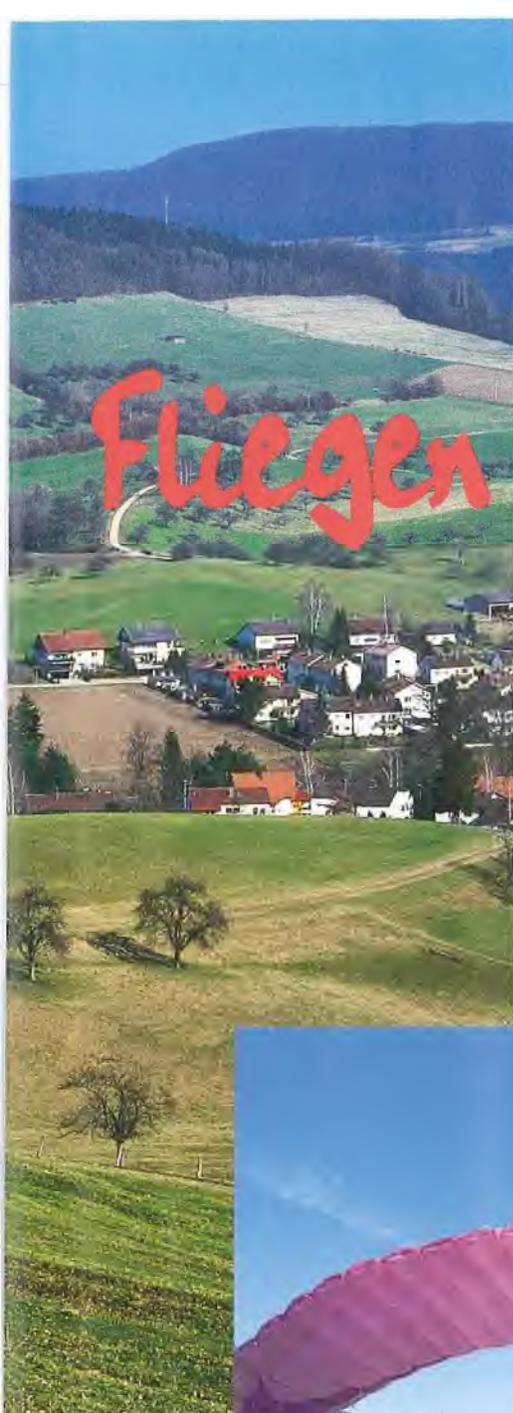
Für Drachenflieger sieht es zum Glück etwas

besser aus. Die Relation zwischen aktiven Piloten und den Möglichkeiten zu fliegen steht einigermaßen in einem akzeptablen Verhältnis.

Der Uhrheteedante

Es erscheint logisch, dass gerade ein Sicherheits- und Techniksport wie das Gleitschirmfliegen einen immensen Übungsaufwand erfordert. Nur derjenige, der einigermaßen regelmäßig zum Üben kommt, bewegt sich dann auch wirklich sicher in der Luft,

Aufgrund der riesigen Entfernungen bleibt den meisten Piloten nur noch das Wochenende zur Ausübung ihres Sports. Doch wenn dann am geplanten Wochenende unaufhaltsam die Tiefdruck-



Fliegen vor der Haustüre

Projek Fuestartgeiände Schwäbi2che

zone daher zieht, bleibt es nicht aus, dass der Eine oder Andere vor lauter Frust mangels Möglichkeiten das Handtuch wirft und schließlich seinem »Lieblings«-Sport den Rücken zukehrt. Abgesehen davon ist das wochenendliche Pendeln in die Alpen alles andere als familien- oder beziehungsfreundlich. Nicht außer Acht zu lassen ist auch die ökologische Belastung. Es bleibt einfach viel Sprit auf der Strecke.

IJavm i n ctit Vete eiajen- em% das amt tite ao>u! !

Es gilt als erwiesen, dass das Relief der Mittelgebirge wie beispielsweise der Schwäbischen Alb sowohl zum Drachenfliegen als auch zum Gleitschirmfliegen hervorragend geeignet ist. Die Höhendifferenzen betragen an der Alb bis zu 400 Meter. Segelflieger sprechen aufgrund hervorragendem Relief und den geeigneten Untergründen vom Thermik- und Streckenflugparadis im Ländle. Von der Winde wurden hier schon bis zu 80 km mit dem Gleitschirm und bis zu zoo km mit dem Drachen zurückgelegt. Wacholder- und Schafheiden auf exponierten und ausgeprägten Geländekanten schaffen in der Tat hervorragende Aufwind- und Thermiksituationen - Das Problem: Es fehlt an geeigneten Startmöglichkeiten! Viele Geländezulassungsversuche von Vereinen und Piloten schlugen aufgrund von Konflikten mit dem Naturschutz fehl.

Der Mtivracke ix den KI-IttecUreen

Mit den Startplätzen gestaltet es sich auf der Alb in der Tat sehr problematisch. Nahezu der gesamte Albrand besteht aus Schutzwald. Die we-





nigen verbleibenden (Natur-) Startstellen sind oftmals ausgewiesene Naturschutzgebiete oder Naturdenkmale. Nahezu die gesamte Hangkante wurde zum Landschafts-Schutzgebiet ernannt und ist aus ökologischer Sicht in der Tat einmalig und wertvoll. Die sogenannten Magerrasenflächen der Alb mit den charakteristischen Wacholderheiden und Silberdisteln sind in der Regel vom Menschen geschaffene Biotope. Dies ist auf die frühere Entwaldung und Schafhaltung der Bauern zurückzuführen. Heute verbuschen weitläufig diese wertvollen Flächen mangels Zeit und Geld.

frdl.eer efurackA2

Gleitschirm- und Drachenflieger sind nicht nur Nutzer der Landschaft. Wir wären ungeschickt, wenn wir die Landschaft, in der wir unseren Sport ausüben wollen, nicht hegen, pflegen und natürlich auch schützen wollten. Über bunte Wiesen und Hänge zu schweben, gemeinsam mit dem Bussard aufzudrehen - das hat Qualität! Zugegebenermaßen - an vielen Orten bedarf es vielleicht noch Aufklärungsarbeit, aber in den meisten Fluggeländen zeigen sich Naturschützer und Flieger durchaus kooperativ und kompromissbereit. Die Pflege von wertvollen Biotopen mit Entbuschungsmaßnahmen und Mäharbeiten, wie schon bei einigen Fluggeländen praktiziert, ist dabei ein wichtiger Ansatzpunkt.



DAS KONZEPT

Aufgrund der unzufriedenstellenden Geländesituation auf der Alb fand im Mai '99 gemeinsam mit dem DHV und den beteiligten Vereinen und Flugschulen der Region ein erstes Treffen zum Thema Fluggelände statt. Ca. 50 Personen trafen sich zu einem ausführlichen Diskussionsabend. Die Bedarfslage, der Status Quo der Fluggelände und die Naturschutzsituation wurde dargelegt. Es herrschte Einigkeit, die Problematik koordiniert anzugehen. Gerade für Behörden und Gemeinden kann sich der Flugsport nur innerhalb eines stimmigen Gesamtkonzeptes darstellen. Hierzu wurde die »Interessengemeinschaft Fußstart Schwäbische Alb« gegründet.

Eine konzentrierte Arbeitsgruppe hat mit den Vereinen entlang der mittleren Schwäbischen Alb ca. 30 mögliche Fluggelände erfaßt und die Mitglieder sind derzeit dabei, die Gelände genauer zu beschreiben. Neben den flugspezifischen Dingen wird von jedem Gelände ein naturkundlicher Steckbrief erstellt. Die Idee: Nicht gegen den Naturschutz, sondern in Zusammenarbeit mit dem Naturschutz sollen sinnvolle und pragmatische Lösungen erarbeitet werden. Die aktive Mitarbeit in der Pflege der Landschaft ist dabei ein wichtiger Kernpunkt.

Bedeutend ist eine möglichst ausreichende Anzahl von Fluggeländen. Die große Anzahl der Piloten soll sich gleichmäßig verteilen, um das »Überrennen« einzelner Gelände zu vermeiden. Nur dadurch kann ein reibungsloser Flugbetrieb gewährleistet sein.

enti'4 yOrAni,

Neben der Arbeit der Vereine in den einzelnen Geländen soll das Gesamtkonzept auf politischer, kommunaler und naturschutzfachlicher Ebene vorgestellt werden. Wir haben hierzu bereits mit verschiedenen Politikern und mit Naturschutzbehörden Kontakt aufgenommen. Erste positive Gespräche zeigen, daß wir auf dem richtigen Weg sind. Mit Überzeugungsarbeit versuchen wir nun unser Konzept auf allen Ebenen einzubringen, um neue Gelände in Abstimmung mit dem Naturschutz zu schaffen. Der Versuch ist es wert, um Fliegen vor der Haustüre zu verwirklichen.

Wtrustmebeintekaff -->fus,u1-arf Sätabacht

Auf Initiative von Björn Klaassen (DHV) und Klaus irschik (Flugschule Göppingen) wurde 1999 Interessensgemeinschaft »Flußstart Schwäbische Alb« gegründet. Seit dieser Zeit werden innerhalb eines Arbeitskreises die Arbeiten koordiniert und gesteuert. Mehrere fruchtbare Treffen haben bereits stattgefunden. Das besondere an dem Projekt ist die Einbeziehung des Naturschutzes. Im Frühjahr 2000 ist nun der Gelände/Bedürfnis-Katalog des Projektes mit Vorschlägen zur Konfliktlösung fertiggestellt und soll den Behörden vorgestellt werden.

Leistung - aber sicher!

PA70

Der
HochleistungsIntermediate



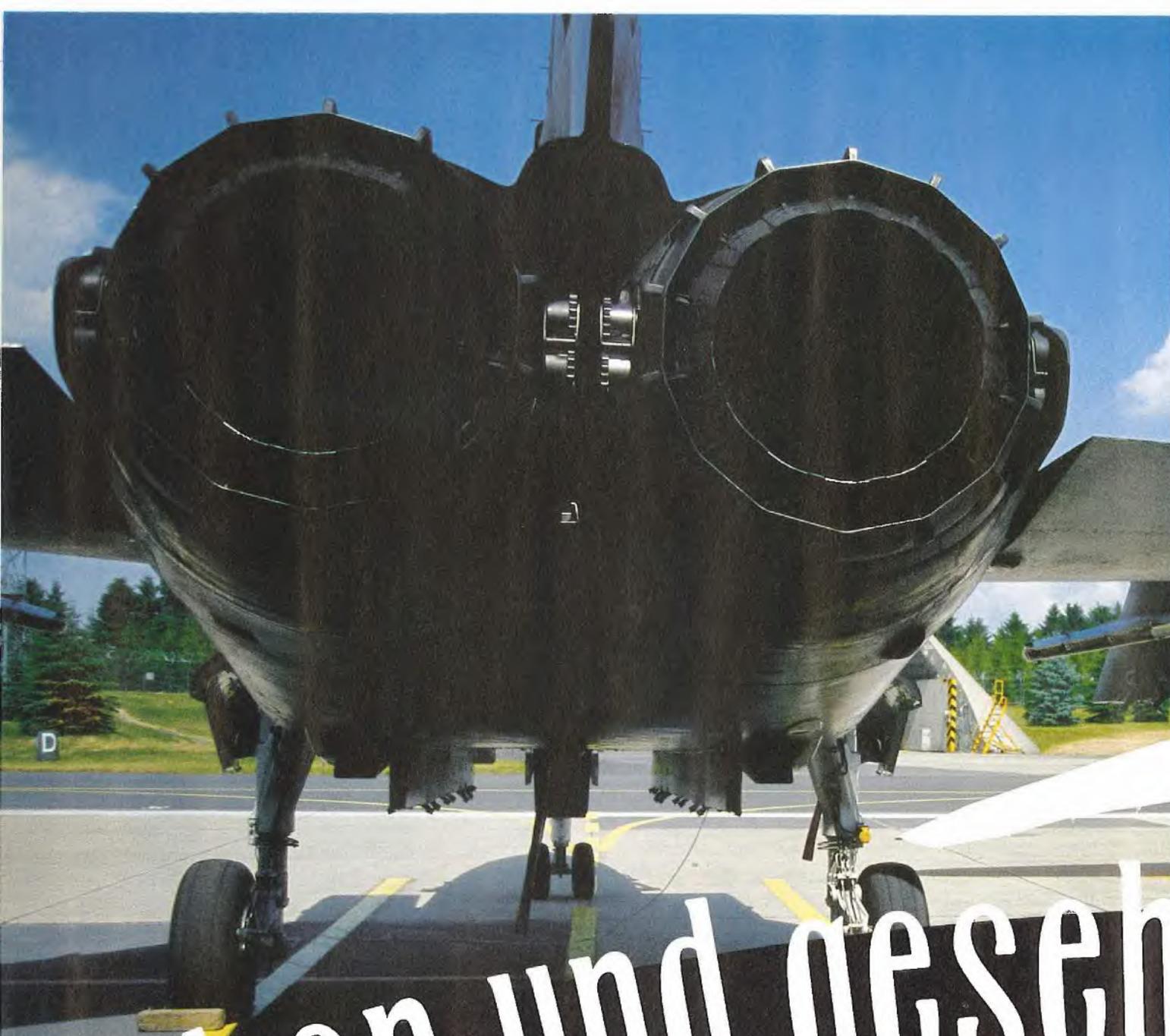
DHV 2

beschleunigt 2-3 bei 51 km/h

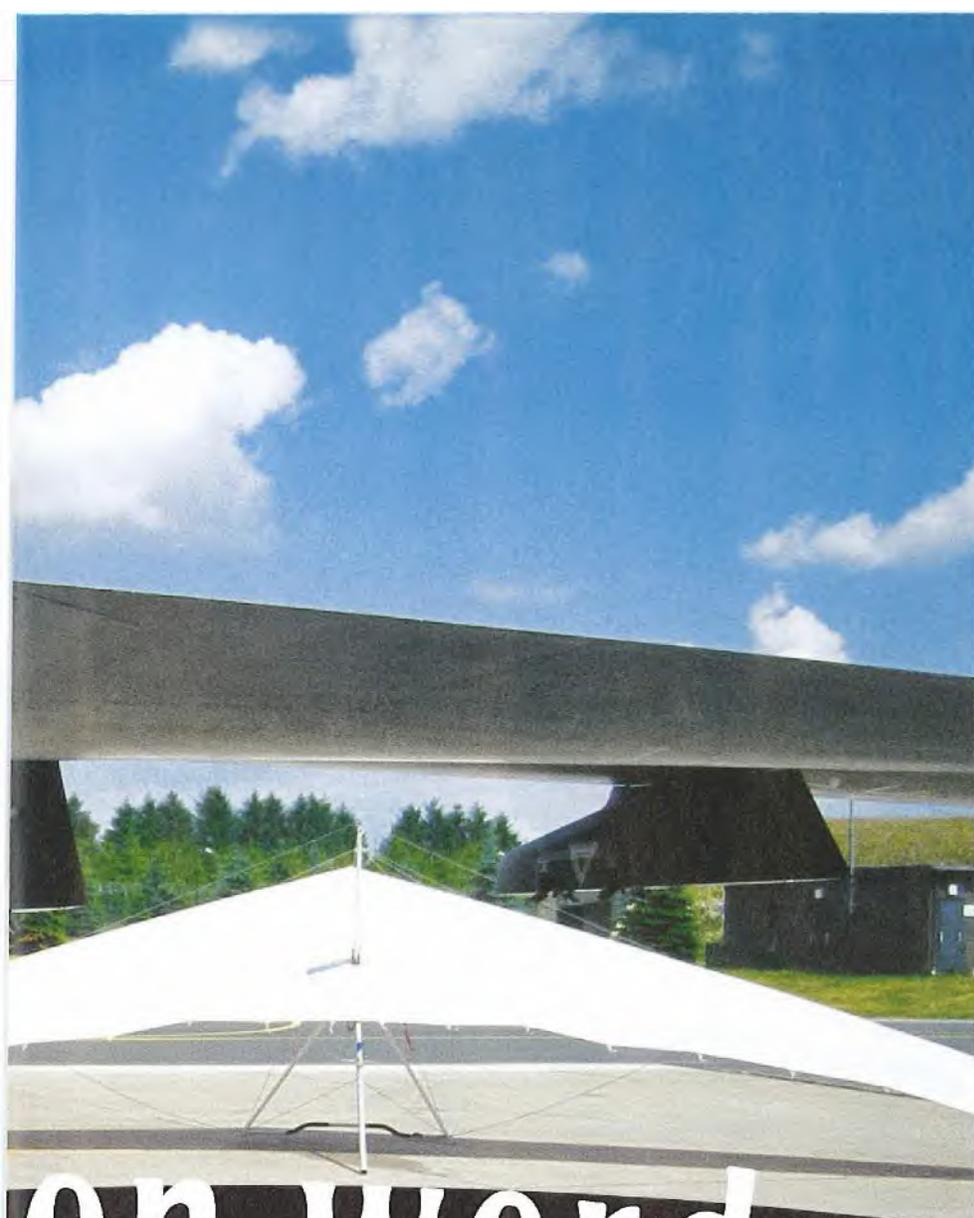
PARATECH

D/A-
Aerosport Int. GmbH
Grmföete26'
D:8309 einmenburg
rei. 49188 5e1034, Fax 33 84
mail: Inf teerorbort de

CH:
PARATECH AG
Poppelstr.4
CH- 9050 Steinogg
Tel. 0711873031, Fax 7873032
emulf Paratedi.th@bluewin.th



Sehen und gesehen



en werden

Björn

Seitdem DHV Fluggelände im Auftrag Bundesministerium für Verkehr 25 LuftVG haben wir intensiven¹ Kontakt zu den militärischen Stellen. Insbesondere der im war Auslöser für die Zusammenarbeit DHV dein Luftwaffenamt der Bundeswehr. Darüber hinaus haben auch Treffen vom Luftwaffenamt sonst im eines Tornados zu Hause zudem beim fenamt für den Flugbetrieb reits die mit Björn vom DHV-Referat mit dem mitzufliiegen. Unigekehrt litärischen Flugbetrieb detailliert hatten die Möglichkeit uns mit aus- zutauschen.



Phantoms im Übungsflug. Rechts der Blick aus dem Cockpit eines Phantoms. Die Sicht ist sehr eingeschränkt durch Stahlstreben.

Das Ergebnis: Beide Seiten sind gut über die jeweils andere Seite informiert. Die wichtigsten Fluggebiete wurden dem Luftwaffenamt gemeldet. Die Militärpiloten können nun auf speziellen Karten erkennen, wo sich relevante Fluggelände befinden. Im übrigen ist das Militär bei Geländezulassungen mit Windenschleppbetrieb beteiligt. Diese konstruktive Zusammenarbeit gilt der Vorbeugung.

Das nachfolgende Interview mit Hauptmann Schwarm vom Luftwaffenamt Köln führte Björn Klaassen vom DHV Referat Flugbetrieb:

Herr Schwarm, wann ist mit militärischem Tiefflugbetrieb zu rechnen?

Der militärische Tagtiefflugbetrieb mit strahlgetriebenen Kampfflugzeugen wird grundsätzlich wochentags in der Zeit von 7.00 Uhr bis 17.00 Uhr Lokalzeit durchgeführt. Am Freitag endet der militärische Flugbetrieb der Bundeswehr üblicherweise um 14.00 Uhr. In sehr geringem Umfang kann auch mit Sondergenehmigungen an Wochenenden und Feiertagen mit militärischen Luftfahrzeugen Flugbetrieb durchgeführt werden, insbesondere mit Hubschraubern.

Wo liegen die neuralgischen Punkte zwischen Militärliegerei und dem Flugbetrieb mit Gleitsegeln und Hängegleitern?

Von Bedeutung sind Bereiche, in denen höchste Aufmerksamkeit für die Jetpiloten erforder-

lich ist. Dies sind vor allem Gebiete mit besonderen geographischen Gegebenheiten an denen »gemeinsames Interesse« besteht. Ein Beispiel hierfür sind markante Geländeerhebungen. Diese bieten einerseits für Gleitschirme und Hängegleiter häufig ideale thermische Bedingungen, andererseits sind sie im Tiefflug eine weithin erkennbare Navigationshilfe. Auch in Gebieten, in denen der militärische Tiefflug »kanalisiert« wird und sich Fluggelände befinden, ist eine Begegnung aufgrund des begrenzten

gemeinsam genutzten Luftraums wahrscheinlicher. Zu einer Kanalisierung des Luftraums kommt es beispielsweise in Gebieten zwischen Kontrollzonen der Flughäfen und Flugbeschränkungsgebieten oder Landesgrenzen.

Wie sichtbar sind wir aus der Sicht des Cockpits eines Kampfflugzeuges?

Ein wichtiger Aspekt ist die geringe Größe eines Hängegleiters/Gleitsegels, was zur Folge hat, dass sie sehr spät erkannt werden. Auch führt die geringe Geschwindigkeit dazu, dass die

Info-Box

Tagtiefflugbetrieb nur an Werktagen zwischen 7.00 bis 17.00 Uhr. Freitags endet der Betrieb in der Regel um 14.00 Uhr. An Feiertagen generell kein Flugbetrieb.

Tiefflug mit militärischen Strahlflugzeugen kann nahezu überall in der Bundesrepublik Deutschland in einer Höhe von loco ft (ca. 300 m), in Ausnahmefällen in einer Höhe von 500 ft (ca. 150 m) durchgeführt werden,

Militärische Flüge sind nicht an feste Strecken gebunden.

Geschwindigkeiten: Jets ca. 800 km/h, Transall ca. 380 km/h, Hubschrauber ca. 160 km/h

Militärflugzeuge fliegen selten alleine!

Wirbelschleppen von Jets sind in gleicher Höhe oder unterhalb zu erwarten. Auswirkungen bis zu 400 m und unter Umständen länger wirksam!

Militärische Übungen (z.B. Clean Hunter) werden in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) veröffentlicht. Zudem Informationen auf der DHV Homepage (www.dhv.de) sowie bei der Deutschen Flugsicherung (www.dfs.de) und beim Amt für Flugsicherung der Bundeswehr (069/820 0612).

Für alle Flüge unter Sichtflugbedingungen gilt: Sehen-Erkennen-Reagieren!

Fragen zum militärischen Flugbetrieb werden bei der Flugbetriebs- und Informationszentrale (FLIZ) des Luftwaffenamtes Köln kostenfrei beantwortet (Tel: 0130/862073).

Luftsportgeräte scheinbar in der Luft stehen und deshalb schwer zu erfassen sind. Die Erkennbarkeit ist unter anderem gekoppelt mit den Sichtverhältnissen, Sonnenstand und Wettererscheinungen. Problematisch ist die geringe Größe der Luftsportgeräte, welche in Verbindung mit einer entsprechenden Fluglage dazu führen kann, dass z.B. ein Hängegleiter extrem schwer zu erkennen ist. Die beim Gleitschirm verwendeten farbigen Materialien erhöhen glücklicherweise in gewissen Maße die Erkennbarkeit, da sich das Fluggerät hierdurch vom Hintergrund besser abhebt. Entlang des Schwarzwaldes konnten wir bei einem Übungsflug im vergangenen Jahr eine ganze Gruppe von Gleitschirmen in der Nähe von Freiburg beobachten. Einzelne Geräte auf Streckenflügen sind mit Sicherheit schwieriger auszumachen.

Eine Besonderheit der militärischen Kampfflugzeuge ist, dass sie mit einem Bordradar ausgerüstet sind. Es wird bei dem Waffensystem TORNADO hauptsächlich zur Navigation genutzt. Die Wahrscheinlichkeit, Luftfahrzeuge mittels Radar zu erkennen ist jedoch u.a. von der Radarrückstrahlfläche abhängig. Hängegleiter und Gleitsegel haben eine geringe Rückstrahlfläche und sind deshalb sehr spät oder gar nicht mit dem Bordradar aufzufassen.

Bei den enormen Geschwindigkeiten von Jets liegt es nahe, dass **ein Pilot nur wenig Zeit für Reaktionen** hat. Können Sie das näher erläutern?

Tiefflug wird in der Regel mit einer Geschwindigkeit von ca 780 km/h durchgeführt. Der Endanflug zum Ziel erfolgt mit bis zu 900 km/h. Das Kampfflugzeug legt somit ca. 220 - 280 m/sec zurück. Dies bedeutet, daß unter Umständen nur Sekunden vom Sichten bis zum Ausweichen verbleiben.

Was kann ein Hängegleiter/Gleitsegelpilot tun, wenn ein Jet in seine Richtung fliegt?

Die wechselnde Veränderung der Fluglage (Fläche zeigen) ist die beste Variante um gesehen zu werden, denn Bewegung macht auffällig. Nach Möglichkeit sollte weiträumig ausgewichen werden und nach dem Vorbeiflug ist unbedingt die Wirbelschlepe zu meiden.

Stichwort Wirbelschlepe. Welche Gefahren bringen diese mit sich?

Wirbelschleppen stellen durch enorme Turbu-

lenzen grundsätzlich eine erhebliche Gefahr für Drachen und Gleitsegler dar. Dies trifft insbesondere dann zu, wenn der Flugweg des anderen Luftfahrzeuges gekreuzt und dabei in gleicher Höhe oder in einem vertikalen Abstand von weniger als 300 m unterhalb dieser Höhe geflogen wird. Das Auftreten von Wirbelschleppen läßt sich jedoch nicht präzise vorhersagen. Es wird dringend empfohlen, mindestens 3 Minuten, besser noch länger, zu warten, bevor der Flugweg eines Jet gekreuzt wird.

Wie tief fliegen Militärflugzeuge und wo sind Tieffluggebiete?

Grundsätzlich findet in der ganzen Bundesrepublik Deutschland Tiefflug mit militärischen Luftfahrzeugen statt. Üblicherweise wird unter Sichtflugbedingungen mit strahlgetriebenen Kampfflugzeugen in Mindestflughöhen von 1000 ft (ca. 300 m) über Grund, mit Ausnahmegenehmigung des Bundesministerium für Verteidigung in beschränktem Umfang aber auch in Mindestflughöhen von 500 ft (ca. 150 m) über Grund geflogen. Darüber hinaus gibt es spezielle Tieffluggebiete, die sogenannten Low Fly Areas (LFA) in denen bis zu einer Mindesthöhe von 250 ft (ca. 75 m) und zeitlich eng umgrenzt tief geflogen werden darf. Informationen zu einer Area finden sich im AIP oder den ICAO-Karten.

Der Windenschleppbetrieb mit Hängegleitern

und Gleitsegeln ist in der Regel während der militärischen Tagtiefflugbetriebszeiten, also von 7.00 Uhr bis 17.00 Uhr, hinsichtlich der Ausklinkhöhe eingeschränkt.

Wir haben die Möglichkeit, Navigationswarnungen an unsere Besatzungen herauszugeben. Wer also während der Woche anlässlich einer Veranstaltung oder eines Fliegerlagers höher schleppen möchte oder einen Wettbewerb veranstaltet, kann über den DHV beim Luftwaffenamt entsprechendes beantragen.

Man hat das Gefühl, daß in den letzten zwei Jahrzehnten der militärische Flugbetrieb stark rückläufig ist. Für uns Zivilisten ist das recht erfreulich.

Richtig, die Tiefflugstunden wurden seit 1980 um über 80% reduziert. Eine Entlastung hat dadurch stattgefunden, dass zum einen Tiefflüge in unbewohntem Gebiet im Ausland durchgeführt werden und zum anderen alliierte Verbände inzwischen aus Deutschland abgezogen sind.

Vielen Dank für das Gespräch.



Zwei Vögel treffen sich



Flugsimulator für elefroi

Alttkonneledeno

Die Probleme der Drachenflugschulung, wie geringe Schülerzahlen, Verletzungsrisiko, Drachen den Berg hochschleppen, Wetter usw. sind in der Szene bekannt. Klar, dass nach Alternativen gesucht wird und mit der Doppelsitzerschulung im UL-Schlepp auch schon ein recht ansprechendes Konzept gefunden wurde. Leider ist diese Doppelsitzerausbildung relativ teuer, da qualifiziertes Personal und teures Material benötigt wird. Wir, das sind Willy Grau und Kai Ehrenfried suchten daher schon seit längerem nach einer » Low budget « Lösung in diesem Bereich.

elee

Unsere Lösung besteht darin, in einem Art »Simulator« einen Drachen, welcher auf einem Auto mit Seilen fixiert ist, fliegen zu lassen. Diese Idee ist beileibe nicht neu. Bereits 1984 experimentierten Fluglehrer an einem Konzept, welches aber letztendlich nie zum Einsatz kam. Angeregt durch einen Bericht im französischen Fliegermagazin Vol Libre und durch Erzählungen von Gleitschirmpiloten, die vom Schirm über den »Simulator« direkt zum Starrflügelfliegen gekommen sind, machten wir uns auf die Suche nach einer Kontaktadresse für diese Technik in Frankreich.

Mit dem Fluglehrer Alain haben wir eine kompetente Person mit viel Erfahrung in der Drachenflugausbildung sowie der Umschulung vom Flexiblen zum Starren oder gar Swift gefunden. Er betreibt eine Flugschule auf dem Flugplatz in Gap-Tallard.

Nach dem alten Spruch » Gut kopiert ist besser als schlecht selbst entwickelt « sind wir Anfang März zu Alain gefahren, der uns alles erklärt und gezeigt hat. Gemischt in französischer und englischer Sprache wurde uns der »Simulator« erklärt, Schulungsschritte, Seileinstellungen sowie bekannte Probleme erörtert, Leider ließ das anhaltend schlechte Wetter keine Fahrt auf der Runway in Tallard zu. Die Gespräche mit Alain stimmten uns so optimistisch, dass wir auch ohne die Praxiserprobung vor Ort den Entschluss fassten, den Simulator zu Hause nachzubauen. Vielen Dank noch einmal an dieser Stelle für die uns entgegengebrachte Offenheit und Hilfsbereitschaft der französischen Fluglehrer.

llktgriolutilentreortl

Voraussetzung für den Bau des »Simulators« ist eine freie Anströmung der Fläche auf dem Auto und eine einigermaßen breite Plattform auf dem Dach. Die Plattform muss stabil genug sein, um das Gewicht von mind. 2 Personen zu tragen. Wir verwendeten hier eine Stahlkonstruktion aus Vierkantrohr und als Material für die Plattform rutschfestes Sperrholz aus dem Anhängerbau. Die vordere und hintere Rahmenkonstruktion, die zur Befestigung der Seile dient, besteht ebenfalls aus Vierkantrohr und ist abnehmbar. Die Ausleger sind aus alten Drachenflugrohren und sollten bei Simulatorflügen mit Starrflüglern im Aussenbereich abgepolstert sein. Der Zeitaufwand für den Bau betrug für uns (2 Personen) ca. 2 Tage. Die Kosten beliefen sich je nach Ausführung und Materialbezugsquellen auf DM 1000.- bis DM 1500.-. Die Montagezeit auf dem Gelände für unser System beträgt gemütlich ca. eine Stunde.



Grundhaltung beim Anfahren



Lehrer hilft beim Korrigieren



Umgreifen und Gurteinstieg

flugschüler

ailEtkingagesagoilootops

Das Herzstück der Konstruktion ist eine Seilkonstruktion, die dem Drachen den nötigen Bewegungsspielraum nach oben und seitlich gibt. Dabei ist darauf zu achten, dass die Seile die Bewegungsfreiheit des Drachen nicht einschränken, sondern ein gutes Fluggefühl vermitteln. Die Seile sind vorne und hinten als V-Seil angebracht. Das vordere Seil läuft über eine Rolle zum Piloten. Der Drache ist somit in seinen Bewegungen in einem sicheren Bereich begrenzt, so dass der Fluglehrer noch jederzeit eingreifen kann. Die Ausleger verhindern ein seitliches Abkippen. Die Starts vom »Autodach« können stehend oder der Einfachheit halber auch liegend wie auf dem Startwagen erfolgen.

imelifee

Damit der Autofahrer ein besseres Gefühl für die Geschwindigkeit am Flügel bekommt, haben wir an den Spiegel ein Hall-Rohr montiert. Leichter Rückenwind wird ganz einfach durch eine höhere Fahrgeschwindigkeit kompensiert. Simulatorflüge bei stärkeren Seitenwind haben wir bis jetzt noch nicht probiert. Ruhige Bedingungen stellen aber unseres Erachtens die besten Bedingungen dar. Böen machen es nämlich für den Fahrer sehr schwierig, im korrekten Geschwindigkeitsfenster zu bleiben. Die beste Sprechverbindung zum Fahrer stellt der Beifahrer dar, der aus dem Fenster schaut und die Geschwindigkeitskommandos weitergibt. Vielleicht montieren wir noch einen separaten Spiegel, damit der Fahrer die Bewegungen des Piloten nachvollziehen kann. Der Lehrer ist mit einem Klettergurt gegen Herunterfallen gesichert. Die Wegstrecke soll möglichst gerade, hindernisfrei und einigermassen eben sein. Ab einer Länge von 600 m ist es möglich mit Schülern zu arbeiten, da man doch eine erhebliche Strecke für eine sanfte Beschleunigung und Verzögerung braucht.

Folgende Übungen haben wir mit den Piloten geübt

1. Start mit Griffwechsel, hängend fliegen und steuern, Griffwechsel auf die Basis, liegend steuern.
2. Landung (in umgekehrter Reihenfolge wie bei i.) mit abschließender Anstellwinkelvergrößerung.
3. Bewegungen horizontal nach rechts und links. Ein- und Ausleitung einer Kurve.
4. Bewegung nach oben und unten, mit dem Ziel in der Mitte des Simulators zu bleiben.
5. Fehlerbeseitigung, wie das Verdrehen des Körpers oder Abstützens auf der Basis. Auch die mangelnde Steuerfähigkeit am Strömungsabriss konnte dem Schüler sehr gut erklärt werden.

Simulerotis

Bereits erste Flüge zeigten, dass die Kommunikation zwischen Lehrer und Schüler sehr einfach und gut ist. Der Lehrer steht vor dem Schüler und kann mit dem Schüler reden und Kommandos geben. Zudem hat er die Möglichkeit an der Verspannung und der Basis am Drachen einzugreifen, sowie die Möglichkeit die Schülerhaltung zu korrigieren.

Aussichten

Unsere Versuchspersonen fanden, dass man gefahrlos ein Gefühl für den Drachen bekam. 2 davon hatten bereits Erfahrungen am Übungshang, waren aber vom Niveau Grundstufe weit entfernt, aber auch die anderen ohne jegliche Flugerfahrung fühlten sich nach der ersten Fahrt im »Simulator« pudelwohl und sicher. Welchen Nutzen der Simulator für den Hang bringt, werden wir beim ersten Grundkurs sehen. Wir hoffen, die positiven Erfahrungen der französischen Fluglehrer bestätigen zu können, die mit ihren Schülern bereits nach nur einem Tag am Übungshang mit den Höhenflug beginnen und werden in einer der nächsten DHV-Ausgaben einen Erfahrungsbericht veröffentlichen.

Interessant waren aber auch die Fahrten mit einem Exxtasy. Man konnte sich gut an das Gewicht und die Trapezabmessungen gewöhnen. Einige Schüler fanden ihn sogar unkomplizierter als den Einfachsegler.

plizierter als den Einfachsegler.

Auf alle Fälle hat uns und den 4 Schülern die Sache so viel Spass gemacht, dass wir im Dunkeln abbauen mussten.

Infos bei Willy Grau, Ausbildungsleiter der Flugschule Tübingen Tel:

07121 / 370400

Willy Grau und Kai Ehrenfried

GR E AND



**DAS CAMP FÜR DRACHEN-
UND GLEITSCHIRMFLIEGER**

**1 Woche
ab DM 695,-**

SOMMERFLUGGEBIETE

Olymp - Meteora-Klöster - Ossagebirge - Kreta

WINTERFLUGGEBIETE

Süd-Griechenland - Peloponnes

Info & Prospekt anfordern! Video DM 15,-

DEUTSCHLAND: Tel. 00 49/8 21/2 62 95 51, Fax 2 62 95 50 - GRIECHENLAND: Tel./Fax 00 30/3 52/4 44 64
e-mail: eagles-club@kat.forthnet.gr - http://ourworld.compuserve.com/homepages/olympic_eagles

Dit

radtedungfdtettem

| Flugschule | Telefon, Fax | Adresse | Telefon, Fes |
|--|----------------------------|---|------------------------------------|
| Flugsport Milan Steinbrink 2, 31863 Coppenbrügge | 05156/7179, 05156/7312 | Bayerische Drachen- und Gleitschirmschule Nockherstraße 3, 81541 München | 089/482141, 089/664730 |
| Drachenflug-Center Peter Bork Herzogerdinandstraße 61, 32425 Minden | 0571/43083, 0571/43084 | Flugschule Reisebüro Hochries GbR Hochriesstraße BO, 83122 Samerberg | 08032/8971, 08032/8901 |
| Drachen- und Gleitsegelflugschule und Shop Werther Schwarzer Weg 2 4, 33824 Werther | 05202/158282, 05202/158202 | Drachenflug-Schule Chiemsee Neuwies 34, 83236 Übersee | 08642/383, 08641/7767 |
| Flugschule Willingen Zur Hoppecke 34508 Willingen | 05632/968100.05632/968101 | Flugzentrum Ruhpolding Holzner GmbH Gstatter Au 5, 83324 Ruhpolding | 08663/668, 08663/776 |
| Drachen- und Gleitschirmflugschule ‚Flugcenter Wasserkuppe‘, Obernhäusen 48 a. 36129 Gersfeld | 06654/7548, 06654/8296 | Klaus Schwarzer's Flugschule FLYART Andreas Mitterfellner-Straße 17, 83607 Holzkirchen | 08024/48119, 08024/49420 |
| Papillen Drachen- und Gleitschirmflugschule Wasserkuppe - Rhön St. Laurent Straße 7, 36163 Poppenhausen | 06658/1432. 06658/1611 | Münchener Drachenflugschule Willy Kraue Sudfeldstraße 20, 83735 Bayrischzell | 08023/1571, 08023/1571 |
| Fly Magic Martin Ackermann Werrastraße 13, 36433 Bad Sätzungen | 03695/602304, 03695/629416 | Aktiv Flugsport & Freizeit GmbH Tegelbergstraße 33, 87645 Schwangau | 08362/921457, 08362/921398 |
| Drachen- und Gleitschirmschule Goslar Beekstraße 26, 38640 Goslar | 05321/18899, 05321/41764 | Flugschule Tegelberg Haldenweg 4, 87672 Roßhaupten | 08367/598, 08367/1026 |
| Drachenfliegerclub Niederrhein Landwehrstraße 10, 47574 Goch | 02823/4709 | Westallgäuer Flugschule Allmannsried 181, 88175 Scheidegg | 08381/6265, 84209 |
| Drachenflug- und Gleitsegelschule Oberberg Cosirrastraße 2, 51674 Wiehl | 02262/92430, 02262/980064 | Flugschule Ostalb-Heidenheim Fuchssteige 67, 89518 Heidenheim | 07321/45425, 07321/40959 |
| Drachenflugschule Saar-Mosel Althecic 18, 54472 Longkamp | 06531/94677 | Drachenflugschule Mittelfranken Weidenweg 40, 91154 Roth 1 | 09171/3302 |
| Drachenflugschule Saar Schneiderstraße 19. 66687 Wadernadriil | 06871/4859 | Regensburger Drachenflugschule Holzwiesenweg 18, 93053 Regensburg | 0941/97274 |
| Glide7e.it Flugschule Tübingen Bahnhofstraße 1/1, 72764 Reutlingen | 07121/370400. 07121/370454 | Drachenflugschule Kelheim Mitterring 25, 93309 Kelheim | 09441/4938, 09441/179363 |
| Flugschule Göppingen Uppeinstraße 3, 73105 Dürnau | 07164/12021, 07164/12029 | Flugschule Dolmar 98547 Kühndorf, Am Flugplatz | 03684/4/46102.46530 |
| HHnehsport Christan-Schubart-Straße 17, 74544 Michelbach | 0791/41151, 0791/48079 | Internationales Drachenflugzentrum Millau Cabieres, F 12520 Aguessac | 0333/5/6559/8444, 0033/5/6559/7255 |
| Drachen- und Gleitschirmflugschule Dreyeckland St.-Peer-Str. 17. 79199 Kircharten | 07661/627140. 07661/627140 | Papillon Harald Huber 1, rue de F 68470 Fellingring | 0033/38982-7187 |



Drachenflugwettbewerbe als Breitensport

Ein Beitrag von Rudi Bürger

Grundlagen und Strukturen des Drachenwettbewerbs

Seit Jahren fliegen die deutschen Drachenflurnationalmannschaften auf äußerst hohem Niveau. In den vergangenen 3 Jahren wurden insgesamt 3 Einzeltitel, 2 Mannschaftstitel und 2 Vizemeisterschaften bei Weltmeisterschaften erzielt. Seit dem Gewinn der Weltmeisterschaft (FAI 1) in Australien im Februar 1998 durch Guido Gehrmann und dem Vizemeistertitel der Mannschaft an gleicher Stelle folgten im gleichen Jahr später die Damen in Ungarn mit dem Maximaltriumph: Gold in der Einzelwertung durch Corinna Schwiengershausen und Gold in der Mannschaftwertung.

In der neu ausgetragenen FAI 2 Wertung glänzten 1999 deutsche Drachenflieger bei der Weltmeisterschaft am Monte Cucco erneut und gewannen mit Christof Kratzner die Einzelwertung und die Vizeweltmeisterschaft in der Mannschaftwertung. Keine Nation konnte im vergleichbaren Zeitraum eine ähnliche Medaillenflut bei Welttitelkämpfen verzeichnen. Was heißt dies nun für die nationale Wettbewerbsszene, was tut der DHV, um dieses hohe Niveau zu halten?

Wer ist Nationalmannschaftsmitglied?

Im Drachenflugsport gibt es in Deutschland keine Profipiloten. Es gibt keine Piloten, die sich durch die Teilnahme an Wettbewerben ihren Lebensunterhalt verdienen. Ganz im Gegenteil, es gehört neben einer gehörigen Investition an Zeit auch die Investition von eigenen finanziellen Mitteln, um international vorn in der Spitze mitfliegen zu können. Sicher hat derjenige, der in der Leistungsspitze fliegt, langfristig mehr Erfolg bei der

Sponsorensuche, oder er kann aufgrund einer beruflichen Verflechtung mit dem Drachenflugsport (Testpilot) mehr Zeit für das Training investieren, aber ansonsten sind Mitglieder der Nationalmannschaft genauso Arbeitnehmer wie die Mehrzahl der Freizeitpiloten. Durch Übernahme eines Teils der Wettbewerbskosten durch den DHV ist es manchem Piloten erst möglich bei internationalen Wettbewerben zu starten.

Die Unterstützung des DHV beschränkt sich auf die Übernahme der Startgelder, Transportkosten, Übernachtungskosten und er stellt den Team-Chef. Je nach geographischer Lage der Meisterschaften macht dies bereits eine Summe aus, die den Gesamtsportetat des DHV mächtig in die Knie zwingt. (z.B. Startgebühr eines Piloten bei einer Weltmeisterschaft beträgt ca. 500 US Dollar). Das Team besteht aus 5-6 Piloten(innen), und es finden (anders als beim Gleitschirmfliegen) nach Geschlecht getrennte Weltmeisterschaften statt, ab 2001 auch zusätzlich eine eigene WM für die FAI Klasse 2.

Wie werde ich Nationalmannschaftsmitglied?

Grundlage für die Nominierung ins Nationalteam ist die Teilnahme an der Liga. Die Ergebnisse der Liga werden ergänzt durch Resultate an internationalen Wettbewerben und in einer Kaderliste geführt. Hierbei zählen die Resultate der letzten 24 Monate in einer zeitlich ansteigenden Bewertungskurve, d.h. die jüngsten Resultate haben eine größere



Gewichtung als Ergebnisse aus weiter zurückliegenden Wettbewerben. Die Erstplatzierten dieser Kaderliste haben einen Anspruch auf Aufnahme in die Nationalmannschaft, wobei der Team-Chef natürlich noch eine persönliche Nominierungsfreiheit hat.

Deutsche A-Liga

Erstmals im Jahre 2000 ist die Liga aufgeteilt in 2 Ligen, die A-Liga und die B-Liga. In der A-Liga fliegen die Piloten, die sich aufgrund der Ergebnisse des vergangenen Jahres innerhalb der Liga für die »Königsklasse« des Drachenfliegens qualifiziert haben. (Platz 1-25) Ergänzt wird die A-Liga durch die Gewinner der Landesmeisterschaften, des German-Cup 99, der Junior- und Ladieschallenge, sowie aus Teilnehmern der Streckenflugmeisterschaft. Diese Liga umfasst bis zu 50 Piloten (innen) und wird ab dem Frühjahr in 10-15 Ligadurchgängen an kurzfristig festgelegten Startplätzen ausgetragen. Zu den Wettbewerbsergebnissen zählt auch die »German Open«, bei der alle Ligapiloten teilnahmeberechtigt sind. Die Ligapiloten finanzieren sich die Teilnahme an diesem Wettbewerb selbst, sie tragen alle Kosten für Anreise, Übernachtung, Liftgebühren, Startnummern, Helfer und Filme selbst, der DHV übernimmt lediglich die Kosten für den Wettbewerbsleiter/Ligachef. Die Ligagebühr beträgt DM 350.-, für Junioren ist die Teilnahme frei, deren Kosten werden von den übrigen Ligateilnehmern getragen. Betreut wird die A-Liga in diesem Jahr von Lukas Etz als Ligachef und Teamchef für die Nationalmannschaft.

Deutsche B-Liga

Unterhalb der A-Liga gibt es in diesem Jahr erstmals eine B-Liga. Grund für die Aufstellung einer 2. Liga war: Die Liga braucht einen gesunden Unterbau, zum einen als Auffangbecken für abgestiegene Ligapiloten, zum anderen als Einstieg in den Wettbewerbssport für Piloten, die sich aus der Junior-Ladieschallenge, den Landesmeisterschaften oder der Streckenflugmeisterschaft qualifiziert haben.

Das Leistungsniveau in der höchsten Liga ist dermaßen hoch gestiegen (Aufgaben bis 200 km), daß Einsteiger hier oft überfordert waren. Sie erhalten in dieser neuen Liga die Möglichkeit sich an die Anforderungen der Liga zu gewöhnen, die ersten 12 steigen direkt auf in die A-Liga auf. Die ersten 30 Piloten erhalten die Teilnahmeberechtigung für die »German Open« und können sich dort mit den Piloten der A-Liga messen. Zusätzlich starten sie gemeinsam bei einer Landesmeisterschaft und weiteren ca. 6 eigenen Durchgängen und es zählt als ein eigener Durchgang die Wertung im Rahmen der Deutschen Streckenflugmeisterschaft.

Die B-Liga ist Ersatz für den German-Cup, der in den vergangenen Jahren unter großem Teilnehmerschwund litt. Auch die B-Ligapiloten finanzieren sich ihren Wettbewerb selbst, es gelten die gleichen Kriterien wie in

der A-Liga. In der B-Liga sind ausschließlich Gütesiegelgeräte zugelassen. Betreut wird die B-Liga von Rudi Bürger, dem Teamchef der Damen-Nationalmannschaft.

Wie komme ich in die B-Liga ?

Wer Wettbewerbsambitionen hat kann sich folgendermaßen für die B-Liga qualifizieren:

- Platzierung innerhalb einer Landesmeisterschaft
- Junior- und Ladieschallenge
- Platzierung innerhalb der deutschen Streckenflugmeisterschaft
- Beide Ligen sind offen für Drachepiloten der Klassen FAI 1 und FAI 2.

Streckenflugmeistersck

Auch wenn sich in den vergangenen Jahren gezeigt hat, daß sich an der Streckenflugmeisterschaft eher Piloten beteiligen, die sich individuell Startplatz, Startzeitpunkt und Strecke selbst suchen, bleibt die Möglichkeit weiterhin bestehen, sich über diese Wettbewerbsart für die Liga zu qualifizieren. Die 3 Erstplatzierten (Nachrücker bis Platz 10) steigen in die Liga-A auf, die auf Platz 4-6 (Nachrücker bis Platz 25) haben eine Teilnahmeberechtigung für die B-Liga des folgenden Jahres.

Landesmeisterschaften

Die Landesmeister qualifizieren sich automatisch für die A-Liga, für die 2. und 3. ist jeweils ein Platz in der Liga-B reserviert. Auch hier gibt es bei Verzicht der Bessergestelltsten eine Nachrückmöglichkeit bis Platz 10.

Ladies- und Juniorchallenge

Diese Wettbewerbs- und Ausbildungsform betreibt der DHV seit Jahren mit Erfolg. Ehemalige Weltmeister, wie Guido Gehrmann, erlebten ihre ersten Wettbewerbserfahrungen bei diesem Nachwuchswettbewerb und qualifizierten sich so für die Liga und Nationalmannschaft. Der DHV legt sehr großen Wert auf diese Art von Nachwuchsförderung. Qualifizierte Nationalmannschaftspiloten geben hier ihr Wissen und ihre Erfahrung an die jungen Piloten weiter. In Theorie und Praxis werden die Nachwuchspiloten in den Wettbewerbssport eingewiesen. Die Teilnahme ist für Juniorpiloten (bis 25 Jahre) und Pilotinnen kostenlos, sie tragen lediglich ihre privaten Ausgaben wie Essen und Übernachtung selbst. Die besten des einwöchigen Sichtungswettbewerbs qualifizieren sich automatisch für die Liga des folgenden Jahres.

Wer Wettbewerbsinteresse hat, sollte diese Chance nutzen.



.3222P



Wettbewerb für den German Cup

Michael Wilske ist ein ganz normaler Gleitschirmpilot. Seit 1992 mit dem Schirm in der Luft, wann immer es Familie und Beruf zulassen. Meistens mit den Kumpels im Allgäu geflogen, immer mit gütegesiegeltem Schirm, immer an den gleichen Bergen, die schnell zu erreichen waren von Biberach aus. Aber im Allgäu sind viele Streckenflieger zu Hause. Mit denen war Michael Wilske unterwegs. Zumindest kurze Zeit bei jedem Flug. Bis sie weg waren, auf ihren ausgeschriebenen Strecken, und ihm das Alleinfliegen und immer die gleichen zehn, zwanzig Kilometer rund um die Startplätze allzu vertraut wurden.

Dann kam der DHV mit dem ersten German Cup. Und Michael war nicht nur ein Pilot, der dazu lernen will, sondern auch ein Schwabe. »Ich hab gedacht, dass der German Cup ein billiges Streckenflugseminar ist, 40 Mark für ein Wochenende, und eine gute Chance, um für mich persönlich einfach besser fliegen zu lernen«, sagt der Biberacher heute zu seiner Motivation, den ersten German Cup-Durchgang 1997 mitzuflogen. Seitdem ist er jeden Durchgang mitgeflogen, wenn es ging. Und das hatte Folgen,

Michael ist nach drei Jahren ein überzeugter German Cup-Fan, »Meine Erwartungen haben sich komplett erfüllt. Allein schon, andere deutsche Fluggebiete kennen zu lernen, Strecken durchzuziehen, Für mich war es halt gut, ich plane Strecken nicht selber, das mach ich nicht. Aber so mit anderen losfliegen, schauen, wo geht es, wo geht's besser, das ist was für mich. Ich bin einfach ein kompletterer Flieger geworden. Und dann das ganze Drumherum, die Betreuung, Wetter-Einweisung, Streckenplanung, Dokumentieren, Leute kennen lernen, abends auf ein Bier zusammen sitzen und schwätzen - das hat mir halt gefallen.«

Michael Wilske ist einer von denen, die DHV-Gleitschirm-Teamchef Stefan Mast »haben« will. Und er will sie alle haben: Die jungen, ambitionierten, die bei der Junior Challenge eine Woche Power-Seminar bekommen, genauso wie die anderen, die - wie einst Michael Wilske ein paar Tage zu alt für die Challenge sind, sich aber einfach mal ein paar Täler weiter wagen wollen. Die eine Strecke probieren wollen, ohne sich vorher ganze Nächte mit Routenplanung um die Ohren zu schlagen.

Denen die Schwellenangst zu nehmen vor den ganzen Wettbewerbs-Vorurteilen, ihnen Mut zu machen, einfach einmal einen Durchgang mitzuflogen - das will der Teamchef erreichen. Natürlich hat er auch seinen Natio-

NOVA
INTERNATIONAL



FLIGHT DESIGN



nalkader und Liga-Nachwuchs im Hinterkopf - was an besten Piloten »oben rauskommt« beim German Cup, wird sorgfältig gesichtet. »Der German Cup ist das Bindeglied zwischen der altersbegrenzten DHV-Nachwuchsförderung und der Liga«, so Stefan, ein Breitensport-Wettbewerb für den Genuss-Piloten, der auch mal ein wenig weiter kommen will oder einfach schneller werden will - und zwar auf der sicheren Seite.

Die Bedeutung dieses Events haben auch die Hersteller erkannt. Nachdem die Zahl der Sponsoren nach Marktturbulenzen zuletzt etwas zurückgegangen war, haben sich für die neue Saison wieder mehr Hersteller bereit erklärt, den German Cup zu unterstützen. Denn: Piloten, die sich fortbilden, fliegen sicherer und haben mehr Spaß mit ihren Schirmen - das hat sich herumgesprochen.

Der erste von fünf Wochenend-Terminen für den German Cup 2000 ist bereits vorbei. Aber jeder, der Lust hat, kann noch einsteigen - für wenig Geld und ohne Urlaub zu nehmen, für nur ein »Schnupper«-Wochenende oder für alle Termine. Dabei sind auch Teilnehmer mit einer weiteren Anfahrtsstrecke auf der sicheren Seite: Das DHV-

Info-Telefon teilt rechtzeitig mit, ob ein Termin wetterhalber gecancelt werden muss. Jeder DHV-Pilot - B-Schein und Sicherheitstraining vorausgesetzt - kann zu einem Durchgang fahren und sicher sein, dass er dort richtig aufgehoben ist. Sprüche wie »da sind doch nur Cracker dabei« oder »das ist nichts für mich, da fliege ich nur hinterher« sind hier nicht angebracht.

»Der German Cup ist viel mehr als Wettbewerbsfliegen«, sagt Stefan Mast, »das ist der DHV-Event überhaupt, bei dem man sich sozial näher kommt, Spass hat und fliegerisch verbessern kann - egal, auf welchem Level der Pilot einsteigt.« Und die Levels können und sollen unterschiedlich sein, das ist so gewollt. Geflogen wird zusammen, gewertet wird beim German Cup aber in zwei Klassen, ein Splitting, das von 96 Prozent der Piloten des German Cup 99, die sich an der DHV-Umfrage beteiligten, getragen wird.

Für Michael Wilske hatten drei Jahre German Cup Konsequenzen. Auf einem Gin Gliders Bonanza flog er beim German Cup 1999 auf den zweiten Platz in der Gesamtwertung was ihn für die Liga 2000 qualifiziert. Er hat sich's lange überlegt. Aber die Liga wird er jetzt mitfliegen. Aus dem gleichen Grund, aus dem er mit dem German Cup vor drei Jahren angefangen hat: Er will noch was dazu lernen.

Ulrike Bäuerlein



Weltmeister Manfred Ruhmer zu Besuch

Beim 2. Streckenflugseminar der Ammergauer Drachen und Gleitschirmflieger war auch der Weltmeister im Drachenfliegen Manfred Ruhmer anwesend.

Begrüßt von Kassier Peter Wohner wurden im Hotel Böld Tipps und Tricks vom Weltmeister an die ca. 30 Piloten weitergegeben. Ruhmer, der für alle Fragen ein offenes Ohr hatte, berichtete über die richtige Trimmung der Hängegleiter sowie die Weiterentwicklung der Flugdrachen. Hauptthema war jedoch das Streckenfliegen, das an diesem Abend noch sehr ausführlich besprochen wurde.

Organisiert hatte den Besuch von Manfred Ruhmer der Segelhersteller des Weltmeistergeräts, Jayena Pause aus Uffing. Auf diesem Weg möchten wir uns noch mal recht herzlich bei den Beiden bedanken.

Ammergauer Drachenflieger
Werner Sterl

Fluggebiet Costa de Almeria/Spanien

Flugverbot

Am 25. März 2000 wurde mit sofortiger Wirkung ein Flugverbot für das Fluggebiet »AGUADULCE« von der Guardia Civil (Polizei) verhängt. Anlass für diese Massnahme der Behörde ist ein »Beinahezusammenstoß« von Freifliegern aus Deutschland mit einem Helikopter der Guardia Civil, der sich auf einem Kontrollflug entlang der Küste befand. Wir bitten alle Freiflieger, die unser Gebiet bereisen, dringend darum, dieses Verbot zu beachten! Der hiesige Club und Fly and Bike sind bemüht, die Behörden davon zu überzeugen, dieses Verbot in absehbarer Zeit wieder rückgängig zu machen. Wir werden dann erneut informieren.

FLY AND BIKE, Roquetas de Mar
Karl-Heinz Baumgaertner

Neuer Landeplatz

Wichtige Info für Blombergflieger

Durch die wilden Landereien auf fremden Wiesen und Pferdekoppeln sahen wir uns gezwungen, einen neuen Landeplatz zu pachten. Der alte wurde wegen starker Turbulenzen und zu großer Entfernung zur Bergbahn kaum mehr angefliegen.

Der neue Gleitschirmlandeplatz liegt ca. 500 m nördlich von der ehemaligen Gaststätte »Zur Quelle« auf der linken Seite der Straße, die nach Bad Tölz führt. Wir stellen dort einen Windsack auf und werden an der Blombergbahn ein Infoblatt auflegen, das genau aufzeigt, wo sich der Landeplatz befindet.

Wir weisen darauf hin, Außenlandungen unbedingt zu vermeiden, da dieses Fluggebiet ernsthaft gefährdet ist.

Lenggrieser Gleitschirmflieger
Reinhard Dietl

wereine•

Jahresprogramm 2000

Umfangreiches Angebot auch für Nichtmitglieder

Wir haben wie jedes Jahr aufs neue wieder ein Jahresprogramm mit vielen Veranstaltungen für Gleitschirmflieger aufgelegt. Wir möchten dieses Programm auch »Nicht-Vereinsmitgliedern« zugänglich machen, um ihnen die Möglichkeit zu geben, teilzunehmen.

Gegen Einsendung eines mit 3,- DM Rückporto und adressierten DIN A 5-Umschlages können interessierte Flieger die Broschüre bei uns unter der Adresse unseres Sportwerts Ostallgäuer Drachen- und Gleitschirmflieger Marktoberdorf, Horst Hüttner, Peißenberger Str. 7, 82389 Babling, anfordern.



Großes »Oldie«-Treffen in Ostdeutschland

Alle Gleitschirm- und Drachenflieger über 50 Jahre treffen sich in der Woche vom 5. - 13.8.2000 auf dem Flugplatz Großenhain in Sachsen. Das erste Treffen der »Grauen Adler« findet 50 km nordwestlich der Landeshauptstadt Sachsens, Dresden, auf einem ehemaligen Militärflugplatz der GUS statt. Neben Erfahrungsaustausch, Wiedersehen mit Fliegerkollegen, die man jahrelang nicht gesehen hat, und geselligem Beisammensein besteht die Möglichkeit, theoretisches Wissen und flugpraktisches Können zu erweitern.

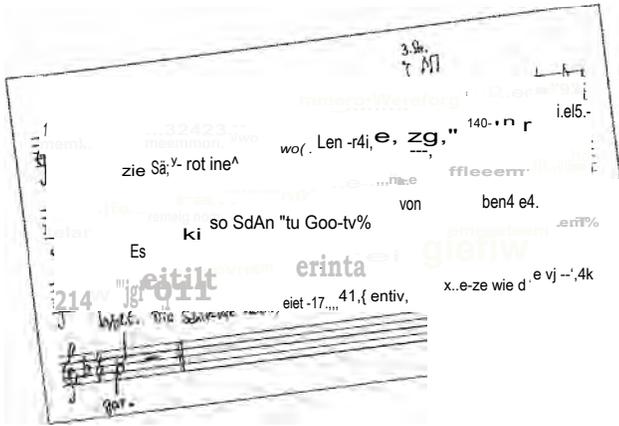
An 2 Koch-Da ppeletrommelwinden mit je 1.300 m Seillänge kann von Sonnenauf- bis Sonnenuntergang geflogen werden. Bei guter Thermik wurden in Großenhain schon 2.000 m über Grund erreicht. Vom Flugplatz aus wurden nach Windenstart schon über 50 km Distanz mit dem Gleitschirm zurückgelegt.

Gleitschirmflieger, die keine Schleppstartberechtigung haben, können nach theoretischer Einweisung unter Fluglehreranleitung ihre ersten Windenstarts durchführen. Wohnwagenstellplätze und Zeltplatz gibt es unmittelbar am Fluggelände; Duschen und Toiletten im Flugplatzgebäude. Als Alternativangebote stehen Rundflüge mit einem AN 2 Doppeldecker zum Selbstkostenpreis, Besichtigungstouren in die Kunststädte Dresden (Semperoper) und Meißen (Porzellanmanufaktur), Dampferfahrten auf der Elbe oder Ausflüge in die benachbarte Sächsische Schweiz sowie zum Fliegen ins Erzgebirge oder den Berg Rana in Tschechien (160 - 500 m HD) zur Auswahl.

Wer gerne mitmachen möchte, meldet sich bitte schriftlich (Brief oder Fax) beim TOP GLIDERS Flight Park im World Trade Center Dresden an. Die Anschrift: TOP GLIDERS Flight Park, Freiburgerstr. 33, 01067 Dresden, Tel: 0351/4940351, ^{Fax:} 0351/4940361, Mobil: 0171/3669980.

Lothar Knoof

abrief



Gleitschirmlied und Vereinsjubiläum Singen und Feiern

Ein Lied über die Schönheit des Gleitschirmfliegens wurde von Mitgliedern des Gleitschirmclubs Aschaffenburg komponiert. Nicht nur beim iöjährigen Vereinsjubiläum am 16. und 17.9.2000 ist es prima geeignet, die Stimmung zu heben, sondern auch bei Feiern jeder Art! Infos über das Lied bekommt man unter der Telefonnummer 06181/65806, homepage: www.airbase.de/albatros.htm.

Gleitschirmsegelclub Albatros Aschaffenburg
Roland Völker

Gleitschirm-Newsgrupp erfolgreich

Am 19.3. wurde eine neue Gleitschirm-Newsgrupp (de.rec.sportgleitschirm) erfolgreich im Usenet eingeführt. Nach monatelangem Kampf um die Einrichtung haben 139 Flugbegeisterte aus dem deutschsprachigen Raum für die neue Usenet-Group abgestimmt.

Sie stellt in Zukunft eine interessante und billigere Alternative zum bisherigen Internetforum dar. Der Blick in die Newsgrupp lohnt sich auf jeden Fall!

Eine Anleitung zur Einrichtung eines Newsreaders ist auf www.para-gate.de zu finden.

Initiative Fränkischer Gleitschirmflieger
Jan Geister

Sommerfest der Bergsträsser Drachenflieger Fliegen für Drachen

Am 19. + 20. August wird unser diesjähriges Fliegerfest zwischen Schriesheim und Dossenheim an der B3 stattfinden. Herzlich eingeladen sind alle Flieger/innen und Freunde des Flugsports. Für Essen und Trinken ist zu guten Preisen gesorgt und am Samstagabend gibt es natürlich wieder fetzige Live-Musik. Abgerundet werden soll das Programm durch Flugvorführungen. Auch hierzu sind unsere Gastpiloten/Innen eingeladen. Unser Gelände ist allerdings nur für Drachenflieger/Innen freigegeben.

Für weitergehende Informationen steht unser Vereinsvorsitzender Kai Ehrenfried unter Tel: 0173/9474793 zur Verfügung.

Vereinsausflug des Südpfälzer Gleitschirmflieger Club Schöne Flüge in Teneriffa

»Endlich Sonne, Thermik, Wärme und den ganzen Tag nur Fliegen, Fliegen und nochmals Fliegen«, mit diesen Gedanken im Kopf und voller Vorfreude flogen 20 Pfälzer ab Stuttgart nach Teneriffa.

Trotz hervorragender Organisation von Martin Appel und Annette Schmidt zeigte sich mal wieder, dass das Wetter immer der unkalkulierbare Faktor ist. Ein hartnäckiges Tief ließ die fliegerische Ausbeute geringer ausfallen als erwartet. - Doch Kameradschaft, Urlaubsgedanken und die schöne Landschaft kompensierten die Wetterkomponente. Geführt wurde die »flugsüchtige Pfälzerhorde« von Michael Theiss, der nicht nur das fliegerische Potential der Insel kannte, sondern auch kulinarische Geheimtipps im Repertoire hatte.

Südpfälzer Gleitschirmflieger Club
Christoph Fath

Neue Web-Site Rhein-Mosel-Lahn

Die Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel Lahn e.V. haben eine komplett neu gestaltete Web-Site. www.thermik4u.de lautet die leicht zu merkende Adresse und bietet News rund um das Fliegen an Rhein und Mosel.

Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn
Frank Herr



Traditionelles Fliegerfest und Eröffnung des UL-Flugbetriebes

Beim diesjährigen Fliegerfest der Gleitschirm- und Drachenflieger auf dem Schleppgelände »Schlatthof« bei Waldstetten (Nähe Schwäbisch Gmünd) gibt es diesmal ganz besonderen Grund zum Feiern: seit Jahresbeginn ist das Schleppgelände für den Mischflugbetrieb mit UL's zugelassen. Geflogen (per Schlepp bzw. mit UL) und gefeiert wird am 20. und 21. Mai. Piloten und Fußgänger werden anschließend im Festzelt von einer erfahrenen Crew wieder flugtauglich gemacht (abhocken empfohlen). Wir freuen uns über Flug- und Schaulustige, die ihren Ausflug nach Waldstetten durchführen. Interessierte (insbesondere UL-Piloten) wenden sich bitte an den Vorsitzenden: Alfons Rack, Tel: 07171/41779, e-Mail: alfonso@oloefreenet.de.

»Gleitschirm- und Hängegleiter e.V. Drei-Kaiser-Berge« Waldstetten
Stefan Schüler



Rettungsschirme

VDV ist in der Sicherheit aktiv

Die nächste Saison kommt bestimmt! Am 20.02.2000 nutzten viele Mitglieder die Chance, das Rettungsgerät mal wieder turnusmäßig zu packen. Dank unseres Karl Hillebrand stand die Stimberghalle zur Verfügung. Sogar unser ältestes aktives Mitglied Heinrich Berse packt seinen Schirm selbst.

Kontakt: VDV, Tel: 02305/83626, Fluggelände Hamm Bockum-Hövel, Tel: 02381/599374, e-mail: Karlheinz.Hasler@t-online.de, homepage: home.t-online/home/Karlheinz.Hasler.vestis-i.htm, e-mail: Seifert-Peter@t-online.de.

Vestischer-Drachenflieger-Verein
Peter Seifen

Attraktivität des Fluggeländes gesteigert

Startgebühren an den »Bruchhauser Steinen« wurden gesenkt

Die »Bruchhauser Steine« sind als einzigartiges Boden- und Kulturdenkmal weit über das Sauerland bekannt. Das Fliegen über dieser herrlichen Naturlandschaft wird für jeden Piloten ein unvergessliches Erlebnis bleiben.

In der Vergangenheit wurde der Flugspass über dem »Europagolddorf« Bruchhausen durch die zu hohen Kosten für Tageskarte, Auffahrt und Parken getrübt.

Nach intensiven Verhandlungen mit dem Geländehalter wurden nunmehr die Startgebühren für Gastpiloten gesenkt. Eine Tageskarte kostet jetzt 12,- DM und beinhaltet die Gebühren für Auffahrt und das Parken an den Startplätzen.

Am »Info-Center« sind des weiteren Monats- (50,- DM) und Jahreskarten (120,- DM) für Gastpiloten erhältlich. Hier steht den Piloten auch umfangreiches Informationsmaterial zur Verfügung.

In Bruchhausen kann bei Windrichtungen von Süd bis West geflogen werden. Weitere Gelände unterhält der DCH e.V. in Willingen/Upland (Nordwest bis Nordost) und in Düdinghausen (Südost bis Ost). Um im streckenrächtigen Fluggelände Düdinghausen wieder einen sicheren Start zu ermöglichen, sind in den letzten Monaten viele Buchen und Fichten gefällt worden. Gleitschirmfliegern ist das Fliegen in Düdinghausen nur erlaubt, wenn sie Vereinsmitglied des DCH e. V. sind. Clubinformationen sind auch im Internet unter www.derjoerch.de/dch/dch.html abrufbar.

Drachenflieger-Club Hochsauerland
Ingo Hanfland

Gleitschirmfliegen in Ostdeutschland

Ziemlich lange ist es nun schon her, dass mich die ostdeutschen Fluggebiete in ihren Bann gezogen hatten. 1992 ging ich zum ersten Mal auf »Tuchföhlung« an einem kleinen Übungshang bei Dresden, nachdem ich in der Landeshauptstadt Sachsens zu Gast war. Kulturell hat diese Stadt natürlich einiges zu bieten und ist, landschaftlich reizvoll im Elbtal gelegen und nur wenige Kilometer von der berühmten »Sächsischen Schweiz« entfernt, garantiert immer eine Reise wert.

Doch Gleitschirmpiloten waren damals so selten wie schlechter Wein von den sonnenüberfluteten Elbhängen zwischen Dresden und Meißen. Ich kam wieder und gründete 1993 die Flugschule Top Gliders in Dresden. Heute, 7 Jahre später, sieht die Sache ganz anders aus, Über 800 Sachsen konnten seither erleben, was bis zum Mauerfall nur im Traum möglich schien: die ersten Flüge mit dem Gleitschirm und das auch noch quasi vor der Haustüre. Gut die

Hälfte davon konnte bis heute den beschränkten Luftfahrerschein erwerben und allein im Kreis Dresden zählt man derzeit etwa 300 aktive Piloten. 6 zugelassene Übungshänge für alle Windrichtungen, 2 hervorragende Windschleppgelände sowie die Nähe zum fliegerisch hoch interessanten Erzgebirge ist eine hervorragende Perspektive für den Neueinsteiger. Noch eins: seit einem Jahr zeichnet sich ein wahrer »Flachlandboom« ab, den ich folgendermaßen begründen kann: Genau 230 Tage Windschleppbetrieb auf dem ehemaligen Militärflugplatz Großenhain nur 30 km von Dresdens Zentrum entfernt. Genau 123 thermisch interessante Tage in dieser Zeit und die Tatsache, dass sich die Gesamtflugstundenzeit während der Ausbildung gegenüber 1993 etwa vervierfacht hat. Heute weiß der Flachlandpilot genau, was er nach der Ausbildung von sich und seinem Sport erwarten kann. Und das ist nicht wenig. So eine tolle Perspektive gab es, seit ich 1987 mit dem Gleitschirmsport begann, noch nicht. Ich hoffe, dass sich diese Entwicklung in den nächsten Jahren so fortsetzt und denke, dass gerade in den sogenannten »neuen Bundesländern« noch viel für unseren Sport machbar wird. Nur - »Macher« braucht's eben auch dazu. Informationen zum Flugsport in Sachsen (Hängegleiter, Gleitschirm, Ballon, Segelfliegen, Fallschirmspringen) gibt's im Top Gliders Flight Park im World Trade Center Dresden, Tel: 0351/4940351, Fax: 0351/4940361.

Andreas Breuer



Neue Vorstandschaft

Der Drachenflieger-Club Bergdohlen Brannenburg hat einen neuen Vorstand. i. Vorstand: Peter Niedenneier, z. Vorstand: Erik Mack, Kassierer: Monika Frisch, Schriftführer: Peter Zech, Sportwart Drachen: Alfred Aigner, Sportwart Gleitschirm: Reinhold Speidel, Beisitzer: Peter Busch.

Drachenflieger-Club Bergdohlen Brannenburg
Peter Zech

»Rhön Open«

Großes Flugfest im Juni

Die ganze Welt ist ein Dorf - im Juni das Gleitschirmfliegerdorf Sieblos! Nach erfolgreicher Premiere im Vorjahr war es allen Beteiligten sonnenklar - die Internationale Rhön Open muß auch im Millennium wieder stattfinden!

Der Rhöner Drachen- und Gleitschirmfliegerverein (RDG) veranstaltet, in Zusammenarbeit mit der ortsansässigen Drachen- und Gleitschirmflugschule »Papillon«, die Internationale Rhön Open vom 22. bis 24. Juni 2000 - eine Veranstaltung für alle Piloten und Freunde des Flugsportes! Ob Fliegen, Wettkampf, gemütliches Zeltfest, Party und Tanzen bis in die Morgenstunden, Camping in Poppenhausen- Sieblos, Herstellervorstellungen oder spektakuläre Flugvorführungen - ein reichhaltiges Angebot erwartet die hoffentlich zahlreichen Wettkämpfer und Gäste! Im Mittelpunkt steht natürlich das Fliegen. Zwischen Pferdskopf, Abtsrodaer Kuppe und Weiherberg erfliegen die Piloten auch dieses Jahr wieder den Rhönmeister.

Über 150 Piloten, mehrere Hundert Besucher und sehr viele Zuschauer lockte das Spektakel 1999 in die Rhön. Die Veranstalter wünschen sich rege Teilnahme und gutes Flugwetter für die Rhön Open vom 22. bis 24. Juni 2000 in Sieblos. Den geplanten Programmablauf und nähere Infos entnehmt bitte im Internet: <http://www.rdg-poppenhausen.de/> oder unter <http://www.wasserkuppe.com/>. Anmeldungen an Markus Müller, An den Eiche 5, 36041 Fulda oder per e-mail: kleinerkaiser@t-online.de.

*Rhöner Drachen- und Gleitschirmfliegerverein
Bernad Buxa*

Vereinsmeisterschaft der Gleitschirm Freunde Hochwald und Weihnachtsfeier

Gute Bedingungen im Stubaital

Nach Open Window bis 14:00 Uhr galt es bis um 15:30 Uhr in der Luft zu bleiben und möglichst genau um 15:30 Uhr auf dem Landeplatz vom Elfer in Neustift zu landen. Nach dem letzten Starter um 14:00 Uhr schwebten pünktlich um 15:25 Uhr die ersten Piloten ein und es bot sich ein Kopf an Kopf-Rennen zum Landeplatz. Es landeten 5 Piloten mit einem Versatz von nur wenigen Sekunden um 15:30 Uhr.

Der glückliche und sichtlich überraschte Sieger Thomas Windmüller konnte den Wanderpokal der Gleitschirm Freunde Hochwald übernehmen und ließ auch jeden an seinem Sieg in Form von Freibier teilhaben. Ergebnis: 1. Thomas Windmüller, 2. Georg Sauer, 3. Hermann Josef Colle.

Bei einem Teilnehmerkreis von über 60 Personen zur traditionellen Weihnachtsfeier musste in diesem Jahr ein schon etwas größerer Saal angemietet werden, um alle unterzubringen. Nach der Begrüßung ließ unser erster Vorsitzender Gilbert Heuser das Jahr Revue passieren. Themen wie der Windenumbau zum Tandemschlepp und die große Resonanz der Fußgänger für Tandem füge im Schleppgelände Losheim am See, die Mammutveranstaltung Saarland-Cup 99, das Thermikseminar, die spannende Vereinsmeisterschaft, das Windenseminar unterstützt durch den DHV und die zahlreichen Schleppts mit nahezu Strecken fluggarantie im Schleppgelände Losheim am See wurden er-

läutert. Der ausgesetzte Streckenflugpreis von 300 DM in bar als Anreiz, sich auch auf Strecke zu wagen, war ein Kopf an Kopf-Rennen von einigen Vereinsmitgliedern, bei dem am Ende Dietmar Gewenig die Nase vorn hatte. Mit einem Streckenflug von Losheim am See in unser Nachbarland Frankreich setzte er sich am Ende durch und war mit diesem späten Flug im September auch durch die hervorragenden Streckenflüge vom Sommer nicht mehr einzuholen.

Der Vorstand bedankt sich bei all den Helferinnen und Helfern, die es überhaupt ermöglichten, dass die Piloten in die Luft kamen. Vor allem wollen wir uns bei unserem Windentechniker Herr Dr. Blon bedanken, der stets unsere Winde in Schuss hält.

*www.Gleitschirm-Freunde-Hochwald.de.cx
Jörg Diemann*

Neue Flugmöglichkeit

Gleitschirmfliegen am Messelberg in Donzdorf jetzt möglich

Der Drachenflieger Club Staufen e. Donzdorf freut sich mitteilen zu können, dass nun auch Flüge mit Gleitschirmen am Startplatz Messelberg stattfinden dürfen.

Der Platzhalter, die Fliegergruppe Donzdorf, die dort einen Sonderlandeplatz für Motor- und Segelflug unterhält, konnte sich bisher nicht entschließen, die Erlaubnis zu erteilen, zumal außer den Drachenfliegern auch noch Modellflieger den Luftraum frequentieren. In der Vergangenheit gab es oft Ärger mit undisziplinierten Drachenfliegern und so befürchtete man nur noch Schlimmeres, wenn auch noch »Gleitheimis« zusätzlich die Platzrunde verunsicherten.

Nun, die Zeiten haben sich verändert. Sah man früher an guten Flugtagen 20 bis 30 aufgebaute Drachen am Startplatz, so kommen heute nur noch einige wenige, wenn überhaupt. Das liegt nun daran, dass viele von uns aufgehört haben zu fliegen - unser Verein schrumpfte von ehemals weit über wo auf heute etwa 50 Aktive, die meisten langjährig-erfahrene Flieger, älter schon, die es nicht mehr so wie früher mit unwiderstehlicher Gewalt zum Fliegen zieht - ja und Nachwuchs ist nicht in Sicht. Auch Gastflieger kamen immer weniger. Bedingt durch die deutlich geringere Frequentierung des Luftraumes durch Drachenflieger kam es kaum noch zu unliebsamen Zwischenfällen oder Verstößen gegen die Flugordnung, so dass der Platzhalter unseren Antrag, Gleitschirmflieger zuzulassen, wohlwollend prüfte und schließlich zustimmte.

So sehr wir uns nun darüber freuen, müssen wir aber auch an die Gleitschirmflieger appellieren, sich mit den Auflagen und Bedingungen vertraut zu machen und diszipliniert zu fliegen.

Gestartet werden darf sowieso nur, wenn ein Mitglied unseres Vereins als Startleiter anwesend ist. Dieser ist verpflichtet, Neulinge gehörig einzuweisen.

Da es nun Sinn macht, als Gleitschirmflieger in unseren Verein einzutreten, erwarten wir neue Impulse und eine Bereicherung unseres Vereinslebens durch zahlreiche neue Mitglieder aus der Gleitschirmszene.

*Drachenflieger Club Staufen Donzdorf
Thomas Matula*

Neue Clubseite im Internet

Rechtzeitig zum 10-jährigen Jubiläum ist der Drachen- und Gleitschirmflugverein »Himmelsstürmer Lahn« mit einer eigenen Homepage im Internet vertreten.

Die Internetpräsenz reicht vom Vorstellen des Vereins über die Beschreibung unseres Sports, einer Bildgalerie, Links zum Thema Fliegen und anderen Vereinen bis hin zu Onlineanmeldung im Verein. Ein eigener Mitgliederbereich ist ebenso vorhanden wie die Möglichkeit, online Fragen zu stellen und Anregungen zu geben sowie sich in einem Gästebuch zu verewigen.

Die Homepage ist unter folgender Adresse zu erreichen: www.himmelsstuermerlahn.de.

Über einen regen Besuch der Seiten sowie Anmerkungen zur Homepage und Eintragungen ins Gästebuch würden wir uns sehr freuen.

Himmelsstürmer Lahn
Michael Friedchen

DHV-Info 104

Thermikschlauch-Anfrage der Fluggruppe Wendland

Aus der Schilderung geht eindeutig hervor, dass diesen Fliegern mit gewöhnlichen Thermikschläuchen nicht gedient ist. Nicht reiß fest, unausgewogen und zudem nur ertastbar und voll launischer Willkür. Seit dem 1.4. wird ein sogenannter »Thermikdreher« auf den Flugmärkten weltweit angeboten. Ein Gerät, in jahrelanger Fummelei von Spezialisten des DHV entwickelt, scheint geradezu prädestiniert für die Flieger von Wendland.

Um eine Mittellinie bzw. Spindelrohr wird eine Spindelbuchse mit heißer Luft hochgetrieben. An den daran befestigten 3 galgenförmigen Auslegern werden die Luftfahrtgeräte angehängt und unter Ausnutzung einiger Komfortvariationen unter laminaren Bedingungen bis zum Endpunkt gedreht. Von dort oben ist dann bei gleichmäßigem Drehrhythmus ein permanenter Rundumblick ins schöne Wendland gegeben.

Nach dem Ausklinken erfolgt der geführte Landeanflug mit garantierter Punktlandung durch eine patentierte Seilzugeinrichtung.

Das Aufstecksystem der Spindel macht Höhen bis in die Unendlichkeit

möglich. Die zum Auftrieb erforderlichen heißen Gase treten vielfach in unmittelbarer Umgebung der Startplätze und -Rampen auf (also Steckdose oder Solarzellen unnötig). Achtung! Energiespender sind nicht nur Anfänger.

Für die theoretische Einweisung reicht der Beipackzettel. Praktische Erfahrungen gehen zu Lasten des Anwenders.

Ein solcher Freudenspender verbietet auch nur die Andeutung einer Rabattforderung. Also, worauf warten die Wendländer noch.

Alleinvertrieb durch den DHV. Vertriebslizenz erhofft und grüßt

Walter Bank

Aktiv fürs Frühjahr

Vortrag über Wetterphänomene und Rettungsgeräthewerfen

Herr Rampe vom Deutschen Wetterdienst hielt einen kompetenten Vortrag über das Wettergeschehen in unseren Breiten mit interessanten Tipps zu Thermik, günstigen Flugwetterlagen und gefährlichen Wittersituationen. Wirklich zu empfehlen sind auch die Internetseiten von Herrn Rampe (www.wetterklima.de).

An den ersten beiden Samstagen im Februar war dann die Möglichkeit zum Rettungsgeräthewerfen und Packen in der Turnhalle gegeben. Unter sachkundiger Leitung von Mike Grau fand dazu am ersten Termin ein Selbstpackerlehrgang statt. Der Gleitsegelclub plant in lockerer Folge weitere Kurse zu organisieren. So ist bereits Anfang Sommer ein weiterer Packerkurs geplant.

Bei der Jahreshauptversammlung wurde unter anderem auch die Planung des Fliegerfestes anlässlich des 10-jährigen Vereinsjubiläums am 16./17.9.2000 vorgenommen. Wer einmal an der Winde in Nilkheim mitfliegen will - ob als Freiflieger mit Schleppschein oder mit einem erfahrenen Tandempiloten - kann sich jederzeit über Tel: 06021/550299 erkundigen, ob und wann geflogen wird.

Wer sich weiter über den Gleitsegelclub Albatros informieren will, erhält unter www.albatros-gsc.de weitere Informationen über Fluggebiete und Veranstaltungen.

Albatros Gleitsegelclub Aschaffenburg
Kai Andersen

WWW.PARAFLY.AT

FT STUR TAL

Internationale Lizenzen
1 • 2 Wochenkurse
Sonderpiloten Kurs und Prüfung wöchentlich!
Shop
2 Jahres DHV-Check, Testzentrum
Ferienwohnungen

Sielgart (3 h)
Zürich (3 bi) - 5. - drbm (zh)
Nmer-1 (1 h)
Gaeseelahl

15. - 30. Juni 2000
Cumulus-Woche
"Only Boys" mit den Parafly-Funtours!

eiy 4... 14...
7-te

eue NOVA n.c. PARATECH

fl: gschu terhataty Haes-Peter Elle... *43 • 5226 -3344 , Fax: 243 • 5226 - 3371 • Mail: flugschule@parafly.at • Internet: www.parafly.at

e7UNI' I C 2©©©© Juni bis August

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 | 65 | T | Art | Organisator | Telefon |
|--------|------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------|----------------------------|----------------|
| 01.06. | Unterwössen | | | <input type="checkbox"/> | A,B,F,P | Süddeutsche GS | 08641/7575 |
| 02.06. | Dürnau | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | A,B,F,P | FS Göppingen | 07164/12021 |
| 02.06. | Kössen | | | | A,B,F,P | Süddeutsche GS | 08641/7575 |
| 03.06. | Brixen (I) | | | <input type="checkbox"/> | A,B,P | Flugschule Siegen | 0271/382332 |
| 03.06. | Aschau | | | <input type="checkbox"/> | A,B,F,P | FS Chiemsee | 08052/9494 |
| 03.06. | Greifenburg (A) | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | A,B | FS Sunrise | 06201/182911 |
| 03.06. | Mals (I) | | | <input type="checkbox"/> | A,B,F,P | Sky-Sports Baiersbronn | 07442/122412 |
| 04.06. | Brixen (t) | | | | A,B,P | Flugschule Siegen | 0271/382332 |
| 04.06. | Mals (I) | | | | A,B,F,P | Sky-Sports Baiersbronn | 07442/122412 |
| 09.06. | Lenggries | | | <input type="checkbox"/> | A,B,P,F | Adventure Sports | 08042/9486 |
| 09.06. | Baiersbronn | | | <input type="checkbox"/> | A,B,P,S,W | Sky Team | 0721/515363 |
| 10.06. | Greifenburg (A) | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | A,B | FS Sunrise | 06201/182911 |
| 10.06. | Brauneck | | | | A,B,P | Adventure Sports | 08042/9486 |
| 14.06. | Sonthofen | | | <input type="checkbox"/> | A,B | FS Mergenthaler | 08321/9970 |
| 15.06. | Sonthofen | | | | A,B | FS Mergenthaler | 08321/9970 |
| 17.06. | Bad Salzungen | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | A,B,F,P,S | DHV-Prüfzentrum Mitte | 06654/353 |
| 18.06. | Eifel | | | <input type="checkbox"/> | A,B,P | Sky Team | 0721/515363 |
| 18.06. | Bad Salzungen | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | A,B,F,P,S | DHV-Prüfzentrum Mitte | 06654/353 |
| 22.06. | Unterwössen | | | <input type="checkbox"/> | A,B,F,P | Süddeutsche GS | 08641/7575 |
| 23.06. | Dürnau | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | A,B,F,P | FS Göppingen | 07164/12021 |
| 23.06. | Sonthofen | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | A,B,P | FS Jürgen Rohrmeier | 08321/9328 |
| 23.06. | Andelsbuch (A) | | | <input type="checkbox"/> | A,B | GS Löffler | 0043/5514/3177 |
| 23.06. | Garmisch | | | <input type="checkbox"/> | A,B,F,P | GS Michael Brenner | 08821/74260 |
| 23.06. | Andelsbuch | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | A,B,F,P,S | Harzer GS | 05322/1415 |
| 23.06. | Kössen | | | <input type="checkbox"/> | A,B,F,P | Süddeutsche GS | 08641/7575 |
| 24.06. | Ruhpolding | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | A,B,F,P | Flugzentrum Ruhpolding | 08663/668 |
| 24.06. | Meransen/Weitental (I) | | | <input type="checkbox"/> | A,B,F,P | OFS Paragliding GmbH | 08342/899405 |
| 24.06. | Freudenstadt | | | <input type="checkbox"/> | A,B,F,P,S | Sky-Sports Baiersbronn | 07442/122412 |
| 24.06. | Sonthofen | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | A,B,P | FS Jürgen Rohrmeier | 08321/9328 |
| 24.06. | Andelsbuch (A) | | | <input type="checkbox"/> | A,B | GS Löffler | 0043/5514/3177 |
| 24.06. | Garmisch | | | | A,B,F,P | GS Michael Brunner | 08821/74260 |
| 24.06. | Andelsbuch | <input type="checkbox"/> | | | A,B,F,P,S | Harzer GS | 05322/1415 |
| 25.06. | Dietrichshütte | | | <input type="checkbox"/> | A,B,P | Ostthür. Gleitschirmschule | 036734/30357 |
| 25.06. | Rordeneck | | | | A,B,P | Sky Team | 0721/515363 |
| 25.06. | Freudenstadt | | | | A,B,F,P,S | Sky-Sports Baiersbronn | 07442/122412 |
| 27.06. | Stuttgart | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | A,B,F,P,S | FS LUFTIKUS | 0711/537928 |
| 01.07. | Aschau | | | | A,B,F,P | FS Chiemsee | 08052/9494 |
| 04.07. | Sonthofen | | | <input type="checkbox"/> | A,B | FS Mergenthaler | 08321/9970 |
| 05.07. | Sonthofen | | | <input type="checkbox"/> | A,B | FS Mergenthaler | 08321/9970 |
| 09.07. | Zillertal (A) | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | A,B | FS Göppingen | 07164/12021 |
| 13.07. | Unterwössen | | | <input type="checkbox"/> | A,B,F,P | Süddeutsche GS | 08641/7575 |
| 14.07. | Lenggries | | | <input type="checkbox"/> | A,B,P,F | Adventure Sports | 08042/9486 |
| 14.07. | Sonthofen | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | A,B,P | FS Jürgen Rohrmeier | 08321/9328 |
| 14.07. | Garmisch | | | <input type="checkbox"/> | A,B,F,P | GS Michael Brenner | 08821/74260 |
| 14.07. | Bad Harzburg | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | A,B,F,P,S | Harzer GS | 05322/1415 |
| 14.07. | Kössen | | | <input type="checkbox"/> | A,B,F,P | Süddeutsche GS | 08641/7575 |
| 15.07. | Bayrischzell | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | A,B | Münchner Drachenflugschule | 08023/1571 |
| 15.07. | Marktoberdorf/Pfronten | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | A,B,F,P | OFS Paragliding GmbH | 08342/899405 |
| 15.07. | Brauneck | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | A,B,P | Adventure Sports | 08042/9486 |
| 15.07. | Sonthofen | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | A,B,P | FS Jürgen Rohrmeier | 08321/9328 |
| 15.07. | Garmisch | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | A,B,F,P | GS Michael Brunner | 08821/74260 |

| Datum | Ort | HG | 65 | T | P | Organisator | Telefon |
|--------|-------------------------|----|----|---|---|-------------|---|
| 15.07. | Bad Harzburg | ■ | | | ■ | A.B.F.P.S | Harzer GS 05322/1415 |
| 18.07. | Sonthofen | | | 1 | | A.B | FS Mergenthaler 08321/9970 |
| 19.07. | Sonthofen | | | | | A.B | FS Mergenthaler 08321/9970 |
| 21.07. | Dürrau | ■ | | ■ | | A.B.C.P | ES Göppingen 07164/12021 |
| 22.07. | Greifenburg (M) | | | ■ | ■ | A.B | Air Power 07745/308 |
| 22.07. | Bad Salzungen | ■ | | ■ | | A.B.F.P.S | DHV-Prüfzentrum Mitte 06654/353 |
| 22.07. | Brixen (I) | | | ■ | | A.B.P | Flugschule Siegen 0271/382332 |
| 22.07. | Ruhpolding | ■ | | ■ | ■ | A.B.F.P | Flugzentrum Ruhpolding 08663/668 |
| 22.07. | Engelberg (CH) | | | ■ | ■ | A.B.F.P | ES Airpower 07745/308 |
| 23.07. | Bad Salzungen | ■ | | | ■ | A.B.F.P.S | DHV-Prüfzentrum Mitte 06654/353 |
| 23.07. | Brixen (I) | | | | ■ | A.B.P | Flugschule Siegen 0271/382332 |
| 28.07. | Andelsbuch (A) | | | ■ | | A.B | GS Löffler 0043/5514/3177 |
| 29.07. | Aschau | | | ■ | ■ | A.B.F.P | FS Chiemsee 08052/9494 |
| 29.07. | Greifenburg (A) | ■ | | ■ | | A.B | ES Sunrise 06201/182911 |
| 29.07. | Marktobersdorf/Pfronten | | | ■ | ■ | A.B.F.P | OFS Paragliding GmbH 08342/899405 |
| 29.07. | Andelsbuch (A) | | | | ■ | A.B | GS Löffler 0043/5514/3177 |
| 01.08. | Stuttgart | | | ■ | | A.B.F.P.S | FS LUFTIKUS 0711/537928 |
| 01.08. | Sonthofen | | | ■ | | A.B | FS Mergenthaler 08321/9970 |
| 04.08. | Sonthofen | ■ | | ■ | | A.B.P | FS Jürgen Rohrmeier 08321/9328 |
| 04.08. | Garmisch | | | ■ | | A.B.F.P | GS Michael Brenner 08821/74260 |
| 05.08. | Elsaß (F) | | | ■ | ■ | A.B | FS Dreyeckland 07661/627140 |
| 05.08. | Sonthofen | ■ | | | ■ | A.B.P | FS Jürgen Rohrmeier 08321/9328 |
| 05.08. | Garmisch | | | | ■ | A.B.F.P | GS Michael Brunner 08821/74260 |
| 10.08. | Unterwössen | | | ■ | | A.B.F.P | Süddeutsche GS 08641/7575 |
| 11.08. | Kösser | | | | ■ | A.B.F.P | Süddeutsche GS 08641/7575 |
| 12.08. | Ruhpolding | ■ | | ■ | ■ | A.B.F.P | Flugzentrum Ruhpolding 08663/668 |
| 12.08. | Zillertal (A) | ■ | | | ■ | A.B | FS Göppingen 07164/12021 |
| 13.08. | Baiersbrunn | | | ■ | ■ | A.B.P.S.W | Sky Team 0721/515363 |
| 19.08. | Marktobersdorf/Pfronten | | | ■ | ■ | A.B.F.P | DES Paragliding GmbH 08342/899405 |
| 19.08. | Sonthofen | | | | ■ | A.B | ES Mergenthaler 08321/9970 |
| 20.08. | Dietrichshütte | | | ■ | ■ | A.B.P | Ostthür. Gleitschirmschule 036734/30357 |
| 20.08. | Zillertal (A) | ■ | | | ■ | A.B | ES Göppingen 07164/12021 |
| 20.08. | Rodeneck (1) | | | | ■ | A.B.P | Sky Team 0721/515363 |
| 25.08. | Lenggries | | | ■ | | A.B.P.F | Adventure Sports 08042/9486 |
| 25.08. | Sonthofen | ■ | | ■ | | A.B.P | FS Jürgen Rohrmeier 08321/9328 |
| 25.08. | Südtirol (1) | ■ | | | | A.B.P | FS LUFTIKUS 0711/537928 |
| 25.08. | Garmisch | | | ■ | | A.B.F.P | GS Michael Brunner 08821/74260 |
| 26.08. | Bad Salzungen | ■ | | ■ | | A.B.F.P.S | DHV-Prüfzentrum Mitte 06654/353 |
| 26.08. | Ruhpolding | ■ | | ■ | ■ | A.B.F.P | Flugzentrum Ruhpolding 08663/668 |
| 26.08. | Aschau | | | ■ | ■ | A.B.F.P | FS Chiemsee 08052/9494 |
| 26.08. | Braunack | | | | ■ | A.B.P | Adventure Sports 08042/9486 |
| 26.08. | Sonthofen | ■ | | | ■ | A.B.P | FS Jürgen Rohrmeier 08321/9328 |
| 26.08. | Südtirol (1) | | | | ■ | A.B.P | FS LUFTIKUS 0711/537928 |
| 26.08. | Garmisch | | | | ■ | A.B.F.P | GS Michael Brunner 08821/74260 |
| 27.08. | Bad Salzungen | ■ | | | ■ | A.B.F.P.S | DHV-Prüfzentrum Mitte 06654/353 |

Lehrgangskalender

| Fluglehrer | Piloten |
|------------------------|-------------------------|
| auf Anfrage D/GS | 19.05. - 21.05.00 D/GS |
| 23.05. - 24.05.00 D | 16.06. + 17.06.00 D/GS |
| 09.10. - 22.10.00 D/GS | 16.06. - 18.06.00 0/GS |
| 10.10. - 11.10.00 D | 21.07. 23.07.00 D/GS |
| 07.11. - 10.11.00 D/GS | 19.08. + 20.08.00 0/GS |
| auf Anfrage D/GS | 09.09. + 10.09.00 D/GS |
| | 20.10. i- 21.10.00 D/GS |

Pflichtfortbildungstermine für Fluglehrer
DHV Geschäftsstelle, 08022/9675.30
Fachlehrerlehrgang UL-Schlepp
Horst Barthelmes, 06654/353
Fluglehreranwärter-/Assistentenlehrgang
Anna Rehr, 0043/3687/81880
Fachlehrerlehrgang UL-Schlepp
Horst Barthelmes, 06654/353
Fachlehrerlehrgang Windschlepp
Horst Barthelmes, 06654/353
Refresher/Fluglehrerlehrgang
Anna Rehr, 0043/3687/81880

Windenführerlehrgang für Vereinswindenfahrer
Horst Barthelmes, 06654/353
Vereins-Windschlepp-Seminar
Horst Barthelmes, 06654/353
Windenführerlehrgang für Vereinswindenfahrer
Horst Barthelmes, 06654/353
Windenführerlehrgang für Vereinswindenfahrer
Horst Barthelmes, 06654/353
Vereinseindenschlepp-Seminar
Horst Barthelmes, 06654/353
Vereins-Windschlepp-Seminar
Horst Barthelmes, 06654/353
Veres-Winderschlepp-Seminar
Horst Barthelmes, 06654/353



Alpspitztrophy 1999

Auch im Jahr 2000 gute Preise

Dieser 1999 zum ersten Mal von der Bayrischen Zugspitzbahn AG ausgeschrieben Streckenflugwettbewerb für Gleitschirme erbrachte schon gleich im ersten Jahr sehr respektable Leistungen. Es wurden einige Strecken vom Osterfelderkopf bis zu upo km ins Pinzgau geflogen. Das erste Jahr hat auch gezeigt, dass der Osterfelderkopf mit Startzeiten für Streckenflüge ab 10:00 Uhr vormittags ein idealer Berg für Frühstarter ist. Man kann sicherlich sehr gespannt sein, welche Leistungen mit den Erfahrungen von 1999 nun bei der Millenniumsausgabe der Alpspitztrophy im Jahr 2000 erreicht werden. Der von dem fliegenden Holzbildhauer Franz Jäger gestaltete wunderschöne Wanderpokal wird als Werbung für unseren Sport in einem Schaukasten in der Talstation der Alpspitzbahn zusammen mit Informationen zu unserem Flugsport ausgestellt.

Die Sieger 1999 waren:

1. Heribert Stadler, Gleitschirmsegler Werdenfels
2. Rainer Kalka, Gleitschirmsegler Werdenfels
3. Sepp Gschwendtner, DGTT

Beste Dame: Sylvia Haider, Gleitschirmsegler Werdenfels

Auch im Jahr 2000 findet die »Alpspitz Trophy« wieder statt. Von Januar bis 31. August zählen die besten drei Streckenflüge, analog den Regeln der Deutschen Streckenflugmeisterschaft, vom Osterfelderkopf aus.

Infos bei Peter Hensold, Sport Concept, Klammsstr. 11, D-82467 Garmisch-Partenkirchen, e-mail: Office@sport-concept.de.



5. Internationale Angerer Open

Gleitvinketttest beim DG Ruhpolding

Auch nach zwei unglaublichen Sturmtief-Wochenenden war die Nachfrage noch so groß, dass unser Gleitwinkelfliegen in Anger doch noch stattfand.

Von 10 bis 15:00 Uhr konnten knapp 30 Piloten auch mehrmals vom Osthang an der Fürmannalm ins Ziel gleiten. Eine im Laufe des Nachmittags verstärkt einsetzende

Südtendenz machte sich dann auch bei den Ergebnissen bemerkbar. Frühstarter hatten eindeutig die besseren Bedingungen.

Ein gewisser

Heimvorteil und wohl auch das beachtliche Startgewicht von 150 (!) kg brachten dem Organisator Hias Mayer auf seiner legendären Russin »Olga Bretschowa« (Aeros Stealth) den sicheren Sieg. Bei den Starrflüglern konnte im Geschwindigkeitsbereich eine deutliche Spanne verzeichnet werden, die aufzeigt, wohin die Entwicklung geht.

Resümee: alle Teilnehmer brachten ihre Geräte heil über die Ziellinie - im Flug oder notfalls auch zu Fuß, der Ehrgeiz spornt so manchen zu interessanten Frisieretechniken an, Starrflügler sind im Kommen.

Gabi Demberger

Ergebnis

| Platz | Name | Teil/Flekikie | km/lr |
|-------|-----------------|--------------------|-------|
| 1 | Hias Mayer | Aeros Stealth | 58,6 |
| 2 | Girgl Weinzierl | Moyes Xtralite CSX | 56,8 |
| 3 | Dieter Kamml | Laminar ST 14 | 55,4 |

| Platz | Name | Teil/Flekikie | km/lr |
|-------|-------------------------|---------------|-------|
| 1 | Felix Rühle | Atos | 82,5 |
| 2 | Karl-Heinz Mühlpointner | EXXTACY | 71,9 |
| 3 | Lenz Dürnegger | EXXTACY | 54,9 |

FLUGSPASS!

JENAIR XC FUN CUP
26.-28.5. / 2.6.-4.6.

D-07743 JENA
TeL (0 36 41) 82 59 00
www.jenair.de



PARAGLIDING
JENAIR
GLEITSCHIRMKURSE UND -TOUREN FLIEGERSHOP . ONLINE-VERSAND

Bräuniger-Adventure-Sports-Brauneck Pokal Streckenfliegen im Isartal

Auch dieses Jahr veranstaltet die Flugschule Adventure-Sports, Lengries, in Zusammenarbeit mit Bräuniger Fluginstrumente wieder einen hoch dotierten offenen Streckenflugpokal. Dieser Cup, bei dem nur der beste Flug vom Brauneck in die Wertung kommt, steht jedem offen.

Eine spezielle Auswerteformel berücksichtigt das Fluggerät der Piloten. So kann es durchaus sein, dass ein Pilot mit einem Sportklassenschirm (Gütesiegel 1-2) mit einem viel kürzeren Flug als ein Ligapilot mit seinem Wettkampfschirm trotzdem gewinnt. Der Cup ist zur Förderung der streckenfliegenden Genusspiloten gedacht. Diese Piloten werden auch von Adventure-Sports mit Tipps und Anregungen bestens unterstützt. 1999 hat schon das fliegerische Potential des Braunecks gezeigt. Die Lengrieser Gleitschirmflieger belegten immerhin den zweiten Platz in der Mannschaftswertung der »Deutschen Streckenflugmeisterschaft«, dabei viele Flüge vom Brauneck. Für Piloten, die sich nicht auskennen was so geflogen werden kann, hält die Flugschule Adventure-Sports eine spezielle Liste mit möglichen Flügen und sehr interessanten Tipps zum Streckenfliegen kostenlos bereit. Hier gibt es ebenso die Ausschreibungsrichtlinien und das neue kostenlose Jahresprogramm. Tel: 08042/9486, Fax: 08042/4831.



Siehe hierzu auch Fluggebiete Beschreibung Isarwinkel.



XC-Cup der Drachen- und Gleitschirmflieger Fredi Huber ist der »Fuchs«

Im vergangenen Jahr hat eine unvergleichbare Wiederbelebung des Streckenfliegens stattgefunden. Runde 6.000 km wurden mit Drachen u. Gleitschirmen in Rheinland-Pfalz in diesem Wettbewerb geflogen. Während die Segelflieger ihr Sportgerät noch warten und so für die neue Saison fit machen, zeigen die leichtesten Fluggeräte schon, was ihre Piloten mit ihnen machen können. Schon im Februar 2.000 setzte Fredi Huber vorn DFQ Trier die erste Marke. Mit einem Flug von Mehring nach Marpingen überwand er mit jungfreudlicher Thermik 2,0 km. Der frühe Start weckt Hoffnung auf viele Nacheiferer.

Peter P. Rather

---2E---orre 1F SIIMI In_ 9
Top Me^ggo@CDMR Im e TlieLlo

*** Pension Ihebacher Hof und Gasthof Nenthof in Mösern (1.250 m) bei Seefeld

/1 U^geoNe G,19 5M.1UP 2,Az e)Uil

- wohnen direkt neben dem Startplatz für Drachen- und Gleitschirmflieger
- Landeplatz auf ca. 600 m über Straße maufrei erreichbar
- Fluggebiet Härmele ca. 5 km mit Startplatz auf 2.050 m
- die besten Fluggebiete Tirols alle in 30 min. erreichbar
- Garagenlager für Fluggeräte
- Wetter- und Fluggebietberatung
- top Streckenflugmöglichkeiten

& Gastlithell
im ursprünglichen



1 Info unter:

vi Telefon oo 43 52 12 / 47 53 oder oo 43 664 340 / 53 11

Ammer_

71Lgscnu e
OC-RI-S



Reisebüro Hochries
Helene Mayer
Robert Niederreuther

Drachenfliegen

Gleitschirmfliegen

- 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>

Alechenland - Olymp Gleitschirmzentrum Abenteuerferien IC-,Thermikseminare

OLYMPIC
WINGS

pa r agli (ing center
& adventure
hotidays

ste versprechen

enflüge für

rofis

ng, Flughafentransfer,

ggebieten

ndeeinweisung,

rmationen

ge Flugschule am Olymp

DM 680,-,

htflieger Prospekt anfordern

Info / Anmeldung,

D fei: d61 621626

GR eilfair +301352;41741

mobil: +30=e2.215980

olwingspolyintiei4s.gr

web: www.olympiNihgs.gr

nto-Tel: Flugschule Göppingen

07164-12021



Foto: Regina Böse

Drachenstartplatz Sillian

Streckenfliegen Cup im Pustertal

Der Sillianer Drachenflieger Club veranstaltet bis 30. Sept. den Hochpustertaler Streckenflugcup 2000 der mit insgesamt ATS 16.000,- dotiert ist. Nähere Informationen unter: Hofmann Franz, Tessenberg 23, A-9920 Heinfels, Tel: ++43/4842/6729 oder e-mail: gerhard_bachmann@hotmail.com.

7. Saarländischer Gleitschirm Cup 2000 Wettbewerb und Festival am 8., 9. und 10. September

Auch in diesem Jahr findet wieder der traditionelle Saarland Cup, erstmalig mit Festival, statt. Freitags können ab 14:00 Uhr mit Hilfe der Unterstützung des Gleitschirm Center Hochwald die neuesten Schirme getestet werden. Samstag und Sonntag sind Veranstaltungstage des eigentlichen Cups mit einem Ziel/Lande-Wettbewerb, bei dem es wertvolle Sachpreise und schöne Pokale zu gewinnen gibt.

Für das leibliche Wohl ist bestens gesorgt. Den Besucher erwartet ein abwechslungsreiches und buntes Programm.

Anreisende können direkt am Veranstaltungsort campen oder sich in einem der Hotels oder Pensionen in der Umgebung einfinden.

Wir hoffen auf gutes Wetter und hoffentlich ähnlichem Andrang wie im Jahr zuvor.

Ausweichtermin ist der 15., 16., 17. September 2000.

Falls weitere Fragen zur Veranstaltung bestehen, kann man sich bei Ernst Heuser unter der Telefonnummer 06872/99111 gerne informieren oder man schaut sich einfach die Webseite www.Gleitschirm-Freunde-Hochwald.de.cx an, dort gibt es die neuesten Infos zum Saarland-Cup.

Jörg Diemann



Moderner Vierkampf Odenwaldpokalfiegen 2000

Den diesjährigen Odenwaldpokal im Drachenfliegen veranstaltet der CfD Hardheim im Rahmen seines 25jährigen Bestehens vom 16.-18.06.2000. Der Wettbewerb wird vom Hockenberg und an der Winde durchgeführt. Gewertet wird traditionell nach Zeit und Ziel.

Parallel dazu wird ein »Moderner Vierkampf«, bestehend aus Drachenfliegen, Gleitschirmfliegen, Mountainbiken und Geländelauf durchgeführt. Hierbei bilden jeweils eine Person jeder Sportart ein Team.

Hierfür können sich komplette Teams und auch Einzelpersonen melden. Einzelpersonen werden durch Auslosung in Teams zusammengestellt.

Für die ersten 3 Platzierungen sind Preisgelder ausgeschrieben. Für Bewirtung und musikalische Unterhaltung ist im Festzelt gesorgt.

Weitere Informationen sind bei Manfred Pientka, Tel: 06283/50341 oder 09345/672244, erhältlich.



Neuer Deutscher Gleitschirm-Rekord 50 km Dreieck auf Geschwindigkeit

Am 22.3.2000 flog Burkhard Martens mit seinem Boomerang vom Thurmtaler bei Sillian/A aus ein FAI-Dreieck über die Wendepunkte Stadlhorn und Rifugio Maggiore

Bosso mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 20,42 km/h. Der Flug wurde als Deutscher Rekord, Geschwindigkeit über ein 50 km Dreieck, eingereicht und anerkannt.

wettbewerbs

freexWallberg-Cross-Country 2000

Der DGCTT freut sich, auch für das Jahr 2000 wieder die Durchführung des freex-Wallberg-Cross-Country anzukündigen. Dieser offene Streckenflugwettbewerb für Gleitsegel ist bekanntermaßen schon Tradition und ausdrücklich nicht nur für Clubmitglieder gedacht. Wir haben versucht, durch die Anpassung der Austragungsbedingungen in den letzten Jahren immer mehr auch Nichtclubmitglieder anzusprechen. In diesem Rahmen gilt auch in diesem Jahr, daß nur zwei Flüge in die Wertung kommen, wobei ein Flug vom Wallberg gestartet werden muß, der zweite kann auch nur einen Wende- oder Zielpunkt am Wallberg haben. Auch das im zweiten Jahr veranstaltete Wallberg-Streckenflugseminar, das mit riesigem Interesse angenommen wurde/wird und unsere ausführliche Gebietsbroschüre sollen das Streckenfliegen am Wallberg unterstützen.

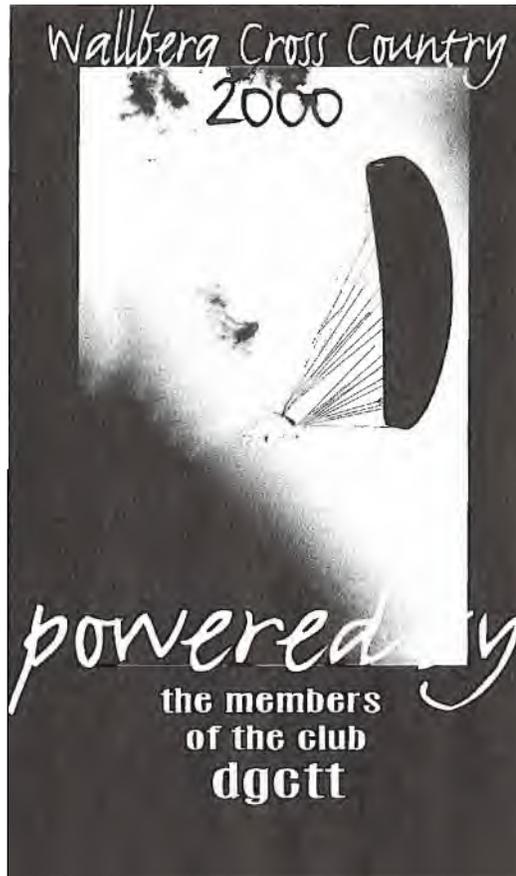
Der Veranstaltungszeitraum ist vom April bis zum 15. Juli 2000. Es wird kein Startgeld erhoben. Wie immer erfolgt die Wertung in Anlehnung an den DHV-XC, achtet bitte auf die veränderten Ausschreibungsdetails. Es erfolgt eine Wertung in zwei Klassen, der Sportklasse mit Gleitsegeln der DHV-Gütesiegelkategorie 1 oder 1-2 und der offenen Klasse. Beide Klassen werden (bei ausreichender Teilnahme) getrennt

gewertet und in beiden Klassen werden Sachpreise an die besten Piloten vergeben.

Auch heuer können wir wieder Sachpreise im Wert von ca. DM 10.000,- mit Unterstützung der Firma reex verteilen.

Die Dokumentation erfolgt nach den DHV-Streckenflugpokal-Regeln. Wer seine Flüge beim DHV einreicht, kann uns die Unterlagen in Fotokopie schicken (Wertung vorbehaltlich Anerkennung durch den DHV). Bitte beachtet die Einreichungsfrist von 4 Wochen (Juni- und Juliflüge bis spätestens 16. Juli 2000), hier gibt es immer wieder einige Probleme. Die Dokumentation bitte schicken (oder faxen) an: Arnold Kummer, Flaindlstr. 11, 83700 Rottach-Egern, Fax: 08022/65421. Siegerehrung und Preisvergabe finden im Rahmen des Rottacher Seefestes am 19. Juli auf der Point statt.

Wer genauere Info's braucht, kann sich die Ausschreibung und die bereits erwähnte Gebietsbroschüre zuschicken lassen (Umschlag mit Rückporto nicht vergessen). Außerdem können die Ausschreibung wie auch die Zwischen- und Endstände im Internet abgerufen werden, Adressen: Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Tegernseer Tal, Richard Brandt, Sportwart, Rotwandstr. 10, 83666 Waakirchen, <http://www.gleitschirm.de>, <http://www.para.de>.



IMPRESUM

Herausgeber:
Deutscher Hängegleiter-
verband e.V. (DHV) im DAeC.
Fachverband der Drachensegler
und Gleitsegler in der Bundesre-
publik Deutschland,
Postfach 88,
83701 Gmund am Tegernsee
DHV homepage:
<http://www.dhv.de>
e-Mail DHV:
dhv@dhv.de

Telefon-Nummern
Mitgliederservice/
Versicherung
08022/9675-0
dhv@dhv.de
Ausbildung
08022/9675-30
ausbildung@dhv.de
Sport
08022/9675-50
sport@dhv.de
Betrieb/Gelände
08022/9675-10
gelaende@dhv.de
Technik
08022/9675-40
technik@dhv.de
Öffentlichkeitsarbeit
08022/9675-62
pr@dhv.de
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 An-
zeigenpreise bei der DHV-Ge-
schäftsstelle erhältlich.

Haftung: Die Redaktion behält
sich die Kürzung von Leserbrief-
en und Beiträgen sowie die red-
aktionelle Überarbeitung vor.
Für unverlangt eingesandte Ma-
nuskrifte und Bilder überneh-
men Redaktion, DHV und Verlag
keine Haftung.

Druck und Repro:
Mayr Miesbach
Am Windfeld 15
83714 Miesbach

Papier: Biomatt chlorfrei

Auflage: 32.000

Titel: Michel Pfeiffer

Gleitschirm

Deutsche Gleitschirmliga 2000

| ettbewerb | Termin | Ausweichtermin | Wettbewerbsort |
|-------------------------------|-------------------|---------------------|----------------|
| 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

| ettbewerb | Termin | Ausweichtermin | Wettbewerbsort |
|----------------------------|-------------------|---------------------|----------------|
| Rheinland Pfalz | 20.04. - 01.05.00 | 06.07. - 07.05.00 | W nach Wind |
| Odenwälder Schiepp | 16.05. - 19.05.00 | 20.05. - 21.05 | Altes Lager |
| Hessen | 28.05. - 03.06.00 | kein Ausweichtermin | Greifenburg |
| Bayern & Baden Württemberg | 12.05. - 14.05.00 | kein Ausweichtermin | Hochstein |
| German Open 99 | 06.06. - 12.06.00 | kein Ausweichtermin | Greifenburg |

German Cups und Junior&Ladies Challenge

| ettbewerb | 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

| ettbewerb | 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. - 26.08.00 | kein Ausweichtermin | Mieussy |
| PWC - Frankreich Finale | 03.09. - 09.09.00 | kein Ausweichtermin | Chamonix |

Organisatoren GS

| | |
|---------------------------------|---|
| German Open | DHV-Sport Tel.: 08022/9675 - 50 Ausschreibung |
| LM - Hessen | Kurt Luther Tel.: 06172 / 42508 |
| LM - Ostdeutschland | Wlfrid Kuck, Tel.: 030/39104907 oder e-Mail: w_kuck@compuserve.com |
| LM - Rheinland Pfalz | Roni Herchen Tel./Fax: 02608/393 Rother.PeterP@t-online.de Ausschreibung |
| LM - Bayern & Baden Württemberg | DFC Achenal Tel.: 08641/598428 Ausschreibung-download |
| EM | DHV Tel.: 08022/9675-50 Organisation vor Ort: 08821/18853 |

Drachen

Deutsche Drachenliga 2000

| ettbewerb | Termin | Ausweichtermin | Wettbewerbsort |
|-----------|-------------------|----------------|--------------------|
| 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

| ettbewerb | Termin | Ausweichtermin | Wettbewerbsort |
|--------------------|-------------------|---------------------|----------------------|
| Württemberg | 22.06. - 23.06.00 | kein Ausweichtermin | Königs |
| Rheinland Pfalz | 27.05. - 28.05.00 | 01.06. - 04.06.00 | Neustadt/Roll/Serrig |
| Odenwälder Schiepp | 08.05. - 12.05.00 | 13.05. - 14.05.00 | Altes Lager |
| Norddeutsche | 01.06. - 04.06.00 | kein Ausweichtermin | Neustadt/Gewe |
| 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 | Kössen |

Liga-B und Junior&Ladies Challenge

| ettbewerb | 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 |
| B-Liga 3 | 29.07. - 06.08.00 | 28.08. - 31.08.00 | offen |
| B-Liga 4 | 25.08. - 27.08.00 | 28.08. - 31.08.00 | offen |
| B-Liga 5 | offen | offen | offen |
| Junior&Ladies Challenge | 19.8. - 24.08.00 | offen | offen |

Wettbewerbe mit Teilnahme - offizielles DHV - Team

| ettbewerb | Termin | Ausweichtermin | Wettbewerbsort |
|--------------------|-------------------|---------------------|----------------------|
| Meeting Mt. Grappa | 20.04. - 24.04.00 | kein Ausweichtermin | Bassano |
| Vor- WM in Spanien | 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 | Beeolia-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: 0761/445583 technetics-@t-online.de - Infos & Ausschreibung |
| LM - Rheinland Pfalz | Roni Herchen Tel./Fax: 02608/393, Rother.PeterP@t-online.de |
| LM - Bayern | Dieter Kammel (DCB Ruhpolding) dk@best.baynet.de |
| LM- Norddeutsche / Mitte | Gerd Olbinsky; Infos - Olbinsky@t-online.de |

Sonstige Wettbewerbe und Veranstaltungen

| Bewerb | Termin | Wettbewerbsort | Veranstalter/Informationen |
|--------------------------------|-------------------|---------------------------|--|
| Stauten Cup | 06.05. - 07.05.00 | Bezau | |
| Delta-Club SM | 05.05. - 07.05.00 | Alp Scheidegg | 56V, 00411/1/3874680 |
| Gleitschirm-Club-5M | 19.05. - 21.05.00 | Engelberg | St*, 00411/1/3874680 |
| Odenwaldpokalfliegen | 16.06. - 18.06.00 | Hardheim | CFD Hardheim/Manfred Pientka 06283/50341 |
| Film Festival Sierra de Segura | 08.06. - 11.06.00 | Orcera (E) | segura@arrakis.es |
| Gleitschirm SM Einzel | 08.07. - 12.07.00 | Meiringen | SHV, 00411/1/3874680 |
| Sky Water Show 2000 | 15.07. - 16.07.00 | Montreux | gvfarina@dplanet.ch |
| Gay-Para-Delta-Treffen | 01.07. - 08.07.00 | Stubaital | 0031/492/592327 |
| Drachentwettbewerb | 12.08. - 15.08.00 | Diedamskopf/Bregenzerwald | markus.moosbrugger@aon.at |
| Wildkogelpokal | 05.08. - 06.08.00 | Bramberg (A) | Flugschule Pinzgau, 0043/6566/8207 |
| AER05 Fun Cup | 11.08. - 13.08.00 | Salzkammergut | sunglicle@t-online.de |
| Fly In 2000 | 08.09. - 10.09.00 | Perugia | 0039/75/8004005, info@umbriatieri.it |
| Buchbergfest | 16.09.00 | Buchberg | Flugschule Salzburg, 0043/6317/6300 |
| Ortenaupokal | 16.09. - 17.09.00 | Berghaupten | Ortenauer Drachen-und Gleitschirmflieger, Peter Klimsky 07823/2284 |

Das Versicherungsprogramm

Stand: 1.1.1998

Versicherer: Gerling Konzern Köln

Halterhaftpflicht

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



Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer

Hängegleiter ÷ Gleitsegel:

- 45,— DM bei 500 DM Selbstbeteiligung (SB)
- 60,— DM ohne SB
- Nur Gleitsegel:
- 40,— DM bei 500 DM SB
- 50,— DM ohne SB

Deckungssumme: 2,5 Mio. DM

pauschal für Personen- und Sachschäden.

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

Deckungsbereiche: Weltweit, Europa, Deutschland.

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.

Flug-Unfall, Tod und Invalidität

Deckungssumme: 5000 DM bei Tod
 10 000 DM bei Invalidität.
Umfang: Vierzehnfachung möglich.
 Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderen Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
 40,- DM

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

Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
 55,- DM

Flug-Unfall, nur Invalidität

Deckungssumme: 10 000 DM
Umfang: Vierzehnfachung möglich.
 Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUS 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

Für alle Mitglieder kostenlos

Bergungskosten

Deckungssumme: 5000 DM
Umfang: Suche, Rettung, Krankenhaus-transport, notwendiger Rücktransport. Ohne Mehrkosten für Bergung des Fluggeräts.

Schirmpackerhaftpflicht

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

Startleiterhaftpflicht

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

Für alle Mitglieder und Mitgliedsvereine kostenlos

Geländehaftpflicht

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

Startwindenhaftpflicht

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

Stariwindenhaftpflicht

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 Hauptstelle anfordern.

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



STJPATR-Design follows Function - Pierre Bouilloux fand auf seinen einsamen Biwak-Flügen wieder viele Verbesserungen für das Jahr 2000: Profeel „Touch and go“ - Moovy auch für Linkshänder - BumpAir 17 mit DHV Musterprüfung - Evo Top nun Modular - Profeel und Evolution in



jeweils 3 modularen Ausführungen: Top, Back und Front und natürlich weiterhin als Side Evolution Light mit zugelassenem 17er Airbag - völlig neues Design und Topqualität im neuen Alljahres-Overall - über 20 verschiedene Gurtzeuge für alle Ansprüche - BumpAir 20 überarbei-



tet: besserer DHV Wert bei geringerem Gewicht - SDPAIR Frontcontainer, detailverfeinert und komprimiert, die wirkliche Alternative - Top container im Nacken mm In der dritten Generation - die bewährten Rettungssysteme wahlweise mit Frontcontainer - Packvideo - Moovy Light



- DHV-zugelassene Kindergurtzeuge - Grand Tourisme Rucksack 2000 - alle Gurtzeuge immer r komplett - Profeel serienmäßig auch mit Seitenprotektoren - Profeel Side in 5 Größen...

AEROSPORT

INTERNATIONAL
Partner starker Marken im Gleitschirmsport

Grafenstr. 26, D-83094 Bronnenburg, Tel. +49-8034-1034, Fax 3384
email Info@Aerosport.de

www.Aerosport.de