

DHV-info

Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmflieger

106





####_3131

Laminar Bip

MR tenax
 der neue Gurt r... n Weltmeister
 Manfred Puhner von Woody Valley

ATOS - Aufgrund der guten Erfolge und der enormen Nachfrage
 gibt es den ATOS nun auch in einer kleinen Ausführung
 ATOS-S (ab sofort lieferbar)



Sportswear by Roberta

Accessories

May - in 3 Größen S-M-L
 der Gleitschirm zum "Spielen"
 (DHV-Kategorie 1 -2)



SkyRunner

Laminar Easy

4 WICHTIG – NEU – KURZ Neuigkeiten und Wissenswertes
PERFORMANCE-CENTER
 Liste aller Trainingscenter

12 HOLIDAYS
 Reisen, entspannen, fliegen

18 FLIEGEN IM URLAUB
 Familie und Sport unter einem Ferienhut

26 FESTIGKEITSPRÜFUNG
 Gleitschirme im Belastungstest



30 FREE FLIGHT 2000
 Nachlese der größten Drachen- und Gleitschirmmesse

34. EM-VORSCHAU
 Gleitschirm-Europameisterschaft in Garmisch

38 WETTERBEOBACHTER Wie ein Wetterbericht erstellt wird

44 ALLE HÜRDEN ÜBERWUNDEN Die Entstehung eines neuen Startgeländes

47 EIN ABENTEUER Mike Küng startet mit dem Gleitschirm vom Ballon

48 TEST Flugprotokolle der Drachen und Gleitschirme mit neuer Zulassung

58 NFGH Offizielle Nachrichten für Drachen- und Gleitschirmflieger

59 SICHERHEITSJOURNAL Mitteilungen zu m Thema Flugsicherheit

68 DREIECK HAVELLAND Mit dem Starrflügler unterwegs

71 BÖRSE Neues europäisches Powerhaus. Eine Satire von Frank Herr

72 VEREINE BRIEFE
 Vereinsnachrichten und Leserforum

SZENE G Vorder- und Hintergründiges aus der Szene

FLIEGEN AM COMPUTER
 Ersatzbefriedigung für schlechtes Wetter

STRECKENFLIEGEN
 Eine Leidenschaft

15 TANDEMFLIEGEN
 Zu Zweit machts Spaß

8r AKTIV FLIEGEN
 Der Film und seine Entstehung

• 92 STRECKENFLUGMEISTERSCHAFT 2000
 Zwischenstand

• 1.0 BREITEN- UND WETTKAMPFSPORT
 Förderung durch den DHV

1 SPONSORING
 Tipps zur Sponsorensuche

1, BAVARIAN OPEN DRACHENFLIEGEN
 Ruhpolding wieder Austragsort

Ute BAVARIAN OPEN GLEITSCHIRM
 Wettkampf am Hochfelln

• .9 GERMAN CUP
 Erste Wettkämpfe

OSTTIROL OPEN
 Internationale Beteiligung

CHALLENGE
 Auf zur Ladies- und Junior Challenge

GRAPPA 2000
 Die Deutschen sehr erfolgreich

116 STAUFFEN CUP
 Hammerthermik in Bezau

12:- WETTBEWERBE UND TERMINE
 Landesmeisterschaften und Sonstiges

7- 60 Gebrauchtmärkte

118 Prüfkalender

120 DHV-Shop

129 Impressum

131 Versicherungsprogramm

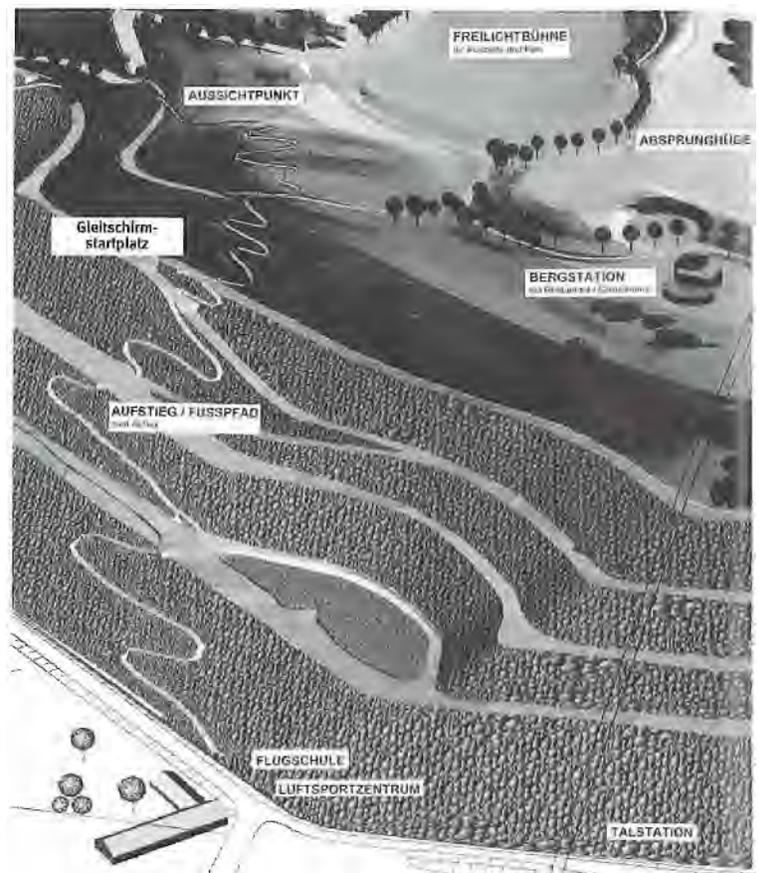


Der neue DHV-Testwagen

Titel:
 Harry Buntz

Geländeprozess gewonnen

Der DHV hatte für ein Schleppland die Erlaubnis nach § 25 LuftVG erteilt. Zwei Nachbarn - ein Landwirt und eine Pensionsbetreiberin - haben gegen die Erlaubnis das Verwaltungsgericht angerufen, weil Menschen, Weidevieh etc. durch Außenlandungen und durch das herabfallende Schleppseil gefährdet seien. Im Prozess - bearbeitet vom Justitiar Peter Janssen - hat der DHV zum Einen die behauptete Gefahrenlage zu recht gerückt, zum Anderen auf die im Erlaubnisbescheid zum Schutz der Nachbarn festgesetzten Auflagen verwiesen. Sowohl das erstinstanzliche Verwaltungsgericht Osnabrück als auch das in zweiter Instanz angerufene Niedersächsische Oberverwaltungsgericht sind der Argumentation des DHV gefolgt und haben die Anträge der Nachbarn abgelehnt.



Neues Fluggelände im Ruhrgebiet - Halde Norddeutschland

Im Ruhrgebiet bei Duisburg soll anlässlich der bevorstehenden Zulassung einer Kohlenhalde am Wochenende 26./27. August eine größere Flugveranstaltung durchgeführt werden. Hierfür sind noch Piloten gesucht. Interessenten können sich bei der Flugschule Graske, Tel: 02131/601538, oder bei den Fliegerfreunden Niederrhein, Tel: 02453/383006, anmelden und informieren.

BME MIO IZMI 3x111

DHV-compuserve-Adresse erloschen

Der DHV ist über folgende email-Adressen erreichbar:

dhv@dhv.de
 ausbildung@dhv.de
 buchhaltung@dhv.de
 gelaende@dhv.de
 mitgliederservice@dhv.de
 pr@dhv.de
 sport@dhv.de
 technik@dhv.de

Neuer Verein

Thermikeier München e.V.
 Dirk Vielhuber
 Milchstr. 7
 82667 München

DHV erreicht Patentfreigabe für GS-Gurtverschlüsse

Konzentrierte Aktion gegen ein tödliches Problem: Herausfallen aus dem Gleitschirmgurt wegen offener Beinschlaufen. Der DHV betrieb auf breiter Front eine erfolgreiche Informationskampagne und die Gurtersteller entwickelten neue Schließsysteme, die ein Vergessen unmöglich machen. Dann drohte jedoch ein Rückschlag. Denn die Firma Paratech AG hatte das Patent 1852/98 und den deutschen Gebrauchsmusterschutz 29919510.4 für die Sicherheitsschließe »Safe-T-Bar« betrieben. Fast alle modernen Gurtzeuge verwenden dieses Sicherheitsprinzip und kollidieren daher mit dem Patent. Nun hat der DHV mit Migg Lenz, dem Geschäftsführer der Firma Paratech und seinem deutschen Vertreter Hans Bausenwein die folgende Übereinkunft erzielt: Paratech übergibt zu sehr entgegenkommenden Konditionen die Nutzungsrechte am Patent und Gebrauchsmuster dem DHV, damit der DHV allen Gurtzeugherstellern die Nutzung des Patents zur Verfügung stellen kann. Zwischen dem französischen Verband FFVL und der Paratech AG ist für Frankreich eine entsprechende Vereinbarung getroffen worden.

Streckenfliegen im TV

Am 13.07. bringt das Bayerische Fernsehen ein Streckenfliegerporträt über Torsten Hahne. Der Beitrag wird im Rahmen des Freizeitsmagazins um 19.00 Uhr im dritten Programm ausgestrahlt.

Segelflugwetterbericht auf Videotext

Seit kurzem gibt es den aktuellen Bayrischen Segelflugwetterbericht auf Videotext Tafel 622 in Bayern 3. Dieser Bericht bezieht sich vor allem auf das bayrische Flachland und die Voralpen. Für den Alpenraum ist die österreichische Flugwettervorhersage auf Tafel 672 auf 3sat geeignet.

Naturschutzpolitik

Die Umsetzung der europäischen FFH-Richtlinie in Deutschland schreitet fort und betrifft zahlreiche Gebiete für Sport, auch Fluggelände. Um einerseits die natur- und landschaftsverträgliche Sportausübung in der freien Natur zu fördern und andererseits unangemessene Einschränkungen für den Sport zu vermeiden, hat das Kuratorium Sport und Natur seine Position im letzten November bei einer Podiumsdiskussion im Berliner Reichstag maßgeblichen Vertretern des Deutschen Bundestages, den Umweltministerien der Länder und des Bundes sowie der europäischen Kommission nahegebracht. Das Bayerische Umweltministerium will eine Kernaussage in der abschließenden »Berliner Erklärung« des Kuratoriums für seine Vollzugsbekanntmachung übernehmen, nämlich daß die natur- und landschaftsverträgliche Sportausübung in der freien Natur in der Regel keine erheblichen Beeinträchtigungen verursacht. Dann wäre für Gleitschirm- und Drachenfliegen in bayerischen FFH-Gebieten im Regelfall kein Verträglichkeitsgutachten erforderlich. Siehe auch DHV-Info los Seite 54.

Mit dem Ziel, in allen Bundesländern eine sportfreundliche Umsetzung gemäß Berliner Erklärung und bayerischer Vollzugsbekanntmachung zu erreichen, hat das Kuratorium sich an alle für Sport und für Naturschutz zuständigen Minister gewandt und im Mai 2000 zusammen mit dem Deutschen Sportbund (DSB) auf einer gemeinsamen Fachkonferenz in Berlin den Vertretern der Landessportbünde und der Mitgliedsverbände des Kuratoriums die Position des deutschen Sports zur Einwirkung auf allen Ebenen vermittelt. Fachreferenten für FFH waren DHV-Justitiar Peter Janssen, der schon die Berliner Erklärung formuliert hatte, und Gerhard Pilipp Süß vom DSB. Geleitet wurde die Konferenz von DSB-Vizepräsident Dr. Hans Georg Moldenhauer. Das Eröffnungs- und das Schlussreferat hielten die Bundestagsabgeordneten Dr. Heiner Geißler als Kuratoriumsvorsitzender und Friedhelm Julius Beucher, Vorsitzender des Bundestagssportausschusses und ebenfalls im Kuratoriumsvorstand. Zweites Thema der Fachkonferenz von Kuratorium und DSB war die anstehende Novellierung des Bundesnaturschutzgesetzes. Auch dazu ist ein gemeinsames Forderungspapier des deutschen Sports entstanden, das Anfang Juni bei einem parlamentarischen Abend des Kuratoriumsvorstandes in Berlin von Peter Janssen einer Vielzahl von Bundestagsabgeordneten aller Parteien vorgestellt wurde.

Fortschritt in Rheinland-Pfalz

Der DHV hatte gegen die Einwände der Unteren Naturschutzbehörde (Landratsamt) für ein Fluggelände die § 25-Erlaubnis erteilt. Daraufhin hat sich das Umweltministerium von Rheinland-Pfalz beim Bundesverkehrsministerium über den DHV beschwert. Nach Stellungnahmen des DHV und des LBA hat das Verkehrsministerium die Beschwerde zurückgewiesen. Aber die Atmosphäre war - im Hinblick auf künftige Erlaubnisverfahren und die weitere Zuständigkeit des DHV - stark belastet. In einer Besprechung im Umweltministerium Rheinland-Pfalz kam es zu einer grundsätzlichen und zukunftsweisenden Verständigung, die sich bereits positiv für strittige Fluggelände ausgewirkt hat und auch für andere Bundesländer mit ähnlichen Problemen als Vorlage dienen kann.

DHV-Versicherungen Prämien geringer, Deckung höher, jetzt auch für UL

Ab 1. Juli 2000 ist das Versicherungsprogramm **des DHV** noch attraktiver:

- Die Flug-Unfallversicherung kostet weniger, z. B. 100 DM jährlich für 100.000 DM Versicherungssumme bei Invalidität - unter Einschluss des 24-Stunden-Risikos Für Unfälle am Boden, etwa im Straßenverkehr, beim Sport oder am Arbeitsplatz. Und das beim 20 Jahre verlässlichen Versicherungspartner Gerling in Köln.

—> Die Passagier-Haftpflichtversicherung gibt es jetzt für 550 DM im Jahr. In Kombination mitversichert (CSL Combined Single Limit) ist ohne Mehrprämie die Halter-Haftpflicht Für die Fluggeräte.

Deckungssumme 7,5 Mio. DM pauschal für Personen- und Sachschäden.

- Für Passagierflüge in Österreich erfüllt die CSL-Versicherung die Haftpflicht-Deckung für Schäden des Passagiers. Die ebenfalls dort vorgeschriebene Unfall-Deckung mit ca. 100.000 DM bei Tod und Invalidität des Passagiers ist jetzt für 72 DM jährlich zu haben - beschränkt auf Österreich und nicht bei dortigem Wohnsitz.

- Speziell für alle Flüge in Österreich wurde der dort vorgeschriebene Versicherungsschutz für Flugunfall-Untersuchungen in die Halter-Haftpflichtversicherung und in die CSU Versicherung aufgenommen - ohne Mehrprämie.

- Die Deckungssumme in der Halter-Haftpflichtversicherung ist um 1/2 Mio. DM aufgestockt und erfüllt mit jetzt 3 Mio. DM auch die österreichische Vorschrift. (Bisher gab es dafür eine Sondervereinbarung mit Gerling.)

—> Für den Übergang kommt Gerling Finanziell entgegen: Wer bereits zur bisherigen Prämie versichert ist, dem wird automatisch der Differenzbetrag zwischen der bisherigen und der neuen Prämie von seiner 2001er Prämienschuld abgezogen. Wer bereits als Gerätehalter beim DHV haftpflichtversichert ist und im laufenden Versicherungsjahr die CSL-Versicherung abschließt, erhält einen Prämienabzug in Höhe der Halter-Haftpflichtprämie für das Restjahr.

- Ganz neu die Versicherungen für UL: Wer als Gleitschirm- oder Drachepilot auch motorisiert fliegen will, kann sich jetzt beim DHV versichern. Die gleiche Möglichkeit haben die Drachen- und Gleitschirmvereine im DHV. Alle DHV-Versicherungen sind auch für UL geöffnet, alle für die Mitglieder und Vereine kostenlosen Versicherungen gelten jetzt auch für UL, zusätzlich gibt es für teure ULs eine Kasko-Versicherung. Mit der Erweiterung auf UL wird einem vielfach von Mitgliedern an den DHV herangetragenen Wunsch entsprochen, besonders von Vereinen mit Schlepp-Trikes.

—> Die Einzelheiten über die Drachen- und Gleitschirmversicherungen wie gewohnt im Versicherungsprogramm in diesem Info auf Seite 131. Das UL-Programm im Internet unter www.dhv.de oder bei der DHV-Geschäftsstelle.



Lehrerfortbildung auf Japanisch

Unter der Führung von Mt-Dax-Chef Sado Hangai veranstaltet die japanische Flugschulgruppe Aerotact für Ihre Gleitsegellehrer jährlich interne Nachschulungen. In den vergangenen Jahren hatten die japanischen Lehrer Sicherheitstrainings absolviert. In diesem Jahr war theoretisches Fachwissen an der Reihe. Zu diesem Zweck wurde Harry Buntz, Testpilot des DHV und Wettbewerbspilot, als Referent eingeladen und gebeten, die Aufgaben des DHV-Technikerreferates bzw. das Deutsche Prüfverfahren für Gleitschirme darzustellen. Unterstützt wurde er durch den DHV-Technik-Referatsleiter Hannes Weinger, der schon seit längerem den Ausbau internationaler Kontakte, insbesondere über die DHV-Internetseite, vorantreibt. In Japan konnte er zahlreiche Verbindungen knüpfen, unter anderem wurde ein Weg gefunden, die DHV-Internetseite ins Japanische zu übersetzen. Schon bald werden auch die japanischen Piloten die DHV-Testreports nutzen können. Das Meeting fand in der Gegend von Tokio statt, wo Miuki Tanaka, die erfolgreiche Wettbewerbspilotin, in Ihrer Schule Koo Unterrichtsräume zur Verfügung stellte. Gleich am Anreisetag, einem Sonntag, stellte sich Harry den Fragen der »Sonntagsflieger« und konnte ihren Wissensdurst mit einer kleinen Diskussions- und Filmrunde sowie einer praktischen Demonstration vollauf befriedigen. An den folgenden Tagen referierten Hannes und Harry über das DHV-Gütesiegel. Anhand von Videos und Dias stellten sie die Testverfahren, Testanlagen und Testmanöver vor. Auch der aktuelle technische Wissensstand der beiden Verbände wurde verglichen. Das Seminar wurde in Englisch abgehalten und parallel dazu ins Japanische von Miuki und Ogisawa Kaoru (Wettbewerbs- und Gin Glider-Testpilot) übersetzt. Das Wissensniveau der japanischen Lehrer war sehr hoch und es entstand eine sehr produktive deutsch-japanische Zusammenarbeit.

Im Anschluß an diese Fortbildung trafen sich die beiden DHV-Repräsentanten mit dem Präsidenten der Japanischen Hanggliding Federation, Kawasoe Yoshiro. Ergebnis dieser Zusammenkunft ist, die deutsch-japanischen Verbindungen zu intensivieren und auf Verbandsebene Weiterbildungen durchzuführen. Da das Land des Lächelns ein großes Know-How besitzt, war es sehr aufschlußreich, unsere Systeme zu vergleichen. In Japan werden z.B. die Flugschüler in ein reges Clubleben eingeführt, um so die Ausbildung zu komplettieren. Ein herzliches Dankeschön für die Gastfreundschaft an Herrn Sado Hangai san und Frau Miuki Tanaka mit ihrem Team.



Bodo Genz in Japan

Als einer der neuen internationalen Gleitschirm-Wettkampfstars wurde Bodo Genz zur Japanischen Meisterschaft und zu einer Vortragsreise in Japan und Korea eingeladen. Seine Vorträge in großen Flugcentern fanden vor einer hochinteressierten Zuhörerschaft statt, die es bemerkenswert fand, dass Bodo als junger Pilot schon 2. Vorsitzender des DHV ist. Die Kombination aus Jungen und Erfahrenen in der DHV-Führungsmannschaft wurde als sehr positiv empfunden. Bodo Genz warb bei seinen Vorträgen für die Erhöhung der Flugsicherheit und ein Umdenken in Japan. Dort fliegen noch sehr viele unerfahrene Piloten aus Prestige-Gründen anspruchsvolle Hochleister. Bei seiner Zusammenkunft mit der japanischen Verbandsführung während der Japanischen Meisterschaft bat man Bodo, die Struktur des DHV erläutern. Das DHV-Organigramm fand großes Interesse und es wurde mehrfach betont, dass man in Japan sehr großen Wert auf das DHV-Gütesiegel legt.

Kontoänderung

Das DHV-Konto (96105807) beim Postscheckamt in München ist nicht mehr gültig! Bitte ausschließlich die üblichen DHV-Kontonummern (620080655 + 620379657) bei der Kreissparkasse Miesbach-Tegernsee (BLZ 711 525 70) verwenden.

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.

Europa-Treffen der Unfallanalysten am Achensee

Auf Einladung des DHV-Vorsitzenden Charlie löst und des DHV-Sicherheitsvorstands Karl Slezak trafen sich die mit Unfallanalysen befassten Vertreter mehrerer nationaler Verbände zu einem informellen Gespräch. Das dreitägige Treffen fand Anfang Mai am Achensee statt und Dank des guten Wetters kam in einer Pause sogar ein gemeinsamer Flug zustande. Die Teilnehmer vertraten die Flugsportverbände aus Deutschland, England, Frankreich, Italien, Österreich, Norwegen, Schweden und der Schweiz. Dieses erstmalige Treffen war

zwischen den Präsidenten der europäischen Verbände vereinbart worden und sollte dem Austausch von Unfalldaten und Analysen dienen. Erster Punkt der umfangreichen Tagesordnung war eine Darstellung der nationalen Ausweich- und Vorflugregeln. Es zeigte sich, dass die Ausweichregeln teilweise unterschiedlich sind. Dies führte zu einer gemeinsamen Resolution, nach der die teilnehmenden Verbände ihre Piloten über folgende allgemeine Ausweich- und Vorfahrtsrichtlinien in Kenntnis setzen sollen

Jeder Pilot ist dafür verantwortlich Zusammenstöße zu vermeiden. In allen Teilnehmerstaaten gilt:

- Im Zweifel immer rechts ausweichen.
- Beim Soaren am Hang hat der mit dem Hang an der rechten Seite Vorrecht.
- Beim Aufdrehen in der Thermik bestimmt immer der Erste die Drehrichtung, alle anderen müssen sich anpassen.

Die einzelnen Verbände werden eine Zusammenstellung der nationalen Regeln erarbeiten und über ihre Magazine und das Internet veröffentlichen. Zudem wird man sich um eine Harmonisierung der Ausweichregeln bemühen.

Erstmalig wurden die Unfallstatistiken der einzelnen Teilnehmerstaaten ausgetauscht. Dabei wurde beklagt, daß viele Unfälle nicht gemeldet werden. Schätzungen ergaben, daß in vielen Ländern nur etwa jeder dritte Unfall bekannt wird. Ebenso werden kaum Störungen (Beinaheunfälle) an die Verbände weitergegeben. Die Statistiken sind nur schwer vergleichbar, da oft nur lückenhaft Daten berücksichtigt werden. Nur Deutschland und Österreich und in Zukunft auch die Schweiz haben



,400•

0011111 ■■■ „



sehr gut vergleichbare Daten, da in diesen Ländern die gleichen Unfalldatenbanken verwendet werden. Dieser Umstand führte zur Entscheidung, gemeinsam die Datenbankfelder zu definieren. Alle Teilnehmer haben sich bereit erklärt ihre Datenbanken entsprechend zu harmonisieren.

Eine einheitliche Umfrage in den einzelnen Ländern soll der Ermittlung des Flugverhaltens der Piloten dienen. Jede

Statistik ist nur so verlässlich wie das Datenmaterial, mit dem es in Zusammenhang gebracht wird. Beispielsweise bedeutet die Abnahme der Anzahl von Unfällen nicht unbedingt, dass die Geräte sicherer wurden, die Ausbildung verbessert wurde, oder dass Sicherheitsmaßnahmen erfolgreich waren; sondern es kann auch bedeuten, dass weniger Piloten fliegen, kein gutes Flugwetter war oder kaum in Thermik geflogen wurde. Während die meisten vorgelegten Berichte auf bloße Ereignisstatistiken basierten, stellte Franco Baccara (FIVL) eine sehr interessante Übersicht vor. In dieser Statistik wurden die italienischen Unfallzahlen und die Fluggewohnheiten von 500 repräsentativ ausgewählten Piloten aufeinander bezogen. Dies führte zu dem Vorschlag, harmonisierte Fragebögen auszuarbeiten, die ein gleiches Set Datenbankfelder enthalten und von jedem Verband für eine Umfrage zur Ermittlung der Fluggewohnheiten verwendet werden.

Insgesamt war das Treffen ein großer Erfolg und soll zu einem permanenten Austausch von Unfallinformationen führen.



exiim

Neue Sportzeugenregelung

Der Mangel an Sportzeugen war in der Vergangenheit oft der Hinderungsgrund für die Anerkennung von Rekordflügen. In Absprache mit dem DAeC hat nun der DHV die Ernennung von Sportzeugen neu geregelt. Die alte Form der Ausbildung war nicht mehr zeitgemäß und so hat sich der DHV nun um eine einfache und möglichst unbürokratische Ausbildungsform bemüht: Der Interessent bekommt von der DHV-Geschäftsstelle für eine Bearbeitungsgebühr von DM eine Informationsbroschüre als Lernunterlage zugesandt. Er macht sich ebenfalls mit der aktuellen Version des »Sporting Code« der FAI (General section und Section 7) vertraut. Diese ist jeweils in der aktuellen Version herunterladbar unter www.fai.org im Internet. Ebenso nimmt er die aktuelle DHV-Sportordnung zur Kenntnis, zu finden unter www.dhv.de. Das Vertrautmachen mit diesen Arbeitsunterlagen bestätigt der Interessent und beantragt schriftlich beim DHV die Ausstellung eines Sportzeugenausweises. Dieser wird kostenlos und unbefristet erteilt. Voraussetzung ist die DHV-Mitgliedschaft, eine Pilotenlizenz ist nicht erforderlich. Sportzeugen, deren vormals befristeter Sportzeugenausweis abgelaufen ist, können diesen bei der DHV-Geschäftsstelle telefonisch neu beantragen.

UHM Metternetz

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

Geländename	Geländehalter	Telefonnummer
32457 Perla Westfalica	Delta-Club Wiehengebirge e.	0571/710227
35088 Eisenberg	DFC Ederbergland e. V.	06452/8585
36136 Wasserkuppe	Rhöner Drachen- und Gleitschirmfliegerverein e.V.	06654/696
36840 Rammeisberg	Harzer Drachen- und Gleitschirm-Verein Goslar e. V.	0170/6728487
52245 Sophienhöhe	Ostwindfreunde e. V.	0171/8714309
55585 Duchroth	Pfälzer GleitschirmaClub e.V.	0171/1514273
57562 Sassenruth	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 Stöckerkoppl	Drachen- und Gleitschirmverein Baisersbronn e.V	07442/121425
72393 Schneithalde	DFC Starzeln e.V.	0170/4435907
74343 Teufelsberg	Die .1. Hohenhaslacher Flieger. e.V.	07147/922756
74544 Einkorn	HG-Club »Einhorn Schwäbisch Hall« e.V.	0791/4992360
74847 Finkenhof	Delta-Club Mosbach e.V.	06261/670638
76332 Althof	Die Althofdrachen e.V.	07083/4567
76597 Teufelsmühle	Drachenflugclub Loffenau	07083/51385
76703 Krämer	Gienschirmlub Kraichtal e. V.	07250/921228
78148 Hintereck	Gleitsegelclub Lenticulans e. V.	07723/5801
79102 Schau instand	GSC Colibri e.V.	07602/1512
79183 landet	DFC Südschwarzwald e. V.	07681/22058
79215 Gschasi	Drachen und Gleitschirmflieger Oberes Elztal e. V.	0173/4209560
82467 Wank	Gleitschirmsegler Werdenfels e. V.	0171/3568374
83122 Hochries	Gleitschirmlub Hochries-Samerberg e. V.	08032/8805
83436 Predigtstuhl	GSC »Alhatros« Bad Reichenhall e. V.	0171/3574322
83661 Brauneck	Lenggrieser Gleitschirmflieger	0171/8169210
83700 Wallberg	OGC Tegernseer Tal e.V.	08022/95137
93339 Jachenhausen	1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub Riedenburg e. V.	09442/3295
93453 Hoher Bogen	1. Gleitschirmverein Bayernwald e.	09947/2452
93462 Osser	1. Gleitschirmverein Bayernwald e. V.	0171/3574282
94541 Büchelstein	DFC Bayernwald e. V.	09908/891191

Challenge

Die Ladies und Junior Challenge 2000 im Drachenfliegen gibt Schub, Mit Verstärkung durch das »No Class Team« findet dieses Jahr erneut der Nachwuchsförderwettkampf des DHV statt. Termin ist vom 19.8.-24.8.2000. Als Wettkampfort wurde wiederum die Emberger Alm ausgewählt. Mitmachen können alle Junioren bis 25 Jahre und alle Ladies. Wie gewohnt entstehen für die Piloten keine Kosten. Detaillierte Informationen findet ihr im Wettkampfteil dieses Info und in auf den Internetseiten des DHV unter www.dhv.de.

Aktive Geländearbeit

In der Region Schwäbische Alb und Südschwarzwald arbeitet der DHV an Gesamtkonzepten, um in Partnerschaft mit Verein, Behörde und Naturschutz die unbefriedigende Geländesituation zu verbessern. Ein erster konkreter Erfolg: Dem DGCW mit Erhard Weiss und Tommy Walker gelang es im Landschaftsschutzgebiet Schwäbische Alb zwischen zwei Biotopen eine Waldschneise anzulegen und so mit dem Segen der Behörden ein wichtiges Westwind-Gelände zu erschließen. Tommy Walker »Inzwischen kurbeln unsere Piloten bereits in Höhen von 500 - Loco m am Albrauf entlang. Weite Anfahrten in die Alpen können wir uns nun sparen.« Bericht siehe S. 44.



Flugschule Bielefeld bietet Motorschirmausbildung

Die Flugschule Bielefeld bietet nicht nur Ausbildung für das Drachen- und Gleitschirmfliegen, sondern jetzt auch für Motorgleitschirm und 3-achs-gesteuerte UL-Flugzeuge. Flugschule Bielefeld, Drachen-, Gleitschirm- u. Ultraleichtfliegen, Götz Vogel GbR, Heeper Str. 148, D-33607 Bielefeld, Tel: 0521/69011, Fax: 0521/69088, Mobil: 0171/8943767.



Mini-Vario: IQ SONIC

Bräuniger ergänzt die IQ Serie um ein praktisches Mini-Vario. Das IQ SONIC bietet eine optimierte Steig- und Sinkakustik und verzichtet völlig auf die optische Anzeige von Höhe oder Vario.

Das IQ SONIC eignet sich besonders als leichtes Back-up-Instrument für Strecken- und Wettkampfpiloten. Ideal ist es auch zum Soaren, z. B. an der Düne, wo Höheninformationen eher von untergeordnetem Interesse sind. Gleitschirm-Tanciempiloten haben oft Probleme, die »großen« Fluginstrumente beim Passagierfliegen zu befestigen, mit dem kleinen IQ SONIC kein Problem. Außerdem ist das IQ SONIC ideal für all jene Piloten, die sich beim Fliegen um keinerlei Technik kümmern möchten. Zur Einstellung auf verschiedene Bedürfnisse kann die Akustiklautstärke und der Sinktoneinsatz individuell eingesteilt werden. Das Mini-Vario wird mittels handelsüblicher und umweltfreundlicher Lithium-Knopfzelle betrieben, welche in jedem Foto- oder Elektroladen erhältlich ist. Eine Batterie (handelsübliche Lithium-Kamerabatterie, kostet etwa 6,— bis 8,— DM) reicht für über 200 Flugstunden, was bei Normalpiloten einen Batteriewechsel ca. alle 6 Jahre bedeutet. Eine Besonderheit ist auch die eingebaute ASI (Acoustic Scale Indication). Bei ca. 1,3 m/s Steigen ändert sich die Klangfarbe der Akustik. Diese Information hilft dem Piloten, Steigwerte ungefähr abzuschätzen.

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

Gleitschirm-Flugsimulator

Drachenflugsimulatoren sind bereits erfolgreich im Einsatz. Nun bietet Dipl. Ing. Ronny Kirschner vom Ingenieurbüro I-IRRON, Tel: 0711/8380654, Fax: 0711/8380645, auch einen Gleitschirm-Flugsimulator »Parasim« an. Dieser bietet nach Ronnys Angaben einen nahezu realistischen Flugeindruck, benötigt wenig Stellplatz und ist schnell aufgebaut. Anschaffungskosten etwa 500 DM, PC + Software »Hangsim« oder »Aeroglider« vorausgesetzt.



Creativ Preis bei der Free Flight für Edel

Für die kreativste Standgestaltung wurde heuer auf der Free Flight ein Preis vergeben. Edel ließ sich seinen Stand von vier Garmischer Nachwuchskünstlern (Maxi Schmötzer, Simon Rall, Tobi Schneller und Peter Kipp) gestalten und fand damit den Beifall der Jury.

UP Europe hat neuen Eigentümer

Die CR Sportartikel GmbH hat die Firma UP Europe GmbH von dem japanischen Konzern Daiichi Kosho Co.Ltd., Tokio, übernommen. Der Geschäftsführer der CR Sportartikel GmbH heißt Christian Rönning. Geboren und aufgewachsen in Schweden, spezialisierte sich der Geschäftsmann auf den europäisch-asiatischen Handel. Er fliegt aktiv Gleitschirm seit 1988 und leitete eine Gleitschirmproduktion in den 90ern. Seine große Erfahrung bereichert UP Europe und sorgt für frischen Wind in den jetzt umgebauten Strukturen. Das Entwicklungs- sowie das Kernteam rund um den Kundenservice bleibt im wesentlichen erhalten. Zusätzlich wurde ein neuer Vertriebsleiter engagiert, um die Effektivität rund um das Kerngeschäft zu straffen. Entwicklung, weltweiter Vertrieb sowie der komplette Kundenservice wird weiterhin von der UP Europe Basis im bayerischen Kochel am See geleitet. Daiichi Kosho behält weiterhin den exklusiven Vertrieb für UP Produkte in Japan. Weitere Informationen erhalten Sie unter e-mail: christian@up-europe.com oder bei UP Europe GmbH, Altjoch 19 A, D-82431 Kochel am See, Tel: +49 (0)8851/92920, Fax: +49 (0)8851/929260.

Komm mit auf die Insel

Ein neues Video über Gleitschirmfliegen auf Bali/Indonesien gibt es von Sport Aviation Publications. Der Trailer dieses Videos »Bali High« gewann den Publikumspreis bei der Free Flight. Das Original-Video ist 38 Minuten lang und in NTSC- oder PAL-Format erhältlich. Nähere Infos bei Sport Aviation Publications, PO Box 43, USA-Spring Mills, PA 16875, Tel:/Fax: 814/4220589, e-mail: pagenbks@lazerlink.com, Internet: www.lazerlink.com/pagenbks.

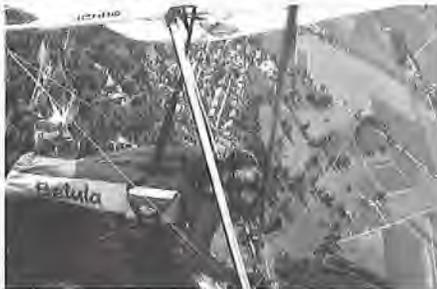
Mit dem Bike zum Drachenfliegen

Ein echtes »Naturabenteuer« verspricht FL Tours. Jedes Wochenende bietet Christian Noll eine Biketour vom Ammersee über die »Königs- etappe« zum Tegelberg an. Übernachtet wird im Tipi, am Tegelberg wartet der Drachen zum eindrucksvollen Doppelsitzerflug direkt über Schloss Neuschwanstein.

Nähere Infos bei: FL Tours.,
Fahrrad Ludwig, Christian
Noll, Am Kirchsteig 25, D-



86911 Diessen a.
A., Tel:
08807/4267, Fax:
08807/949210,
Mobil:
0173/9477892,
e-mail: fl-tours@t-
online.de, Inter-
net: www.fl-
tours.de.



Gestickte T-Shirts und Mützen im Fieschertal

Beim nächsten Gleitschirm-
besuch in Fiesch sollte man
sich die neue Kollektion
von gestickten Shirts und
Mützen des Flying Center
Oberwallis anschauen.

Nähere Informationen unter Internet: www.flyingcenter.ch, e-mail: flying-center@rhone.ch oder Flying Center Oberwallis, Hansi Zeiter, Postfach 55, CH-3984 Fiesch-Fieschertal, Tel: +41 27/9712551 oder +41 79/2207305.



Solartime - der Flugstundenzähler

Dass durch Sonneneinstrahlung die Tücher von Gleitschirmen altern ist bekannt. Recht schwierig war es bisher, eine verlässliche Angabe darüber zu erhalten, wie vielen Stunden das Gleitsegel im Laufe der Jahre diesem Einfluss ausgesetzt war. Arnaud Caron, ein begeisterter Gleitschirmflieger der ersten Stunde, hat nun mit dem »Solartime« ein verlässliches Gerät entwickelt, das eingenäht ins Segel die Flugstunden misst. Das Messgerät startet automatisch, wenn sich der Schirm füllt und benötigt keine Batterien.

Infos, vor allem für Gleitschirmhersteller, bei ALTIMO, Arnaud Caron, Wrel Dessous, F-74290 Talloires, Tel:/Fax: +33 450/648615, e-mail: altimo@club-internet.fr.



Höhenflüge

Anlässlich des 25-jährigen SHV-Jubiläums hat der Filmemacher Jörg Sauber einen geschichtlichen Rückblick auf die schweizerische Entwicklungsgeschichte des Drachen- und Gleitschirmfliegens komponiert. In dem gelungenen 70-minütigen Video kommen Flugpioniere zu Wort und das Vol Libre wird in all seinen Facetten gezeigt. Der Film ist beim SHV zum Preis von 29,50 sfr erhältlich.

SHV Tel. 0041h/3874680.



Performance Center



Harzer Gleitschirmflugschule

esbergstraße 1
38667 Bad Harzburg
Tel.: 05322/11415
Fax: 05322/20m
www.harzergssde
Infoharzeerde

Montana Flugsport GmbH

Stammeiesirak 1a
82380 Peißenberg
Tel.: 0103160598
Fax 1: 03160510
info@montana-flugsport.com
Der Flugtechnikell des Perfonnan Trainings Endet
über Wasser statt

Paragliding Tegernsee

Tegernseer Sila 9e 88
83700 Reitrain
Tel.: 08022/2556
Fax: 08022/2584
www.papapbm.de
ernszeikoeline.d



Westallgäuer Flugschule

Allmaunsried
88175 Scheidegg
Tel.: 08381/6265
fax: 083804209
westallgaeuedlugschule.de
westallgaeueflugstbutet+onlmede

WDS/Air-Flugsport GmbH

In der Bernecke 3
59939 0155e
Tel.: 02983/21795
fax: 02983/908291
www.m1sair.com
info@gekzem



Flugschule Chiemsee GmbH

Thomas Beyhl
Dreilindenweg 7
83229 Asthau
Tel.: e8o5g9494
Fax: o8052/9495
www.flugschulechiemsee.de
flugschulechiemseeigentile.de



HABIS Flugsport

Marienplatz 20
87509 immensladt
Tel.: 08323/8590
Fax: 08323/151390
wvalibis.de
libis.flugsporteteline.de
Der Flugtechnikell des Petraalle Trainings Rodet
über Wasser 52

Flugzentrum Bayerwald

Georg Köcherl
Schmer Reim 71
9311, Wärt a.d. Donau
Tel.: 094821959525
Fax: 0948459521
www.Flugzentrum-bayenede
sdiorsch.hoeshedd+nlne.de

GlideZeit Flugschule Tübingen

Bahnhofstraße 1/t
72764 Reutlingen
Tel.: 07121/1370400
fax: 07121/1370454



deutsche Gleitschirmschule er & Maute GmbH

Hauptstraße 53
83246 UKmässen
Tel.: 08607575
Fax: 0864116126
www.einfachElegen.de
einfachkgemetifilinede



Flugschule Martin Mergenthaler

Wallenersstraße 20
2111.r
Tel.: 08521/68057
Fax: 08521/22970
www.flugschule-mergenthaler.de
flugmerigen@adtom



Sky Club Austria Watter Schrempf

Moosheim 113
A • 8962 Gröbming
Tel.: 0243/3685/22333
Fax: 024313685/23610
www.skyclubustriazim
oigteekyduthauslna.com
Der flugtechnikell des Ferformante Trainings findet
über Wasser statt



Flugschule Göppingen

ZelPielaese 3
elpertatl
Tel.: 07164/1201
Fall 07 42b29
www.flugschule.goeppifigen.de
off ceelugsehlegoeppingemde



Flugzentrum Ruhpolding Hubert GmbH

Getii Au 5
83324 Ruhpolding
Tel.: 98663/668
Fax: o8663/776
www.Flugzentrumepoiding.d
office@flugzeltmeruhbxtidin



Am Göll

87538 Ohof
Tel os)25/38036
: eii61380
Nm oase+paf
Oaw.,petel

Autwind - Franz Reitri

Autwind
Tel.: 00431367/81600
www.autwind.at
office@autwind.at



ibilibjeanj - die schirmschule

Karbie!trale 14+aor
76287 ftheirstetten
Tel.: 074515363
an: 0721/515598
www.skideam.de
infoesky ream.de



entere Sp'sirts Gleitschirm-Schule

Taleg
83661 Lenggties
IPI.: 98o42/9486
Fax 444133t
www.adventurespou
ledueer*spore



rPCIAeC Gleitsem-Schule Heinz Fischer GmbH

9>strae 35
87668 Re am Ferggensee
Tel.: 3>2137038
fax: mrrersiedaeccileitsdir Me.....
rgiterinkszbulde.de

Euro-Flugschule Engelberg

Wasserfallstraße 135
th 6390 Ecgelberg
Tel.: 004114116310701
Fan: 004114116373407
meurallugschule.ch
inb@euroflugschule.th

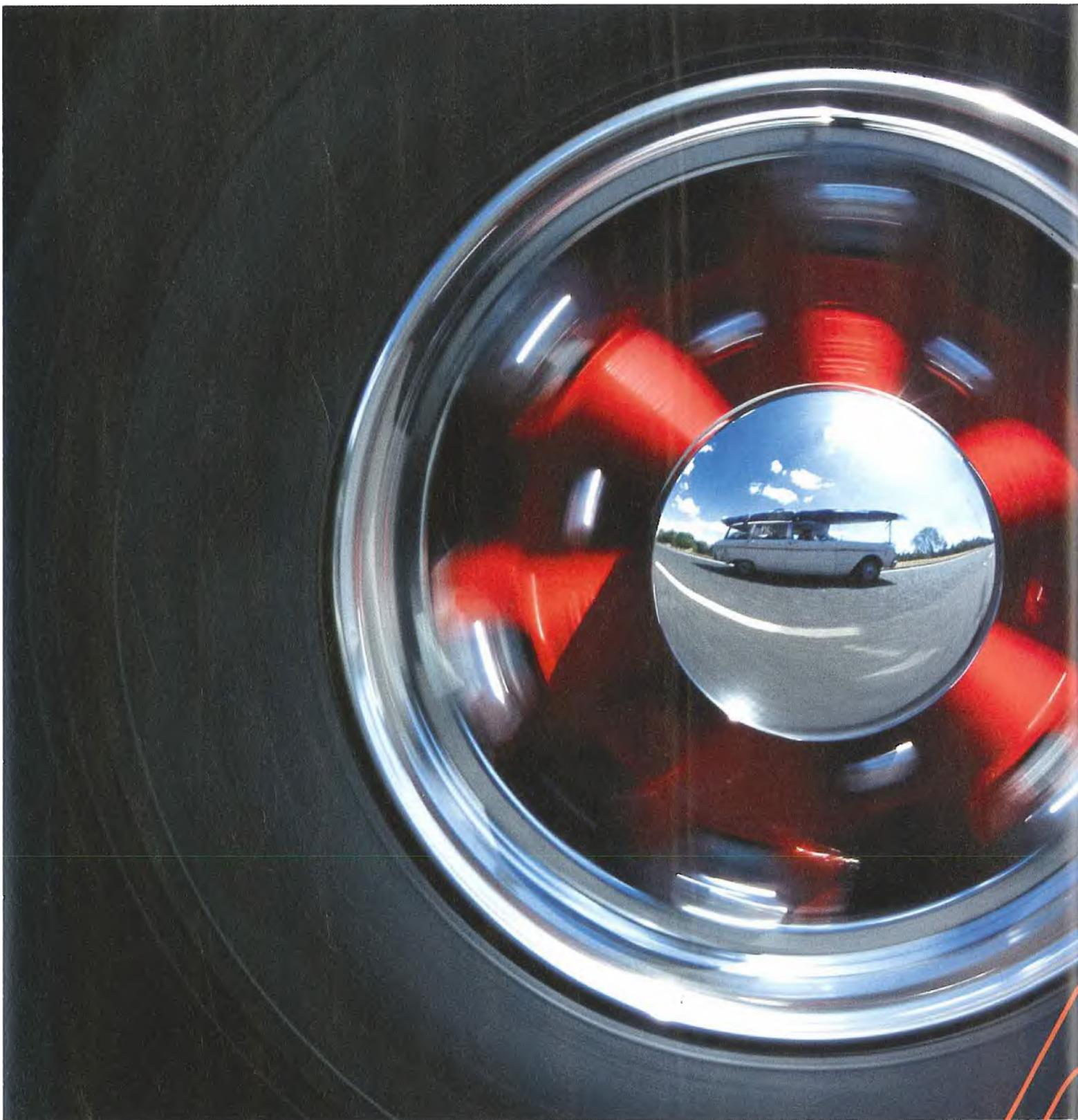


Aipower Gleitschirmschule

Beim Steinernen Kreuz lo
798 lestetten
et. 07745/308
Fax: 07749477
irk.airingsger.de
Gleitschirmsch airpower@t+ordine



Der Flugtechnikell des Perinante Trainings findei
über Wasser statt



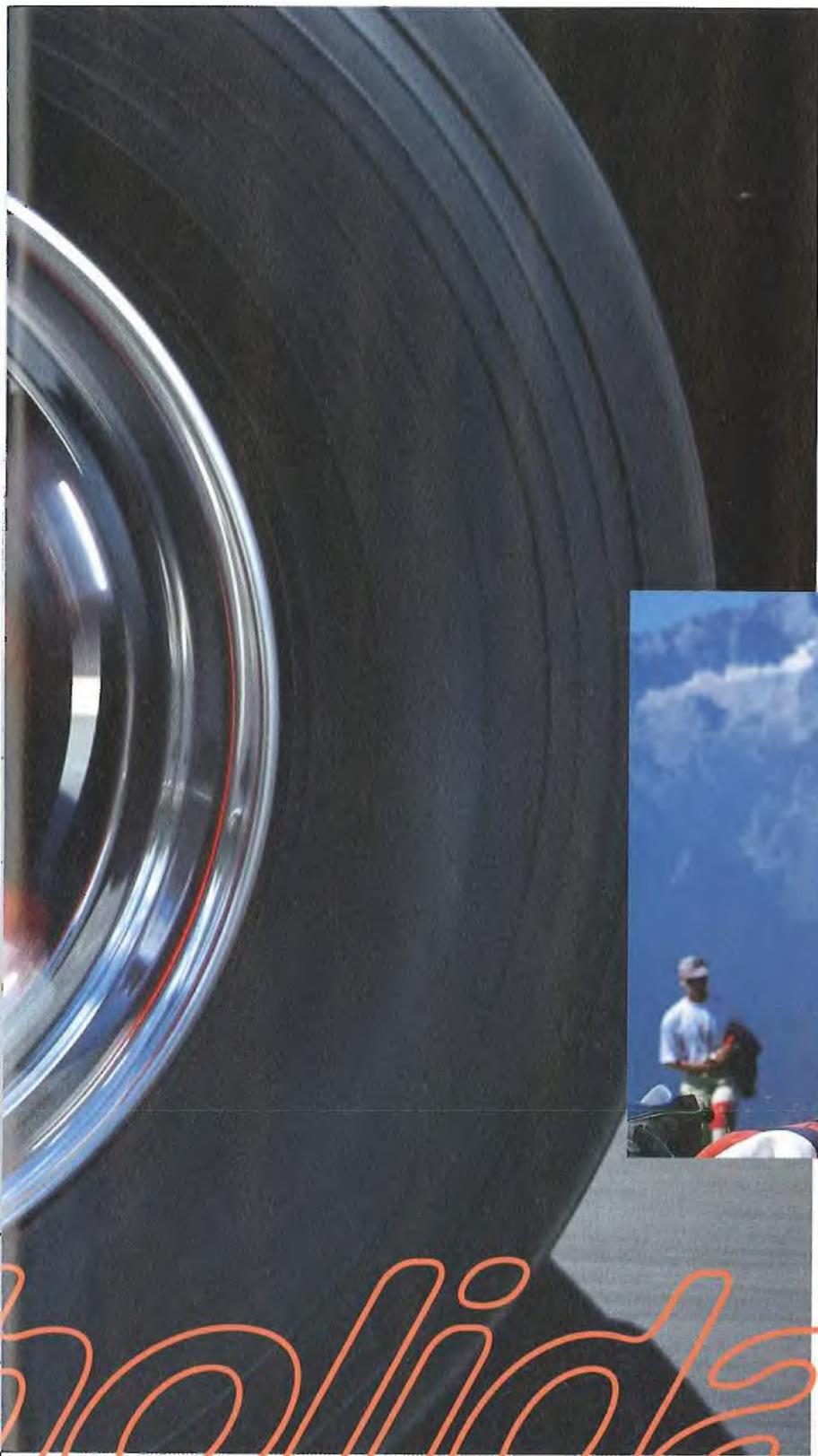


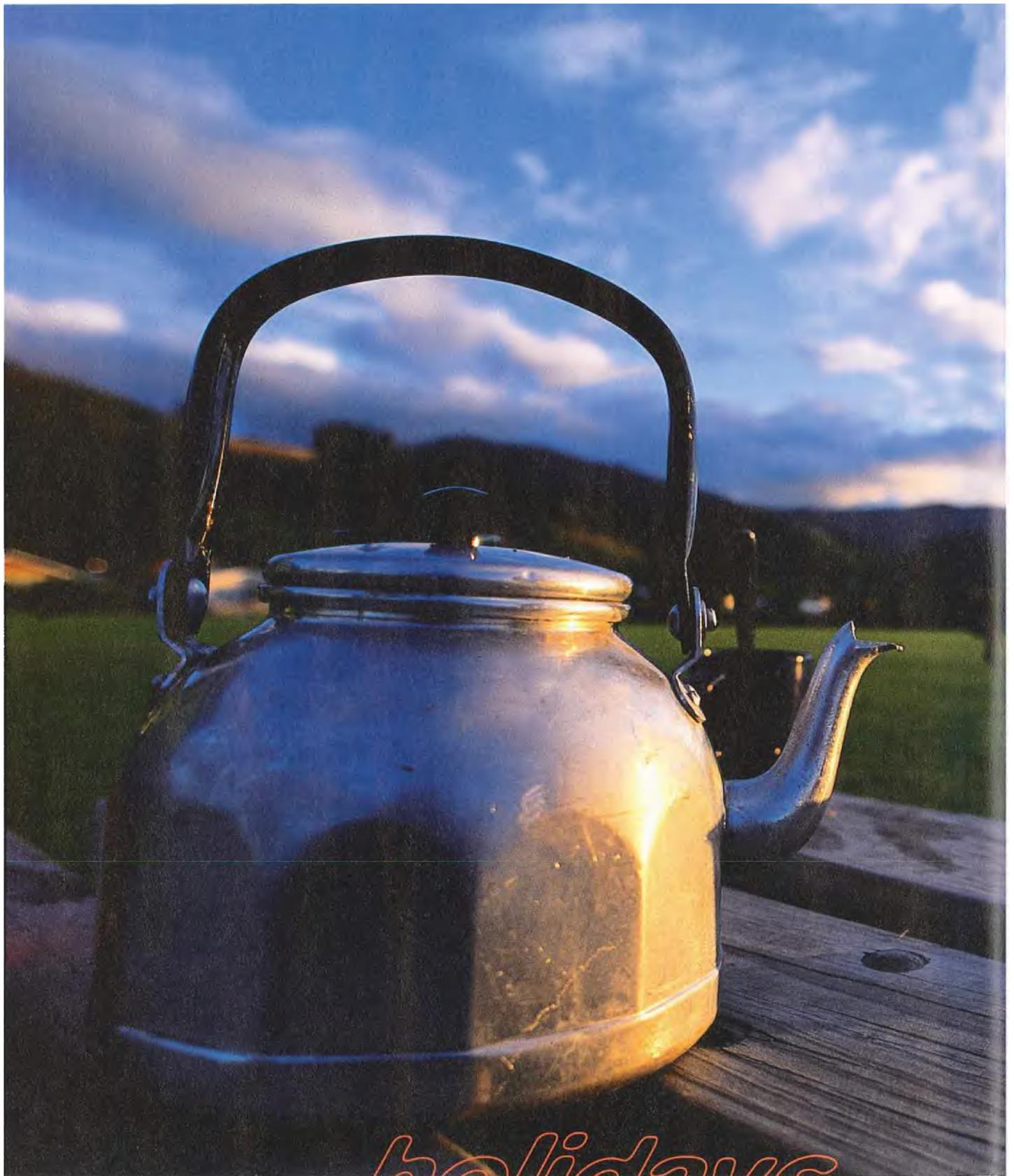
Foto: Oliver Dornbusch

en Dm'm KI du
Dac 11,9 de NE IR er
go | Adm. t_Lio
wer dem Start.

Foto: Hans-Martin



holidays



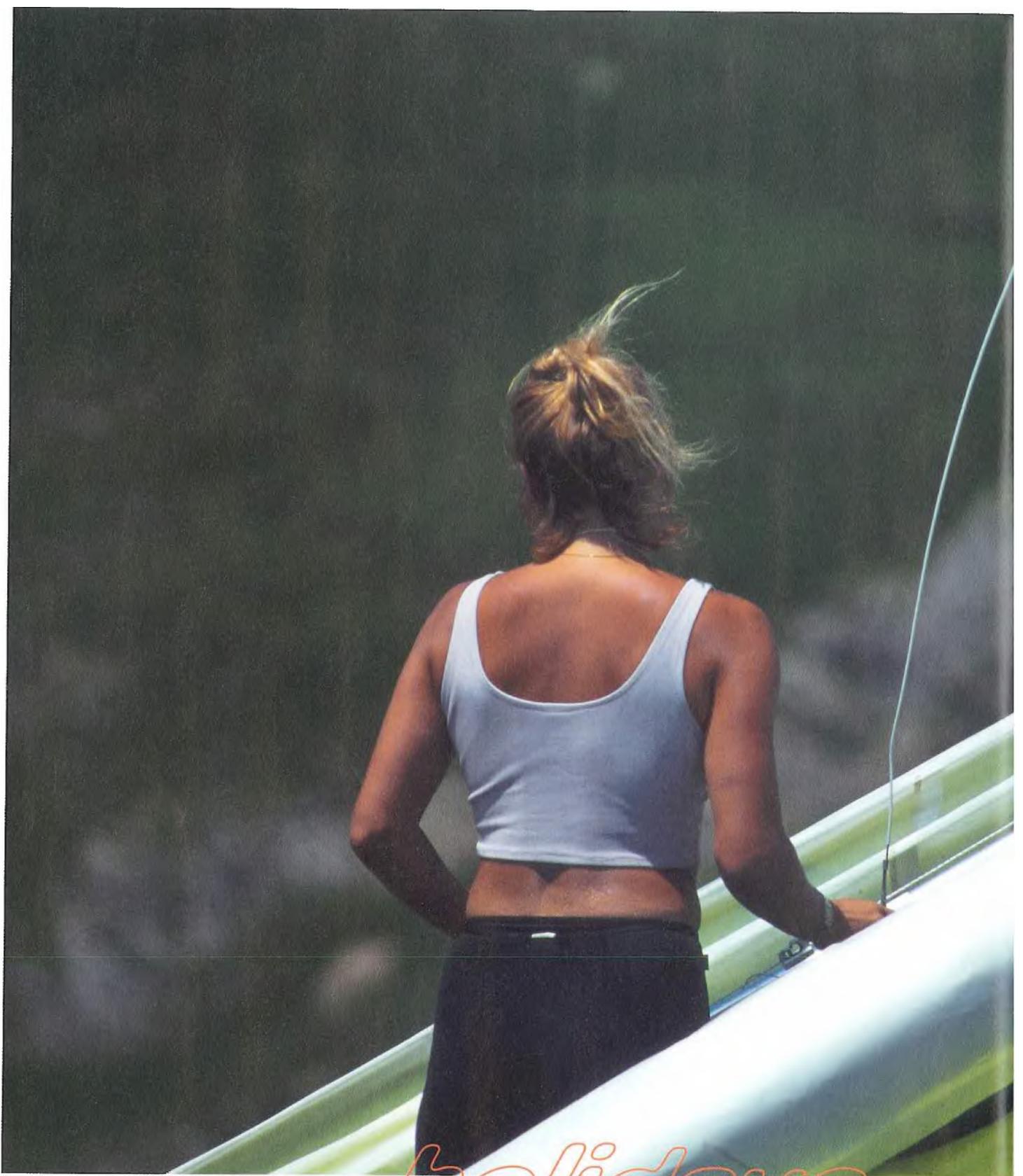
holidays
holidays

JäLN. l,
if[M,Zif, 2|Odef **in der**
MI21 po



Foto: Udo Gill (2)





holidays
holidays



V 0^o NN C3.

@I MHZ' E@MO @riffin



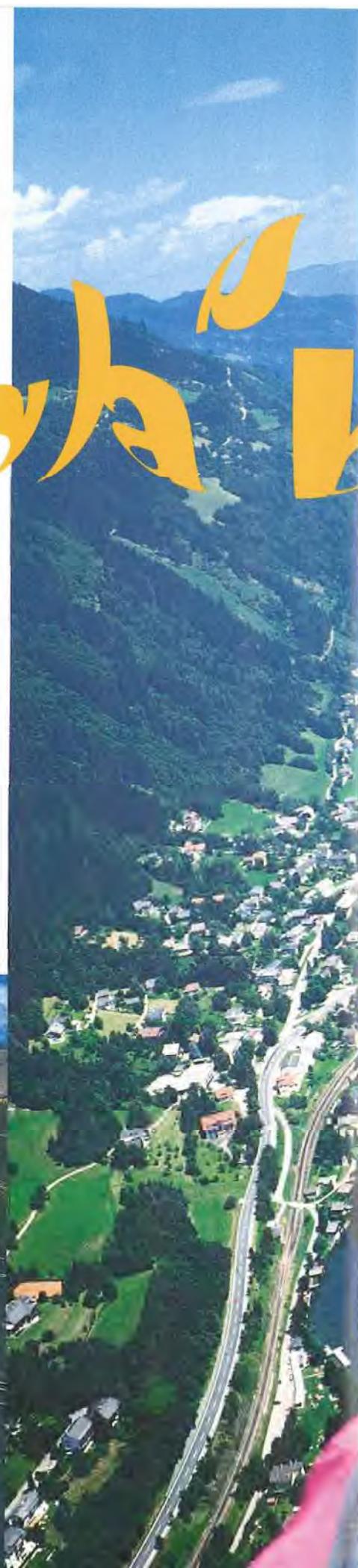
Bericht und Fotos: Hans G. Isenberg

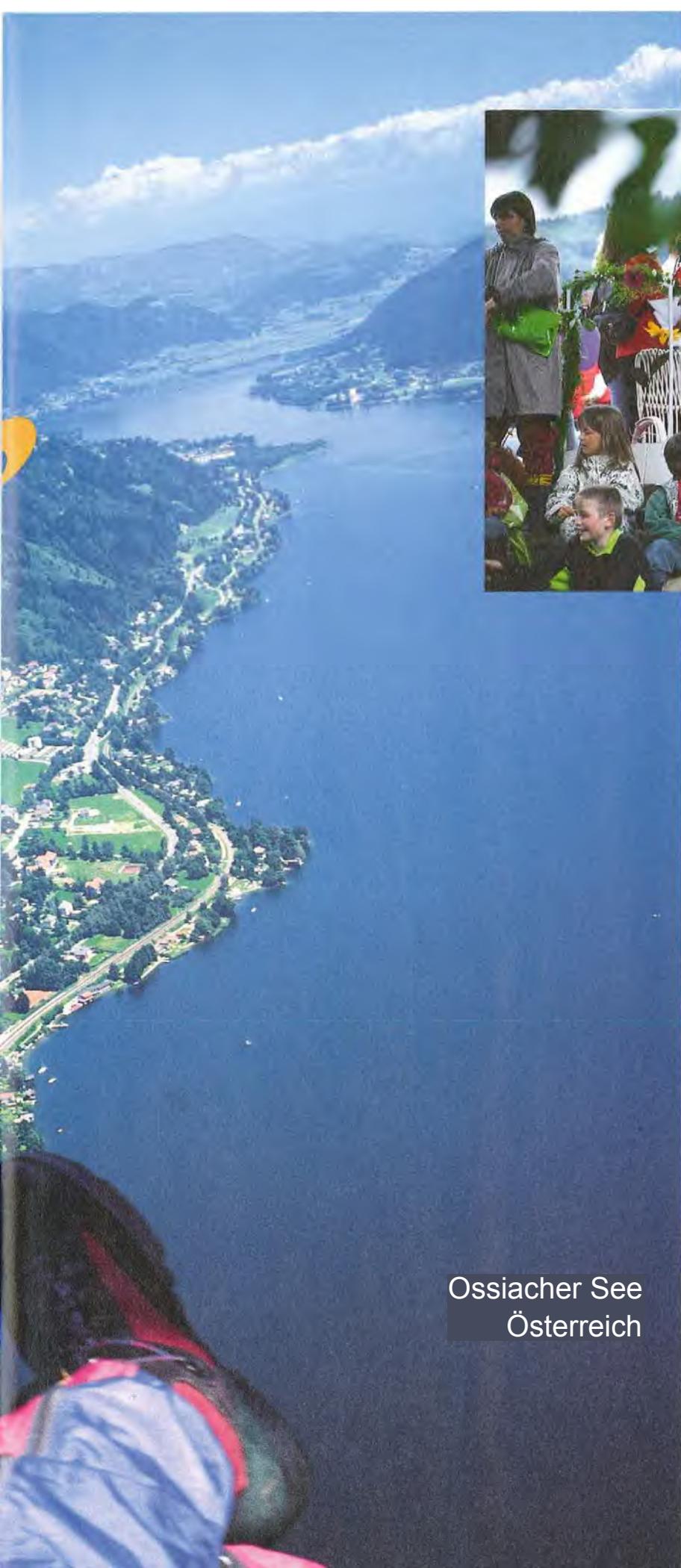
Fliegerurlaub

mit der

Lust und Frust liegen dicht beisammen, wenn ein Teil der Familie Fliegen gehen will und der andere Teil Kinder hüten soll. Abhilfe verspricht der Autor Hans G. Isenberg, der bekannte Fluggebiete auf ihre Eignung als Ferienquartier untersucht hat.

Lanzarote





Ossiacher See Österreich

»Du bist ein gnadenloser Egoist, nichts als Fliegen hast Du im Kopf, nächstes Mal bestimme ich, wo der Urlaub stattfindet.« Wohl jeder fliegerisch aktive Familienvater kennt das Szenario. Mutter und Vater meckern sich an, und Sohn und Tochter stehen fassungslos daneben. Kindertränen im Urlaub? Leider keine Seltenheit. Zwischen einem harmonischen, aber »langweiligen« Familienurlaub am Meer und einem knackigen Fliegerurlaub im Streckenfluggebiet der französischen Seealpen befinden sich argumentativ gesehen tiefe Gräben. Das Brückenbauen fällt schwer, weil nichtfliegende Mütter anders denken, als ein fliegerisch aktives Mannsbild. Dennoch soll hier einmal der Versuch unternommen werden, familientaugliche Fluggebiete zu beschreiben, die beide »Lager« unter einen Hut bringen. Geht das überhaupt? Aber ja! Wer sucht, der findet auch das passende Fluggebiet für den gemeinsamen Sommerurlaub. Man kann es drehen wie man will, die besten Fluggebiete gibt es in dieser Vielfalt nur in den Alpen. Für den Fliegerurlaub mit der ganzen Familie eignet sich unserer Ansicht nach allerdings nur ein Gebiet, wo man auch ohne Fluggerät Urlaub machen würde. Man möge sich fünf Regentage im VW-Bus mit zwei kleinen Kindern vorstellen. Da fällt einem das Faltdach doch glatt auf den Kopf.

Der erste Punkt in dieser Aufstellung ist der Wichtigste: Wenn's mit der Chemie zwischen den Einheimischen und den Fliegern nicht stimmt, kann der ganze Urlaub als Schuss in den Ofen abgehakt werden. Bei den ausgewählten Fluggebieten treffen sich Flieger und



Kustensoaring in Dänemark

ihre Familien besonders gerne, weil die Atmosphäre untereinander stimmt.

Dünen-Strand und Meer

Was erwarten die meisten Mütter vom Sommerurlaub mit der ganzen Familie? Ein ruhiges Plätzchen an der Sonne, kein Stress mit den Kindern und den fliegenden Gatten möglichst ständig im Blickfeld. Dazu eignet sich am besten eine kilometerlange Düne oder Klippe direkt am Meer. Soaring ist angesagt. Der Landeplatz neben der Sandburg und dem Liegestuhl - ideale Voraussetzungen für einen harmonischen Urlaub mit kleinen Kindern. Solche Plätze gibt es an der dänischen Ostseeküste, der französischen Mittelmeer- und an der Atlantikküste. Die portugiesische Algarveküste ist leider zu weit weg und auch die türkischen Fluggebiete sind mehr für den Spätherbst geeignet. Ein »richtiger« Fliegerurlaub ist die Küstensoarerei für angefressene Streckenflieger wohl nicht, aber Balsam für den Rest der Familie und die eigenen Nerven. Entspannung pur.

Zudem stimmt das Umfeld für den Abend. Nette Strandlokale, gut gelaunte Nachbarn auf dem Campingplatz, und nicht zuletzt jede Menge Spielkameraden für den Nachwuchs. Der flugbegeisterte Chef der Familie kann mit einem kleinen Gurtzeug für Kinder Passagierflüge für den Nachwuchs organisieren, die fast alle Mädchen und Jungens total begeistern. Paps ist jetzt der Größte und Mami trocken verstoßen die kleinen Schweißperlen, die nicht nur von der Sonne herrühren.

Drei Küsten-Soaring Fluggebiete für Genießer:

Rubjerg Knude

Ganz im Norden von Dänemark erstreckt sich ein kilometerlanges Dünengebiet, das ideale Voraussetzungen zum Soaren bietet. Bei Lonstrup, ca. 55 Kilometer von Aalborg entfernt, wird am alten Leuchtturm von Norre Lynby bis spät in die Abendstunden hinein bei Nordwestwind geflogen. Bei Ostwind ist das ca. 15 Kilometer östlich von Aalborg liegende Dokkedal der richtige Platz fürs Abheben. Hier schult auch die Aalborger Gleitschirmschule, die ausländischen Piloten gerne weiterhilft. Campingplätze, Ferienhäuser und Pensionen, alles ist reichlich vorhanden und freundliche Menschen gibt's gratis dazu.

Arcachon-Dune du Pyla

Direkt an der französischen Atlantikküste liegt die ca. 60 Kilometer von Arcachon entfernte Dune du Pyla. GPS Koordinaten: N 44 34 02 - E 01 13 56. Ein relativ flacher, nur 50 m hoher Sandhügel. Im Vergleich zu den doppelt so hohen und wesentlich steileren dänischen Dünen erscheint dieser Sandbuckel soaringtechnisch gesehen als wenig flugeeignet. Dennoch lässt es sich an der Dune du Pyla so gut und entspannt soaren, dass die Göppinger Flugschule von Klaus Irschik dort seit Jahren Gruppenreisen für GS-Flieger organisiert. Akro-Weltmeister Mike Küng drehte hier seinen ersten Stunt-Movie. Hinter der Düne liegt ein Zeltplatz, der fast ausschließlich von Piloten und deren Familien frequentiert wird. Im Vergleich zur überfüllten und teuren französischen Mittelmeerküste ist die Atlantikküste bei Arcachon deutlich ruhiger und viel preiswerter. Wer französische Lebensart liebt, hier liegt er richtig.

Port Leucate

Kurz vor der spanischen Grenze, fast genau zwischen Narbonne und Perpignan, liegt die quirlige französische Hafenstadt Port Leucate. Morgens schon wunderbar warme Badetemperaturen im Mittelmeer, und später dann ein Stündchen Soaren über dem Strand? In Leucate lässt sich Baden, Fliegen und viel Faulenzen ideal in Einklang bringen. Der Haken an der Sache sind die französischen Schulferien, die ab Mitte Juli beginnen. Dann ist der Strand bis Ende August gerammelt voll. Erst abends wird's am Strand ruhiger. Der grasierte Startplatz liegt ca. 100 Meter vom Leuchtturm entfernt in einer Schneise, Zufahrt über eine schmale Asphaltstraße, die zum Leuchtturm führt. Toplandung ist ab 20 km/h Wind fast immer möglich, sonst landet man am Strand. Port Leucate hat mehrere Campingplätze direkt am Meer, die in der Hauptsaison allerdings aus allen Nähten platzen. Im Landesinneren ist es in jeder Hinsicht deutlich ruhiger und preiswerter.



Die wichtigsten Kriterien für das richtige Urlatilmrevier sind

Sart auf dem Berg - Landung am Meer

Nicht jeder will als Nummer ii 000 die Strände bevölkern. Die Kombination aus mittelhohen thermisch aktiven Flugbergen landeinwärts und Landung am Strand hat fliegerisch gesehen im Vergleich zu den meist »harmlosen« Dünen-Soaringgebieten im laminaren Seewind deutlich mehr Pepp. Man fliegt höher und meist auch länger. Der Nachteil zeigt sich mit zunehmender Flugdauer in der sich rapide verschlechternden Laune der Gattin. Missmutig gibt sie dem Reporter zu Protokoll: »Mein Oskar ist zu lange weg, stundenlang hocke ich mit den Kleinen am Strand und kein Oskar schwebt ein. Zustände fast wie sonst im Gebirge.« Trockenes Schlucken, gesenkter Blick, Oskar hält die Klappe und denkt sich seinen Teil. Ihm hat's prima gefallen, aber die Familie rebelliert. Was hat der Flieger falsch gemacht?

Punkt 1: Die Auffahrt zum Startplatz dauert über eine Stunde. Das ist entschieden zu lang. Kein Funkkontakt zum Landeplatz. !Konsequenz: Mutter und Kinder fühlen sich alleingelassen und machen sich eventuell schon Sorgen um den fliegenden Papa.

Punkt 2: Der Start verzögert sich um eine weitere Stunde durch einen schwachen, aber nicht zu ignorierenden Rückenwind am Startplatz. Dies rüttelt am schlechten Gewissen der start

bereiten Familienväter, und an den Nerven beim »Bodenpersonak«, das noch immer auf ein Lebenszeichen wartet. Frust am Strand und auch am Startplatz. Folge: Man startet schließlich doch wider alle Vernunft und schwebt nach einem reichlich ruppigen Flug in der Lee-

■ Anerkannt fliegerfreundliche Region
Preiswerte, familienfreundliche Unterkunft und/oder

Mittelgroßer, hübsch gelegener Campingplatz mit Badesee oder Strand

- Gelegenheit für gemeinsame Feste mit anderen Fliegerfamilien
- Landestypische Lokale - keine Fast-food-Abfülle

— Eine mittelgroße Stadt in der Nähe fürs Shopping und Anschauen

- Zusätzliche Sportaktivitäten wie Rafting, Mountainbiking, Inline-Skating, Beach-Volleyball etc.

■ Flugeinweisung durch örtliche Flugschule

Kurze Auffahrt auf den Flugberg mit Sammeltaxi oder Seilbahn

Unkritische Start-, Flug- und Landebedingungen für Neueinsteiger

thermik am Strand ein. Letztlich war der Zeitpunkt für den Flug falsch gewählt. Wer morgens schon in aller Hektik den Berg hinauffährt und erst am späten Nachmittag als stolzer Ikarus wieder bei seinen Lieben einlandet, braucht sich nicht zu wundern, wenn offene Rebellion ausbricht. Nachmittags oder abends in ruhiger Luft noch ein Stündchen fliegen, dies akzeptiert jede Frau, die ihren Mann liebt.

Bei den folgenden vier Fluggebieten ist eine Anreise mit dem PKW und der Fähre problemlos möglich. Günstige Pauschalflüge gibt's auch. Die Zufahrt auf die Berge ist nicht länger als eine halbe Stunde und die zu erwartenden Start-Flugbedingungen lassen sich einfach beurteilen.

Elba-Norsi-Monte Capanne

Im Vergleich zu Korsika ist Elba eine von Starkwinden weitgehendst verschonte Insel. Seit zehn Jahren wird auf Elba fleißig Gleitschirm geflogen. Zum Eingewöhnen eignet sich Norsi, am Golf von Stella, mit zwei ca. 200 Meter hohen Startplätzen besonders gut. Hier sollte man mit Guiseppe Broto, der gut Deutsch spricht und die »Residencia Itelba« besitzt, Kontakt aufnehmen. Er gilt als erfahrener Pilot der Insel und gibt gerne seine Kenntnisse an die ausländischen Piloten weiter. Der 1085 m hohe Monte Capanne ist der höchste Berg Elbas. Von hier aus wurden schon Streckenflüge von über 60 Kilometer gestartet. Zum Gipfel des Monte Capanne führt Elbas einzige Seilbahn. Elba wurde bislang vom Massentourismus weitgehendst verschont und eignet sich für einen Familienurlaub ganz besonders. Zeltplätze gibt's über die ganze Insel verteilt reichlich, und auch freies Campen wird meist toleriert.

Sardinien- Bosa! Buggerru

Dass Sardinien eine wunderschöne Insel für Naturliebhaber ist, zeigt sich aus luftiger Perspektive: Kristallklares Wasser, saubere Strände und nirgendwo Massentourismus. Es gibt auf Sardinien 27 ausgewiesene Flugberge, die bis zu 960 Meter hoch sind. Die Zufahrten an die Startplätze sind nicht immer leicht zu finden. Den besten Einstieg in den Urlaub und die sardinische Flugszene bietet an der Westküste Sardinien die kleine Stadt Bosa. Nette Lokale, die auch von Einheimischen besucht werden, ein kleiner



La Palme-Puento Naos





is Palma

Fischerei- und Yachthafen, und der Berg Monte Furru. Mit zoo Metern Höhe eher ein Soaringhügel als ein richtiger Flugberg. Dennoch geht's hier nicht nur laminar, sondern auch thermisch sehr erfreulich ab, während die Familie am Strand alles ständig beobachten kann. Noch eine Alternative in nächster Nähe zu Bosa : Bei der alten Minenstadt Buggerru s-w Küste Sardiens lockt der 530 Meter hohe Berg Malfidaneddu mit vier verschieden hoch gelegenen Startplätzen, die je nach Windrichtung und Windstärke vom einfachen Küstensoaren bis zum Streckenfliegen alles bereithalten. Neben einfachen Pensionen und zwei Hotels gibt es hier zwei Campingplätze an der Cala di Buggeru, und freies Campen wird fast überall toleriert.

Sizilien- Letojanni Gallo d'Oro/Monte Venere

Die sizilianischen Flugberge sind nördlich der Alpen wenig bekannt. Dennoch lohnt die weite Anreise mit dem Ferienflieger auf jeden Fall, denn das Klima ist dort absolut bade- und fliegerfreundlich. An über 300 Tagen im Jahr wird an der Ostküste Siziliens mit Gleitschirmen ge-

flogen. Die sizilianische Fliegerszene trifft man in Letojanni. Außerhalb der Hochsaison ein reichlich verschlafenes Nest direkt am Meer mit ca. i.000 Einwohnern, zwei Flugschulen und einem feinen Badestrand, der nicht nur Kindern gefällt. Die Urlauberhochburg Taormina liegt nur zehn Autominuten entfernt. Davon merkt man in Letojanni wenig. Direkt hinter dem Dorf führt die asphaltierte schmale Straße direkt zum Startplatz des 650 Meter hohen Gallo d'Oro hoch, sichtbar an der TV-Relaisstation. Einfacher Start, Soaren und Thermikfliegen so lange man möchte, und eine unkomplizierte Landung direkt am Strand bei der Familie. Sicher mit ein Grund, weshalb die sizilianischen Piloten sich hier so wohl fühlen, obwohl noch weitere zwölf ausgewiesene Flugberge rund um den Ätna ihre Reize haben. Ein weiteres Highlight bei Letojanni ist der Flug über dem Bergnest Taormina. Hier wird vom Monte Venere gestartet. Die Flugrichtung zum Landeplatz am Strand sollte aber gut überlegt sein, denn zahlreiche Leitungen versperren bei einem Absauser den anvisierten Landeplatz. Die Flugschule Scuola Etna Fly von Angelo d'Arrigo in Letojanni hilft ausländischen Gästen beim Transport auf die Flugberge und vermittelt auch Unterkünfte. Ein etwas ange-

SWING
Produktentwicklung:

ARCUS

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



SWING

SWING GmbH
Badfeldring 25
D-82290 Landsberied is

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

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

Info @swing . de

www.swing , de

Locarno im Tessin



stauter Campingplatz liegt an der Auffahrt zum Gallo d'Oro.

Fliegerurlaub im Gebirge

Mit etwas mehr Toleranz von allen Beteiligten klappt's auch mit einem Fliegerurlaub im Gebirge. Hier ausgewählte Fluggebiete, die sich als Urlaubsreviere absolut bewährt haben:

Greifenburg- Emberger Alm

Im Kärntner Oberdrautal erkannte man frühzeitig, dass die »moderne Fliegerfamilie« mehr Service für einen längeren Urlaub braucht, als ein Kurzurlauber, der sich mit einem dürftigen Angebot eventuell zufrieden gibt. Der oben genannte Anforderungs-Katalog wird im Fliegercamp Greifenburg zu 100% erfüllt. Der Erfolg bleibt nicht aus, selbst englische Fliegerclubs und skandinavische Fliegerfamilien fühlen sich hier in der Luft und am kinderfreundlichen Badensee wohl. Fliegerisch gesehen ist die Emberger Alm schon im Mai Extraklasse. In den langen Schulferien ist immer noch genügend Musik in der Luft, dass weitere Flüge unternommen werden können. Zudem liegen weitere thermisch interessante Flugberge wie der Tschier-

nock bei Seeboden und der Goldeck bei Spittal im Umkreis von einer Stunde Fahrt mit dem Auto. Für einen Standortwechsel während des Urlaubs bietet sich auch der Gerlitzen am Ossiacher See an. Dort führt eine Seilbahn zum Startplatz, der um diese Jahreszeit allerdings viele Nichtflieger anzieht, denn schon der Blick hinab auf den See ist das Geld fürs teure Bahnticket wert.

Stubaital-Elfer/ Kreuzjoch

Die Fotos vom Stubaicup Ende Januar sorgen regelmäßig bei nicht ansässigen Flugschulen für mittelstarke Depressionen: Strahlender Sonnenschein soweit das Auge reicht. Wenn an der Alpennord- oder -südseite Staulagen das Fliegen unmöglich machen, wird im Stubaital bei Neustift meist noch fleißig geflogen. Dafür sorgt ein riesiges Gletschergebiet am Ende des Stubaitals mit einem eigenen fliegerfreundlichen Mikroklima. Zwei landschaftlich besonders attraktive Campingplätze und zahllose Pensionen und Hotels bieten Unterkunft für jeden Geschmack und Geldbeutel. Die Flugschule Parafly von Hans Peter und Monika Eller sorgt sich gerne um Neulinge, die hier zum ersten Mal einen Fliegerurlaub planen. Wer die absolute Ruhe und Einsamkeit beim Fliegen und Wandern wünscht, ist hier am falschen Platz. Neustift und

Fulpnes sind touristisch gesehen keine verschlafenen Dörfer. Zudem bietet das nur eine halbe Autostunde entfernte Innsbruck jede Menge Aktion einer großen Stadt für die Familie, wenn das Wetter einmal nicht mitspielt.

Lijak-Slowenien

Die slowenischen Flugberge brauchen sich gegenüber ihren Nachbarn Österreich, Italien und Kroatien nicht zu verstecken. Ganz im Gegenteil. Seit der GS-Europameisterschaft vor einigen Jahren, wo Ernst Strobl allen davonflog, weiß die Szene, dass am Kobarid und anderen slowenischen Gipfeln die Post abgeht. Lijak bei Nova Gorica ist nur etwa 25 Kilometer von der Adria entfernt und erfreut auch weniger routinierte Piloten mit einer 45 Kilometer langen Bergkante, die ideal zum Fliegen ausgerichtet ist. Seewindeinfluss plus sanfter Thermik, das garantiert echtes Genussfliegen. Lijak lebt vom Tourismus, das hat Folgen. Wer's ruhiger mag: Der gepflegte und ruhige Campingplatz von Fiesa bei der Hafenstadt Piran ist etwa 30 bis 50% preiswerter als vergleichbare Plätze in den Nachbarländern. Ähnlich verhält es sich bei sonstigen Kosten. Für alle slowenischen Flugberge gilt: Auffahrt zum Startplatz muss vor Ort mit anderen Piloten organisiert werden. Zumindest in der Hauptsaison dürfte dies kein Problem



sein. Am Lijak trifft man immer andere Piloten, und auch die Taxifahrer kennen den Weg zum Startplatz hinauf,

Comer See - Gera Lario

Am Nordende des Comer Sees liegt der kleine Tessiner Ort Gera Lario. Ein paar hübsche Restaurants, freundliche Pensionen, ein Yachthafen und der Anlegesteg für das Ausflugsboot. Drei Campingplätze, die von Surfern und Anhang als Standquartier und Badestrand benutzt werden. Für schweizer und italienische Drachen- und Gleitschirmflieger ist Gera Lario eines der besten Streckenfluggebiete im Tessin. Auf den Berg führt eine relativ schmale Bergstraße, und oben wartet ein riesiger Start- und Toplandeplatz mit einer grandiosen Sicht auf den Comer See. Die Taxifahrer von Gera Lario fahren jeden Piloten für 10 bis 12 Mark in 15 Minuten den Berg hinauf, sofern man weitere Fahrten in Aussicht stellt. Gegen 13 Uhr sollten Anfänger am Landeplatz, der direkt am Yachthafen positioniert ist, gelandet sein. Dann frischt der Seewind durch einen Düseneffekt zur Freude der startbereiten Surfer deutlich auf. Für Streckenpiloten beginnt erst jetzt der Count Down zum Abfliegen von der Hangkante. Fünfzig Kilometer weite Streckenflüge rund ums Bergmassiv sind

dort an der Tagesordnung. Gelandet wird auf den zahlreichen Wiesen im Landesinneren, die vom Düseneffekt beim Landeplatz von Gera Lario nicht mehr heimgesucht werden. Gera Lario ist für die Familie ideal, denn im Sommer ist es nicht zu heiß und nicht zu kühl. Die größeren Städte des Tessins lassen sich leicht mit dem Auto oder dem Ausflugsdampfer erreichen, wenn so viel schöne Natur einem auf »den Kopf fällt«.

Walenstadt-Spina/Schweiz

Schaut man von Walenstadt aus auf den von hohen dunklen Bergen umschlossenen Walensee, könnte man meinen, man blicke auf einen norwegischen Fjord. Beeindruckend und leicht mystisch. Erst recht, wenn sich Gleitschirme bis fast zur Wasseroberfläche in Steilschlangen dem Landeplatz beim Ufer nähern. Die schweizerische Kleinstadt Walenstadt ist nur eine Fahrstunde von Bregenz am Bodensee entfernt. Dennoch läuft hier das Leben in einem ganz anderen Rhythmus ab. Nichts aufgeregtes, eben schwyzerisch gemütlich und deshalb angenehm für die wenigen Touristen, die hier Ferien machen. Bei schweizer Fliegern gilt der Walensee mit dem Walenstadt-Berg, dem sechs Kilometer entfernten Spinna und dem gegenüberliegenden Flumser Berg als ein Fluggebiet, wo man unter sich ist und keine Überfüllung wie beim österreichischen Nachbarn in Andelsbuch stattfindet. Der schweizer Ligachef Martin Scheel testet hier neue Schirme, und wenn's ihn juckt, fliegt er auch mal für ein paar Stunden zu den zwölf Aposteln hoch oder düst zum 20 Kilometer entfernten Pizol nach Sargans. Das ganze Gebiet um den Walensee herum ist durch zahlreiche private Seilbahnen für Gleitschirmflieger bestens erschlossen. Die Preise sind sehr moderat, nirgendwo werden Landegebühren erhoben. Direkt am See gibt es in Walenstadt einen Campingplatz, einige Hotels und Pensionen. Ausflugsboote fahren regelmäßig über den See, der so klar ist, dass man wirklich meint, man wäre in Norwegen.

Die vorgestellten Fluggebiete sollen nur als Anregung für zukünftige Ferienpläne dienen. Der eine mag's turbulenter am Boden und in der Luft, der andere zieht die Ruhe der Bergwelt vor. Wenn das Wetter dann nicht mitspielt, sollten wir für unsere Familie alternative Freizeitaktivitäten parat halten, denn »nur Fliegen macht blöd«, sagt mein Fliegerkumpel Didi, und nur am Meer in der Sonne braten »macht sogar saublöd«. Deshalb gilt für den Familienurlaub die Devise: No records - just fun, (Keine Rekorde - nur der Spaß zählt).



SWING Modell: 114004

der neue

aoeral

DER KLASSISCHE INTERMEDIATE

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

Genuß ohne Reue!



SWING GmbH
Badfeldring 25
D-82290 Landsberied

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

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

info@swing.de

gkeitsversuch



Wenn Gleitschirmleinen völlig entlasten und schlagartig wieder spannen fragt sich wohl jeder, ob das Segel da droben und die millimeterdünnen Leinen den enormen Belastungen standhalten.

Damit der Gleitschirm auch bei extremster Last heil bleibt wird vor jeder Gerätezulassung ein ausgeklügeltes System von Untersuchungen durchgeführt. Der Schirm muß nicht nur, wie jedes andere Fluggerät, einer normalen Festigkeitsuntersuchung standhalten. Er wird zusätzlich im sogenannten Schocktest einer sehr harten schlagartigen Beanspruchung ausgesetzt. Obendrein werden bei den DHV-Prüfungen im Knickversuch die Fangleinen einer künstlichen Alterung unterzogen.



an Gleitschirme

Der Festigkeitsversuch

Der Festigkeitsversuch ist abgeleitet von den Festigkeitsüberprüfungen bei anderen Luftfahrzeugen. Anders als bei der Prüfung von Segelflugzeugen, Ultraleichtflugzeugen oder kleinen Sportmaschinen werden die Lasten aber nicht durch das Auflegen von Sandsäcken simuliert, sondern der Gleitschirm ist wirklichen aerodynamischen Kräften ausgesetzt. Überdies ist die geforderte Prüflast weit höher als bei den meisten anderen Fluggeräten. Der Gleitschirm muß mindestens das 8-fache des maximal zulässigen Startgewichtes ohne Beschädigungen schlucken. Diese enorme Belastung wirkt neuerdings wenigstens 5 Sekunden lang, erst dann hat der Schirm die Prüfung geschafft.

Beim Versuch ist das zu prüfende Gerät auf einem Testfahrzeug fixiert. Durch die Fahrgeschwindigkeit entstehen die erforderlichen Lasten. wo km/h Prüfgeschwindigkeit sind keine Seltenheit, Lasten bis zu 2000 kg' auch nicht. Ein »Pilot« sitzt nahe dem zu prüfenden Schirm und steuert. Damit dieser Job kein Himmelfahrtskommando wird kann er, wenn etwas schief geht, den Gleitschirm mit einer Handbewegung abwerfen. Schief gehen kann vieles. Bricht das Prüfmuster einseitig, so wird das Testfahrzeug schlagartig seitlich gezerrt. Ähnlich ist der Ablauf bei einem einseitigen Einklapper. Seitliche Lasten von 2000 kg sind da schnell erreicht. Kommt es zu einem Nach-vorne-schießen, so ist ein Frontklapper vorprogrammiert. In all diesen Fällen **muß** die Abwurfvorrichtung »bombensicher« arbeiten. Das tut sie auch, denn sie ist aus der modifizierten Bombenabwurfklinge eines Militärflugzeuges gefertigt. Sicher und präzise arbeitet nicht nur die Abwurfvorrichtung, sondern auch die Meßdatenerfassung. Die Meßgeräte, sogenannte DMS-Meßdosen, setzen die an den Befestigungspunkten wirkende Zugkraft in ein elektrisches Signal um. Dieses Signal wird zuerst elektronisch aufbereitet und anschließend in einem Rechner weiterverarbeitet.

Für den Versuch wurde ein spezielles Rechnerprogramm entwickelt. Der Rechner speichert die gewonnenen Daten und gibt während der Meßfahrt der Bedienungsmannschaft alle erforderlichen Informationen. Ist die notwendige Last erreicht oder muß weiter mit Vollgas beschleunigt werden? Wie lange hat das Prüfmuster bisher der Prüflast standgehalten? Sind die erforderlichen 5 Sekunden Prüflast erreicht? Welche kurzzeitige Maximallast wurde bisher aufgebracht? Nach dem Versuch können die gemessenen Daten ausgedruckt und weiter analysiert werden.



Der Schocktest

Verglichen mit dem Festigkeitsversuch ist die Durchführung des Schocktests simpel. Der Gleitschirm wird einer schlagartigen Belastung von mindestens 600 kg ausgesetzt. Ein Stahlseil mit 70 Meter Länge wird in Schlangenlinien ausgelegt. Das eine Ende des Stahlseiles ist am Testfahrzeug befestigt, am anderen Ende ist der Gleitschirm fixiert. Die Testmannschaft hält den Schirm so, daß beim Straffen des Seiles möglichst alle Leinen gleichmäßig belastet werden. Durch das in Schlangenlinien ausgelegte Seil kann das Testfahrzeug nach dem Start ungehindert beschleunigen, Erst nach etwa 70 m Fahrstrecke strafft sich das Seil. Das Fahrzeug hat dann eine Geschwindigkeit von etwa 70 km/h erreicht. Der Gleitschirm wird schockartig belastet. Zwischen dem Seil und dem Schirm begrenzt eine Sollbruchstelle mit 600 kg die Maximallast, so daß unvermeidbare Unterschiede in der Fahrgeschwindigkeit das Versuchsergebnis kaum beeinflussen. In Sonderfällen (z. B. bei Doppelsitzerschirmen) werden Sollbruchstellen mit höherer Last eingesetzt. Im Gegensatz zum Festigkeitsversuch, wo bei jedem Schirm eine unterschiedliche Prüflast erreicht wird, gibt es beim Schocktest nur ein Ja oder Nein. Entweder es kommt zu Beschädigungen oder das Prüfmuster bleibt unbeschädigt und hat damit bestanden. Eine Lastermittlung und eine entsprechende rechnergestützte Datendokumentation entfällt.

Leinen-Knickversuch

Die festgestellte Festigkeit kann sich im Laufe der Lebensdauer des Gleitschirms reduzieren. Insbesondere knickempfindliche Leinen führen dazu, daß nach einer geringen Gebrauchsdauer nur noch ein Bruchteil der ursprünglichen Festigkeit vorliegt. Um dies zu vermeiden werden die Leinen seit 1995 vor der Gerätezulassung durch Knickversuche einer künstlichen Alterung unterzogen. Dieser Versuch wird bisher nur beim DHV durchgeführt, andere Prüfinstitute lassen diese Prüfung aus.



Die Leinen werden unter genau reproduzierbaren Laborbedingungen 5000 mal um $\pm 360^\circ$ geknickt. Das ist kein Druckfehler, es sind wirklich fünftausend Knickurigen. Wie immer ist auch hier die DHV-Technik hart gegenüber dem Versuchsmaterial. Die Knickung wird genau an der empfindlichsten Stelle der Leine durchgeführt, am Ende einer Vernähung. Der Leinenknickversuch wird nur an den Stammleinen durchgeführt. Alle oberen Stockwerke müssen in der Summe eine höhere Festigkeit als das darunterliegende aufweisen. Die Festigkeit der Leinen muß nach der Tortur in der Leinenknickmaschine mindestens so groß sein, daß die Summe aller A- und B-Stammleinen³ das 8fache des zulässigen Startgewichtes trägt, die Summe der weiteren Stammleinen⁴ muß mindestens das 6fache des Startgewichtes aushalten. Insgesamt wird von den Stammleinen nach der Mißhandlung in der Knickmaschine eine Festigkeit vom Wachen des Startgewichtes verlangt.

sind die Versuche ausreichend?

Nach der Einführung des Gleitschirmfliegens wurden die Festigkeitsversuche mit einer Prüflast vom 6fachen der maximal zulässigen Startmasse durchgeführt. Dies entspricht den Festigkeitsforderungen bei Drachen. Es gab harte Diskussionen, ob diese Prüflasten nicht für Gleitschirme zu hoch angesetzt wären. Der DHV mußte die 6 g gegen erhebliche Widerstände durchsetzen. Dennoch wurden die Prüfkriterien bereits kurze Zeit später angehoben. Es war erkennbar, daß durch Einklapper und andere Flugzustände mit schlagartiger Beanspruchung höhere Lasten auftreten können als bei herkömmliche Luftfahrzeugen. Die Prüflast im Festigkeitstest erhöhte sich auf das 8fache der Startmasse und der Schocktest wurde zusätzlich eingeführt. Einige Jahre später kam es an einem geprüften Muster zum Abreißen aller Stammleinen. Die Unfalluntersuchung zeigte, daß diese Leinen nur noch einen Bruchteil der ursprünglichen Festigkeit hatten. Wie war dies möglich? Der Gleitschirm war erst wenige Monate alt und das Muster hatte alle Prüfungen erfolgreich abgeschlossen. Der Hersteller hatte (wie andere Hersteller auch) über der Vernähung der Leinen einen Schutzschlauch geschoben. Am Übergang zwischen der Leine und dem Schutzschlauch ergab sich ein sogenannter »Steifigkeitssprung«. Das klingt recht kompliziert, ist aber ganz einfach. Wenn jemand mit einer Flachzange einen Draht kürzen will, so klemmt er den Draht in die Zange und biegt ihn hin und her. Die Zange ist steif, der Draht ist flexibel, zwischen Zange und Draht ist ein »Steifigkeitssprung«. Genau an dieser Stelle bricht der Draht. Ähnlich verhält sich eine Gleitschirmleine.

Beim Falten der Leinen, zum Beispiel beim Verpacken des Schirmes, wurden die Leinen immer am Steifigkeitssprung des Schutzschlauch abgeknickt. Bereits nach kurzer Zeit waren die Festigkeitsreserven erschöpft. In einer Steilschleife rissen alle Stammleinen. Um solche Unfälle zu vermeiden wurde im DHV der Leinen-Knickversuch entwickelt und eingeführt. Ferner werden die Leinen im Rahmen der Zweijahresnachprüfung einer Festigkeitsuntersuchung unterzogen. Seit Einführung dieser Maßnahmen sind bei Gleitschirmen keine festigkeitsbedingten Unfälle mehr aufgetreten.

Wie sieht die Festigkeitsuntersuchung zukünftig aus?

In den letzten Monaten wurden die Gleitschirm-Festigkeitsversuche geringfügig geändert. Sie entsprechen jetzt der europäischen Norm. (Der Knickversuch ist in diesen Normen nicht erfaßt, den führt nur der DHV durch.) Gleichzeitig wurde ein neues Testfahrzeug in Betrieb genommen. Bisher wurden die Festigkeitsversuche der Gleitschirme mit einem etwa 20 Jahre alten und für Hängegleiterprüfungen entwickelten Anhänger durchgeführt. Das neue Fahrzeug ist speziell für Versuche an Gleitschirmen ausgestattet. Die Prüfungen sind damit einfacher und mit weniger Aufwand ausführbar. Besonders das gefürchtete Starten des Prüfmusters ist beim neuen Fahrzeug unproblematischer. Grundlegende Änderungen in den Festigkeitsprüfungen der Gleitschirme sind, soweit absehbar, in der näheren Zukunft nicht zu erwarten. Die Festigkeit der Fluggeräte und die zugehörige Prüftechnik hat einen Sicherheitsstand erreicht, der kaum mehr gesteigert werden kann. Weniger als Null festigkeitsbedingte Unfälle werden wir nie erreichen.



Der Abwurf des Gleitsegels erfolgt über modifizierte Bombenklinten und ist mit einer Handbewegung möglich



* Richtig müßte es heißen 20.000 N, die Maßeinheit für Kräfte ist nicht kg, sondern N. Um den Artikel auch für Nichttechniker verständlich zu machen wurde hier und im folgenden absichtlich der Begriff kg eingesetzt.

Als »Stammleinen« werden die untersten Leinen bezeichnet, die Leinen, die direkt an den Tragegurten befestigt sind

³ Die erste und die zweite Leinengalerie von vorne

⁴ Die dritte und gegebenenfalls die vierte Leinengalerie von vorne

Piloten, die bei den Versuchen zusehen möchten, sind herzlich eingeladen. Außer dem Knickversuch erfolgen alle Tests in Neubiberg bei München. Allerdings sind die Terminvereinbarungen auf Grund der Wetterabhängigkeit der Versuche immer sehr kurzfristig. Wer interessiert ist, sollte sich an das DHV-Technikreferat wenden, Tel. 08022-967540.

F R E E

FLIGHT 2000





**Drachenstände
fest umlagert**



**UP-Konstrukteur Tor-
sten Siegel erklärt das
High-rech Meßgerät**

Free Flight 2000 - größer, schöner und noch besser lautete die selbstbewußte Ankündigung im DHV-info. »The world Biggest Product Show« im Bereich des Drachen- und Gleitschirmfliegens präsentierte sich vom 14. - 16. April dem interessierten Publikum. Zum dritten Mal in Folge war Garmisch-Partenkirchen - der Olympiaort unter der Zugspitze - Treffpunkt der Szene des »Freien Fliegens«.

Und die Free Flight 2000 hielt, was sie versprochen hatte: Mit 10.000 Besuchern und über 85 Ausstellern sprengte die Messe alle Rekorde. Am Freitag schienen die Hallen aus allen Nähten zu platzen. Auch an den nächsten Tagen bildeten sich schon lange vor Öffnung der Tore große Warteschlangen. Nach dem bösen Wintereinbruch im letzten Jahr, sorgte diesmal der Föhn für überwiegend strahlenden Sonnenschein. Trotz dieser Bedingungen hatten die Profis Gelegenheit, ihr Können den staunenden Zuschauern zu demonstrieren.



**Ein Starr-
flugler der
neuen
Generation**



Edels prämierter Stand



Werksspionage

Roland Bauer, Mitglied der Nationalmannschaft im Segelkunstflug, setzte mit der legendären MÜ 28 die Gesetze der Schwerkraft außer Kraft.

Bei Mike Künigs und Daniel Loritz Vorführungen stockte so Manchem der Atem. Derartige Schirmbeherrschung verdient vollen Respekt. Guido Gehrman, Weltmeister von 1998, gab eine spontane Showeinlage. Der angehende Lufthansapilot hat das Drachenfliegen noch nicht verlernt.

Auf dem extra für die Free Flight zwei zugelassenen UL-Start- und Landeplatz starteten Trikes mit Besuchern zu Rundflügen. Knut Jäger und einige andere Piloten informierten über die vielfältigen Möglichkeiten des Motorschirmfliegens.



**Früh übt sich,
wer ein Meister
werden will**



Jugend im Forschungsfieber



Charlie Jöst und Thomas Neff überreichen Edel-Geschäftsführer Richard Roth den massiven Creativ-Preis

Die DHV-Mannschaft voll motiviert



Die interessanten Vorträge waren immer gut besucht



J11411-1/4 neu:

Der Gleitschirmmarkt hat wieder das alpine Fliegen im Visier. Edel präsentierte einen extrem leichten Bergsteigerschirm. Thin Red Line hat das auf der letzten Messe vorgestellte Ultraleicht-Gurtzeug Alpine Air nochmals abgespeckt. Das Vapor wiegt jetzt 382 g. Die Befestigung eines DHV-geprüften Protektors ist möglich.

Die Drachenhersteller sind bemüht, Schülern den Einstieg zu erleichtern. Wills Wings baut z.B. einen Drachen mit ca. 30 qm Fläche und 25 kg Gewicht. Die Mindestgeschwindigkeit ist somit geringer als bei zahlreichen Gleitschirmen.

Bei den Starrflüglern boomt es: Den Atos gibt es jetzt in einer kleinen Größe. AIR stellte die Studie eines Atos mit Rumpf (Cage) und Knüppelsteuerung vor. Jos Guggenmos hat den E7 durch den ESC ersetzt. Der Ghostbuster hat Serienreife.

Am Samstag präsentierte Aeros den Star. Die Besonderheit: die Steuerung über Querruder. Anstatt über ein bewegliches Trapez werden die Querruder über die Pilotenaufhängung aktiviert. Der DHV hat seinen Shop neu konzipiert. Erstmals wurde eine komplette Bekleidungs-Kollektion aus hochwertigen Materialien angefertigt. Björn Klaassen vom Referat Gelände stellte eine Karte mit 500 Fluggebieten vor, die als normale Straßenkarte und gleichzeitig als Fluggebietsführer zu verwenden ist. Reißenden Absatz bei Kindern und deren Vätern fanden die Styroporflieger. Die Hälfte der Technikkategorie war mit dem Basteln des Nachschubs beschäftigt.

Erstmals wurde auf der Free Flight ein »Creativ-Preis« für die beste Standgestaltung vergeben.

Die Jury bildeten alle Mitarbeiter des Free Flight-Organisationsteams. Mit ihrem kunterbunten Gaffitti-Stand holte sich die Edel GmbH die Auszeichnung. Knapp dahinter lagen Firebirds »Men in Black« und Skyline. Die Graffiti stammten von vier Garmischer Schülern, die ihre eigenständigen Entwürfe verwirklicht hatten. Der Preis kann sich sehen lassen. Mindestens zwei Mann sind nötig, um die massive Skulptur von der Stelle zu rücken. Angefertigt hat die Auszeichnung Franz Jäger, ein gleitschirmfliegender Holzbildhauer.

iLp

Sehr gelobt wurden die interessanten Vorträge. DHV-Technik Referatsleiter, Hannes Weininger, referierte über den Gleitsegeltestflug nach der neuen Euro-Norm. Peter Cröniger stand Rede und Antwort zu Fragen bezüglich des neuen DHV-Lehrfilms. Der aufmerksame Besucher informierte sich bei Klaus irschick über Gurtzeuge und Rettungsgeräte. Funken beim Fliegen war Thema von Disquom. Wichtiges zu Windenschlepp und Motorschirmfliegen trug Knut Jäger vor.

t.trf11-01.4t

Am Abend war der Bär los. Den Höhepunkt bildeten am Freitag die Bananafishbones. Die mittlerweile weltbekannte »alternative-country-grunge-pop« Band spielte das gesamte Repertoire ihrer Hits. »Easy Day« brachte die Menge zum Toben.

Samstag war dann die große Bayern 3 Party mit Matthias Matuschik angesagt. Der Kult-DJ zeigte eine musikalische Stilpalette von Bon Jovi bis zur house-music. Jung und »Alt« kamen

voll auf ihre Kosten. Gegen 01:30 Uhr mußten die letzten Gäste mit sanfter Gewalt aus dem Event-Zelt entfernt werden.

Qm. 103:1'g

Free Flight Film Award 2000, mit 21 Beiträgen von 16 Filmemacherinnen und -machern eine Rekordbeteiligung.

4' Standparty mit Freibier und brasilianischer Combo

ausgewählte Filme der Fliegerszene im separaten Kino

- × das bewährte Internetcafe
- × eine Kletterwand
- × Flugsimulatoren

ein Kinderland, damit nicht nur das Spielzeug der »Großen« im Mittelpunkt stand

roit+

Sehr zufrieden zeigten sich die Aussteller. 3.000 Besucher mehr als im letzten Jahr sind eine deutliche Steigerung. Viel Lob erfuhr die Messe auch von Seiten der Besucher. Das Echo in der Presse war groß, Bayern 3, Sat RTL und ZDF waren mit ihren Teams vor Ort.

Mit Ausnahme der Starrflüglern wurden keine aufregenden Neuheiten präsentiert, die Innovationen zeigten sich im Detail. Die Messe hat sich endgültig etabliert. Garmisch hat zum dritten Mal bewiesen, dass hier die Fliegerszene mit offenen Armen empfangen wird.

Benedikt Liebermeister

ret, f gkf film Award 1000 8iA1 Be-itke von Cutknie 3644

Der Free Flight Film Award ist ein Kurzfilm-Wettbewerb für Beiträge von maximal 5 Minuten Länge. Mit einem Preisgeld von insgesamt 12.000.- DM, das der Free Flight Pool zur Verfügung stellt, werden Anreize geschaffen, neue Videos über das Drachen- und Gleitschirmfliegen zu produzieren. Die Filme sollen helfen, die Faszination unseres Sports zu vermitteln und noch mehr Menschen für diese freieste Form des Fliegens zu begeistern. Natürlich freuen sich auch Insider über ein gut gemachtes Video, und davon gab es im Wettbewerb einige zu sehen.

Mit 21 ausgewählten Beiträgen von 16 Filmemacherinnen und Filmemachern erfuhr der Film Award gegenüber dem Vorjahr nicht nur quantitativ, sondern auch qualitativ eine deutliche Steigerung und dürfte sich nach dem diesjährigen Erfolg fest im Rahmenprogramm der Free Flight Messe etabliert haben. Die Beiträge wurden an jedem Tag der Messe vorgeführt und fanden große Resonanz bei den Besuchern. Bei allen Vorführungen war der Raum vor der Showbühne, auf der die Filme gezeigt wurden, bis auf den letzten Platz besetzt. Die Zuschauer konnten nach jeder Vorführung auf vorbereiteten Formularen ankreuzen, welche Filme ihnen am besten gefallen hatten. Nur ein einziges Mal gab es eine Panne, als die Messeleitung aus Versehen einem Aussteller zum Zeitpunkt der Filmvorführung eine brasilianische Band genehmigt hatte.

Die Filmfreunde gaben nach und konnten das im Foyer zusätzlich eingerichtete, kleine Kino erstürmen, um doch noch die Wettbewerbsbeiträge vorzuführen. Bewußt wird im Wettbewerb auf eine getrennte Wertung von »Filmprofis« und »Amateuren« verzichtet. Erstens sind die Übergänge von Amateur zu Profi oft fließend, zweitens zeigte auch dieser Wettbewerb, dass Qualität und Originalität nicht vom Status des Filmemachers abhängen. Neben den bekannten Action-Beiträgen gab es in diesem Jahr faszinierende Reisebeschreibungen und originell inszenierte Geschichten rund ums Drachen- und Gleitschirmfliegen. So hatte es die fünfköpfige Jury, bestehend aus erfahrenen Filmprofis und Redakteuren führender Fachmagazine, gar nicht leicht, die Preisträger zu bestimmen.

Die Jury bestätigte dem Wettbewerb ein qualitativ hohes Niveau, konnte allerdings bei keinem der Filme einen deutlich über allen anderen stehenden Beitrag erkennen. Daher wurde kein »Großer Preis« vergeben und das dafür vorgesehene Preisgeld von DM 4.000.- auf die anderen Preisträger zu gleichen Teilen verteilt. Bis auf den Publikumspreis, der mit Sachpreisen prämiert wird, wurden somit alle anderen Preise von DM 2.000.- auf DM 3.000.- aufgestockt.

Nachfolgend die Mitglieder der Jury, sowie die Preisträger mit Kontaktadresse und kurzer Inhaltsbeschreibung ihres Beitrages.

Der Publikumspreis wurde aus 1.340 abgegebenen Stimmen ermittelt. Der Film »Bali High«



erhielt 27,9% aller abgegebenen Stimmen. Auf den weiteren Publikumsrängen folgen »Dragon Riders« (24,4%, Sachpreis = ein Integralhelm von Fa. Charly-Produkte) und »Red Bull Speed Run« (22,3%, Sachpreis = eine Outdoor-lacke von Fa. Edel). Alle weiteren Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Wettbewerbs erhielten ebenfalls Sachpreise. Von einem ausgewachsenen Windsack über verschiedene Kleidungsstücke und Ausrüstungsgegenstände bis hin zu Postern und Werkzeug reichten die gespendeten Preise. Ein herzliches Dankeschön geht an folgende Firmen (in alphabetischer Reihenfolge): Edel, Finsterwalder/Charly, FreeX, Gin Gliders, Nova, On Air, PercM, Pro Design, Skyline und Wills Wing.

Auf Wiedersehen auf der Free Flight 2001!

Jury:

Norbert Aprissnig, Chefredakteur des Fachmagazins »Gleitschirm«
 Manuel Brückl, freier Kameramann und Filmemacher
 Günter Daubermann, Take One Production, Kameramann und Filmemacher
 Charlie Jöst, Vorsitzender des DHV, Filmemacher und Medienpädagogin
 Peter Wolter, stv. Chefredakteur des Fachmagazins »Fly & Gilde«

Preis der Jury:

Filmtitel: **DRAGON RIDERS** (5 Min., Prod. Jahr 2000)
 Inhalt: März 2000. Das No Class Team beginnt die Saison in Südtirol...
 Autor: Claudio Endrizzi, Am Hain 17, D - 61194 Niddatal
 Begründung der Jury: Ein spritziger Film, voller Selbsterironie, einfach erfrischend. Die Idee des »Free Flight«, des »Freien Fliegens«, wurde sehr gut umgesetzt.

Preis für die Beste Kamera:

Filmtitel: **THE FIX**, (Trailer) (5 min, Prod. Jahr 1997-1999)
 Inhalt: Entwicklung und Durchführung verschiedener Stunts des Red Bull AcroTeams.
 Ausschnitt aus dem gleichnamigen Red Bull Video.
 Autor: Red Bull Acro Team, Hannes Arch, Seestr. 17, CH 9326 Horn
 Begründung der Jury: Exzellente Kameraarbeit unter extremsten Bedingungen.

Preis für die originellste Idee:

Filmtitel: **DIESE GESCHICHTE IST EINE WAHRE GESCHICHTE** (5 Min., Prod. Jahr 1999 / 2000)

Inhalt: Dieser Film handelt von den Schwierigkeiten, einen ganz außergewöhnlichen Flug zu realisieren. Ein Heiratsantrag der besonderen Art.

Autor: Dr. Markus Kaup, Siemensstr. 30, D - 58153 Munster

Begründung der Jury: Eine gelungene Idee, inhaltlich und filmisch professionell umgesetzt.

Preis für die beste Erstveröffentlichung:

Filmtitel: **DESTINATION GLIDE RATIO** (5 Min., Prod. Jahr 2000)

Inhalt: Beschreibung des Jugend forscht Projektes von Andreas Kohn.

Autoren: Christian Klads / Markus Gesierich Humbrechtserstr. 15, D - 88239 Wangen

Begründung der Jury: Ein Film mit Liebe zum Detail, spontan und unbefangenen umgesetzt

Preis des Publikums (Sachpreis = die komplette DHV Shop Kollektion 2000):

Filmtitel: **BALI HIGH** (Trailer) (4 Min. 45 Sek., Prod. Jahr 2000)

Inhalt: Fliegerische Impressionen aus Bali. Auszug aus dem gleichnamigen 38 Min. Video.

Autor: Stefanie Brendl, P.O. Box 911, USA - 96791 Haleiwa, HI

Das »No Class Team« gewinnt mit ihrem Film »Dragon Riders« den Preis der Jury beim Film Award auf der Free Flight.

März 1Gm3tthr 1000

Der Schnee schmilzt.

Vier »Musquetiere der Lüfte«, Felix, Guido, Steffen und Claudio, nur in der Luft in ihrem Element, wollen den Frühlingsanfang feiern.

So treffen sich unsere »Ritter der Lüfte« in Südtirol, um bei wunderbarem Wetter die Flugsaison mit Drachenfliegen, Gleitschirmfliegen und Lagerfeuern zu beginnen.

Ruhig über's Tal gleiten oder voller Eiregung den Scheitelpunkt eines Loopings erleben!!

In der Luft sein und die grenzenlose Freiheit genießen, die nur diese Sportart verleiht.

Um diese Faszination und den Funken auf Andere überspringen zu lassen, ist unser erster Film mit unserer eigenen Musik entstanden.

Hast Du Mut zum Fliegen, so können wir die Welt besiegen.

Die Idee entsteht, als Claudio im Januar mit einer Digitalkamera und einem 12 mm Objektiv

aus Arizona zurückkehrt.

Seine Aufnahmen vom Skydive infizieren uns.

Den Film Award von der

Free Flight im Hinterkopf suchen wir im DHV Info nach der Ausschreibung. Die Ernüchterung, Abgabetermin für die Filme in vier Wochen, four weeks to go! Außer Guido hat keiner große Filmerfahrung von uns, geschweige denn, dass wir jemals einen Film geschnitten und vertont hätten oder gar das nötige Equipment besäßen.

Die folgende Nacht verbringen wir damit, unseren Realismus zu ertränken und unseren Idealismus zu stärken. Am Morgen, getrieben von unzähligen Ideen, Szenen die sich bereits in unseren Köpfen abspielen, schwören wir auf unsere Entscheidung, das »No Class Team« muss seinen ersten Film drehen. Das Team gibt uns die Stärke zu glauben, dass wir es schaffen.



Die ersten Tage verbringen wir damit, in Südtirol Ideen zu schmieden, Kamerahalterungen zu konstruieren, Einstellungen zu testen und uns gegenseitig mit leuchtenden Augen Szenen vorzuspielen. Was unsere leuchtenden Augen erlöschen lässt, ist der Blick vom Balkon ins Tal. Wir können das Tal nicht sehen, so schüttet es. Die Tage rinnen durch unsere Hände wie die Regentropfen durch unsere Haare. Wir haben noch keine Szene im Kasten. Es wird klar, um unser Projekt realisieren zu können, brauchen wir von Red Bull! Match!. Also hängt sich Guido, mittlerweile wieder in Bremen, ans Telefon und gibt den Jungs von Red Bull mächtig Schub.

Felix, Claudio und Steffen sitzen in Südtirol

6'Z-9 A, 111 o 1 ei: =
zur 2 11243 TO 31

**W - m j en Kinder stark
gege i Sucht nd Drogen:**

Kinder und Jugendliche brauchen für eine gesunde Entwicklung Vorbilder und Ansprechpartner. Übungsleiter/innen und Trainer/innen im Sportverein begleiten Kinder und Jugendliche in ihrem Lebensalltag und tragen auf diese Weise engagiert dazu bei, Kinder stark zu machen, damit sie von sich aus „Nein“ zu Drogen, Alkohol und Nikotin sagen können.

Spor
DSB

ereine

Für alle ein Gewinn

73
--3 DEUTSCHER
SPORTBUND
A H E

Bundeszentrale
für
gesundheitliche
Aufklärung N

<FLY mil<L>

Flugsportbekleidung & Zubehör

Internet www.fly-mike.de

**Wir sehen,
was du
brauchst!**

Flugsport*

Overalls

In 21 Größen
und verschiedenen Farben!

Jetzt Prospekt anfordern.

Fly Mike, Melanchthonstr.8, 96450 Coburg, Tel.: 09561-55220, Fax: 09561-55228

im Regen. Unsere Hoffnung schwindet wie der Rotain Im Keller. Endlich der Motivations-schub von Guido. Red Bull gibt grünes Licht und Guido droht uns im Spaß, das Team zu verlassen, wenn wir nicht endlich unsere Arschlein Luft bekämen. Prmpmt kitzelt uns die Söhne am nachte Morgen in der Nase. Das »No Class Team«; normalerweise dadurch ausgezeichnet, dass es das letzte ist am Start und das Feld von hinten attackiert, erlebt eine Renaissance. Jeden Morgen surrt ab acht in der früh die Kamera, Zum Frühstück finden wir keine Zeit. Für eine Szene wollen wir am Sambock toplanden und Brotzeit machen. Also packen wir Rotwein, Gläser, Speck und Bauernbrot ein. Wir sind gerade topgelandet, als ein Gleitschirm neben uns einraschelt. Toni Bender gibt uns die Ehre und freut sich zu hören, dass wir einen Film drehen. Wir erzähler ihm von der Brotzeitszene und müssen ihn ent-tauschen, denn leider ist unsere Mizeit abge-soffen! Nach weiteren 1.0 Tagen haben wir alle Szenen zusammen und insgesamt sieben Stunden Filmmaterial. Wir haben alle so viel Disziplin und Entsagung in der letzten Woche an

den Tag gelegt, dass wir befürchten, Felix könnte nach der Filmproduktion ein gut bürgerliches Leben mit Heirat, Kinder und Bausparvertrag beginnen.

Mit noch io Tagen zum Abgabetermin schicken wir Claudio mit dem gesamten Filmmaterial nach Frankfurt. Von nun an können wir ihn nur noch via Telefon und Internet motivieren und begleiten. Claudia grast sämtliche Computerläden in Frankfurt ab. Es scheint kein Problem zu werden, den nötigen Rechner, Hardware und Software zu besorgen. Nur mit den Lieferterminen kann sich Claudia mit den Verkäufern nicht einigen. Reden die von einigen Wochen, redet Claudia von einigen Stunden. Kurzum kurvt Claudia von einem Laden zum anderen und sammelt die einzelnen Bauteile, die auf Lager sind, zusammen. Es folgen schlaflose Nächte. Wir telefonieren immer wieder mit Claudia und motivieren ihn, das letzte zu geben. Es wird ultraknapp mit der Zeit und die Filmmusik muss noch produziert werden. Innerhalb von 14 Stunden, bis zwei Uhr in der Nacht, wird im Tonstudio die CD mit den »No Class Songs« aufgezeichnet, Es steht nur noch

die Vertonung an. Claudia sagt, er a nie mal mehr zum entspannen Fernschauen, da er nur noch Szenen sieht. Am letzten Tag in der letzten Stunde ist es geschifft und der Film liegt bei Charlie in den Handeis:

Außer Claudia sehen wir auf der Free Right das erste Mal unsdien'ViM und können nicht glauben, was er in so kurzer Zeit zusammengeschnitten hat. Wir haben zusammen daran geglaubt, wir es schaffen und wir: es -geschafft. Die Resonanz auf den Fitin überrascht uns. Die Leute wollen unseren Film, die CD und unsere Shirts haben. Leider können wir den Wünschen nicht geie* werden. Nun aber, da es die Zelt erlaubt ha, haben wir Videos, CD's und Shirts produziert.. Gerne laden wir alle, die unser Team unterstützen wollen dazu Videos, CDsnd Shirts zu kaufen. Ausreichende Produktinformation findet ihr auf der Homepage www.dragon-riders.de.

Es bleibt uns noch mal all unseren Freunden zu danken.

See you up in the air, No Class Team.



ARGON

AFNOR PERFORMANCE

**ARGON C mit
Wettkampfeinen!**

Effizient: ein sehr flacher Flügel, völlig neuentwickelte Wingtips, maximal reduzierte Leinenwiderstand, eine sehr saubere Fläche durch eine neue Segelschichttechnik, neu entwickelte Profile

Dynamisch: direkte Reaktion auf Steuerimpulse, sehr präzises Handling, optimales Feedback, sehr großer Geschwindigkeitbereich

Sicher: herausragendes Startverhalten, sehr hohe Stabilität, keine gefährlichen Reaktionen auf seitliche E4klapper (auch vollbeschleunigt), kein impulsives Wiederöffnen, keine Gegenklapper, gut zuabsiegender Steuerweg

NOVA: ++43-512-361340

ncva@ping.at

www.nova-wings.com

Charly: ++49-8364-1263

charly-produkt@d@t-online.de

<http://www.charly-produkte.de>

NOVA



V o r a n k ü n d i g u n g

EM 2000

g Wer noch nichts Dringendes vor hat, sollte sich diesen Termin ganz dick anstreichen. Vom 29. Juli bis zum 13. August 2000 ist die europäische Gleitschirmelite zu Gast in Garmisch-Partenkirchen. Der DHV richtet im Auftrag der FAI die Europameisterschaft im Gleitschirmfliegen aus.

150 Piloten aus 20 europäischen Nationen garantieren ein hochkarätiges Teilnehmerfeld.

Mit von der Partie sind natürlich der Gewinner der letzten WM, Christian Heinrich aus Österreich, die Dänin Louise Crandal, sowie die Welt- und Europameister der letzten Jahre aus England, Österreich und Italien. Das deutsche Team ist nach dem dritten Platz in der Nationenwertung bei der WM '99 und Judith Dörflingers Rang Zwei bei den Damen in jedem Fall für eine Medaille gut.

Was seht ab auf der EM neben dem eigentlichen Wettbewerb?

Am 29.07 findet von 16:00 Uhr bis 18:00 Uhr die Eröffnung im Kurpark von Garmisch-Partenkirchen statt. Hier werden neben den Festreden auch echte Attraktionen zu sehen sein. Dazu gehören die »Werdenfeller Goaßlschnalzer« und der Weltmeister auf der Diadonischen (Akordeon) Haneslä, der schon bei »Wetten Das« zum Wettkönig gekrönt wurde. Ihr seid Alle herzlich eingeladen. Freibier können wir leider nicht versprechen, aber das gibt's auf den Partys.

Am 02.08 wird ein Filmabend im Festzelt veranstaltet. Vorausgesetzt die Organisatoren und

vor allem das Produktionsteam haben bis dahin genügend Filmmaterial zusammen, werden wir aktuelle Bilder der EM zu sehen bekommen. Besonders interessant sind die Aufnahmen aus der Sicht des Piloten. Ferner zeigen wir prämierte Filme aus unserem Sport.

Am 03.08. steigt im Sausalitos ab 21:00 Uhr die Mexican-Pilots-Party, zu der natürlich auch Nicht-Piloten recht herzlich eingeladen sind. Diese mexikanische Kneipe in der Nähe des Bahnhofes steht dann ganz im Zeichen des Gleitschirmsportes. Auch dort wird ein kleines Filmprogramm über die »Bilder des Tages« zu sehen sein.

Die Wochenenden werden mit einem besonderen Rahmenprogramm gespickt. Am 05.08. wird Mike Küng nicht nur eine besondere Flugshow zeigen, sondern auch gerne alle Fragen beantworten. Mit der Firma Swing wird die EM zum großen Festival. Vom Einsteiger bis zur Rennmaschine wird jeder Wunsch erfüllt. Zusätzlich wird Swing auch noch was zum Spielen mitbringen - Kites. Diese Lenkgleitschirme sind wirklich nicht nur ein Spielzeug für die »Kleinen«. Am Abend des 05.08. findet ein großes Livekonzert im EM-Zelt statt. Die Künstler sind aber noch Top Secret!

Mit weiteren Filmabenden unter der Woche haben wir schon am 10.08. die EM-Party Teil II. Was hinter der Bezeichnung Teil II steht, ist uns leider nicht bekannt. Es wird jedoch vermutet, daß es sich hierbei um einen besonderen Drink oder Sound handelt. Während sich der sportliche Teil am Samstag den 12.08. langsam dem Ende nähert, wird am Abend noch mal volles Programm geboten. Die legendären Blues Bro-

thers stehen ab 20:00 Uhr auf der Bühne. Mit Original-Sound und -Stage-Show wird es eine Menge zum »Abzappeln« geben. Wer nicht weiß, was sich hinter diesen Brüdern verbirgt, sollte ganz schnell in die nächste Videothek gehen und sich die Blues Brothers zur Einstimmung ins Wohnzimmer holen.

Am Sonntag, den 13.08., steht die Siegerehrung auf dem Programm. Der Beginn ist um 12.00 Uhr am Landeplatz, wo auch das EM-Festzelt steht. Mit einem kleinen Rahmenprogramm und der Verleihung der Preise wird diese EM in Garmisch-Partenkirchen gegen 14:00 Uhr zu Ende sein. Gerade rechtzeitig um am Hausberg noch ein paar Stunden zum Soaren zu gehen.

Wer jetzt noch mehr wissen möchte, sollte ins Internet unter www.emmoo.dh.de schauen.

Hier nochmals die wichtigsten Daten zum Wettbewerb für Alle, die live dabei sein wollen.

Landeplatz und Festzelt:

Talstation der Alppspitzbahn

Organisatorin

Kongresshaus Eingang Olympiasaal

Teamleih. 08:30 Uhr im OK

Auffahrt zu den Starth(9: 09:30 Uhr

TaskbriefinE 11:30 Uhr am Startplatz

Startbeginn: ca. 12:00 Uhr

Landungen- ca. gegen 15:00 Uhr am offiziellen Landeplatz

ca. 20:00 Uhr am

Landeplatz und im OK

Rahmenprogramm

FILMABENDE MIT BILDERN DES TAGES

FLIEGEN BIS ZUM ABWINKEN

MEXICAN PARTY

FLUGSHOWS

LIVE BANDS

BIERGARTEN

TESTMAL

WWW.EM2000.DHV.DE



EM

2000

Garmisch-Partenkirchen

Gleitschirmfliegen

Wir fliegen

29.07.-13.08.

SLL1/7-.7G

SAUSAM/OS
C.N. IN A Y 91. A •

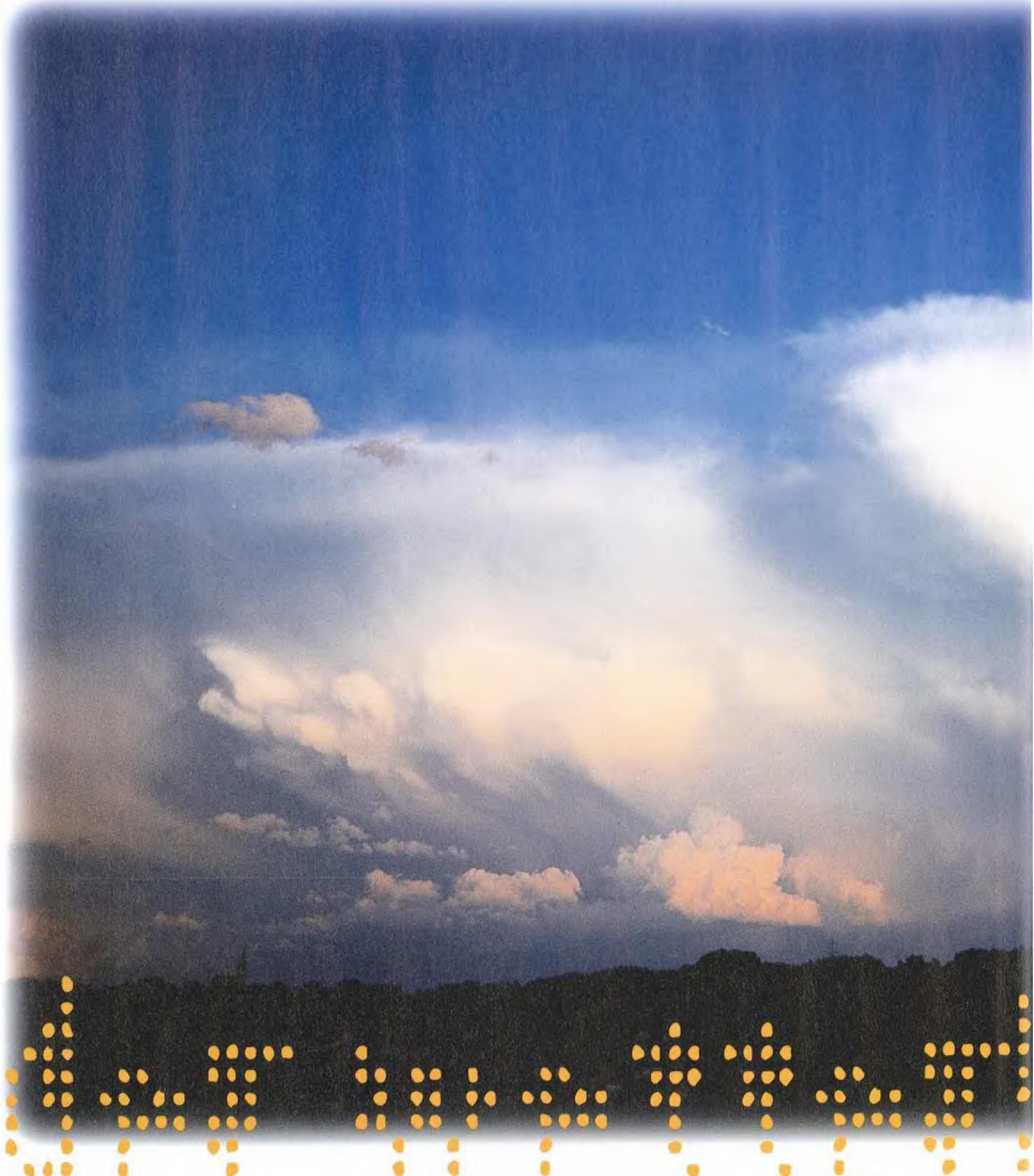
FREE FLIGHT
POOL E.V.

DHV

freE-glidE.ch

bigstar

GARMISCH
PARTENKIRCHEN



04 . 00 04

Der Wetter13

⊖
⊖

W1:

⊖
⊖

3.5.01

ab

⊖

ab

IP -
IP -
II.



Ein Bericht von Torben Lüttschwager

Wettermeldung einer Bodenwetterstation

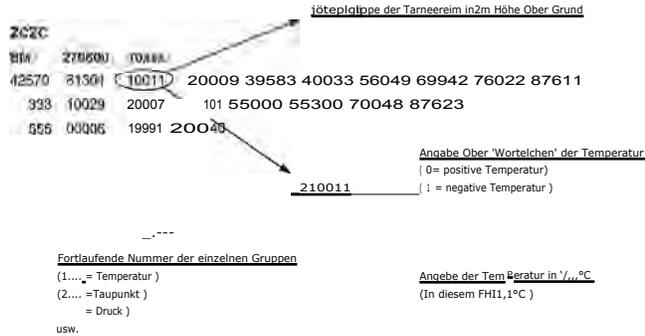


Abb. 1 Mn codierte Wettermeldung

Die Grundlagen

Um Wettervorhersagen erstellen zu können, benötigt man wie in fast jedem Beruf eine Menge von Grundlagenmaterial. Für den Maurer sind es Steine, für den Schreiner das Holz und für den Meteorologen sind es möglichst viele Mess- und Beobachtungswerte des aktuellen Wetters.

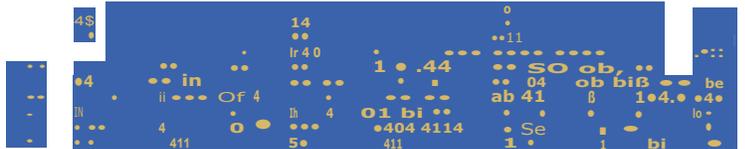
Ein Lieferant für diese Art von Grundlagenmaterial ist der Wetterbeobachter des Deutschen Wetterdienstes. Er hat zur Aufgabe, das Wettergeschehen in der Atmosphäre 24 Stunden rund um die Uhr zu beobachten und Meldungen über diesen Zustand abzusetzen. Um die Daten der Beobachtungen für den globalen Austausch brauchbar zu machen, ist es wichtig, dass jede Organisation der Welt, die diese Daten verwendet, nach gleichen Richtlinien (einheitliche Messverfahren etc.) und vor allem zu gleichen Zeiten ihre Beobachtungen durchführt.

Das »Synop«

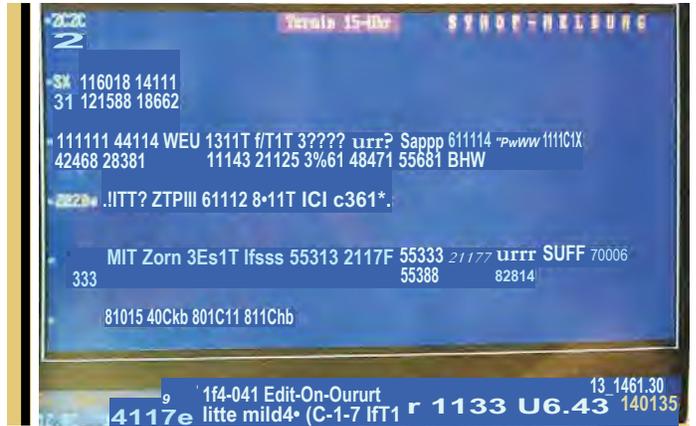
Die »Grundlagen« bestehen aus einer stündlichen Wettermeldung, in der ziemlich jedes messbare Element und fast jede optisch zu erkennende Erscheinung des Wetters vorhanden ist. Von den Beobachtern wird diese Meldung »Synop« genannt. Die einzelnen Synops werden dann meist auf dem Datenweg per Modem an den zuständigen Meteorologen weitergeleitet und dort verarbeitet. Wie in Abb.1 zu sehen ist, werden die Meldungen jedoch nicht in Form eines Berichts, sondern in codierten Zahlengruppen verschickt. Dies dient nicht zur Geheimhaltung, sondern vielmehr ist so eine kurze, international lesbare und auch kostgünstig zu übermittelnde Meldung von Beobachtungen möglich.

Die Beobachtung

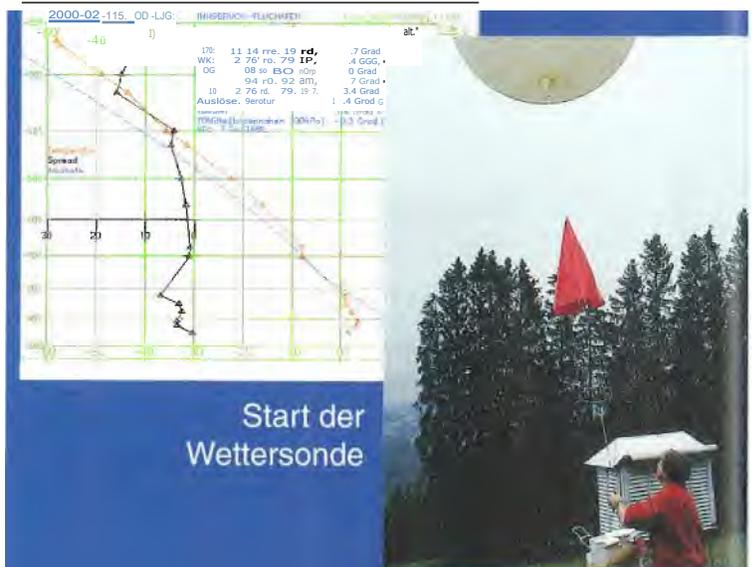
Die eigentliche Tätigkeit der Beobachter spielt sich jedoch in der Zeit zwischen den stündlichen Meldungen ab. Dies ist die Zeit, in der die Ereignisse innerhalb der Atmosphäre beobachtet und gesammelt werden, um dann im Synop schriftlich ab-



Synop



gefasst zu werden. Jedes Ereignis, vom Tautropfen über Gewitter bis hin zu sichtbeeinflussendem Industrierauch wird mit der genauen Zeitangabe des Auftretens und der Intensität der beobachteten Erscheinung minutiös festgehalten. International wurden wo verschiedene Wetterereignisse als signifikant und somit für die Erstellung einer Vorhersage als wichtig empfunden. Jeder dieser 100 Erscheinungen ist eine von 00 - 99 reichende Zahl zugeordnet, damit sie im Internationalen Wetterschlüssel (Abb. 1) untergebracht werden kann. Im Synop selbst wird dann unterschieden zwischen dem Wetter zum Zeitpunkt des Absetzens und dem Wetter in der Zeit vor dem Absetzen einer Meldung. Dem Meteorologen, der das Synop erhält, ist es somit möglich, sich den Verlauf des Wetters an jeder Station bildlich zu machen und somit erste Schlüsse über das Verhalten einer bestimmten Wetterlage zu machen. Wertet der Meteorologe die einzelnen Synops der Stationen seines Vorhersagebereiches über einen längeren Zeitraum aus, erhält er ein komplexes Bild über das Verhalten des Wetters am Erdboden. Ihm ist so die Möglichkeit gegeben, dieses Verhalten auf die nahe Zukunft zu übertragen und somit erste kurzfristige Vorhersagen für kleinräumige Gebiete zu erstellen.



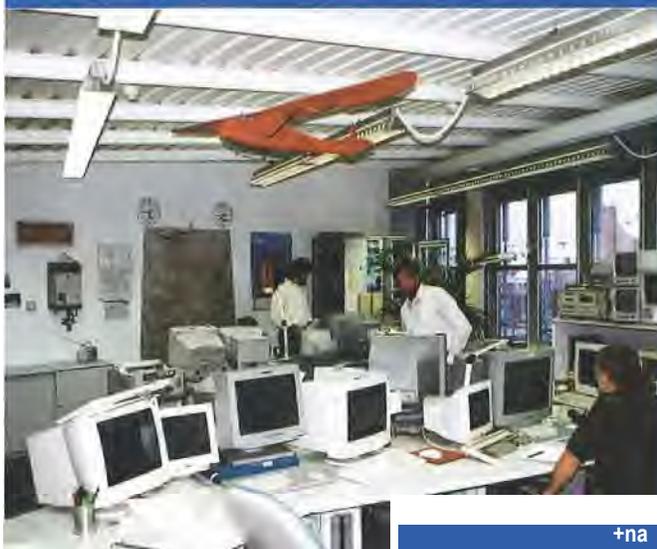
Die Beobachtungen unterteilen sich in zwei Gruppen. In die Augenbeobachtungen wie Wolkenart, Wolkenhöhe, Sichtweite und das aktuelle Wetter, die vom Beobachter selbst erkannt werden müssen, und in Messwerte wie Temperatur, Luftfeuchte, Niederschlagsmengen etc., die mittels Instrumenten gewonnen werden. Die Messinstrumente befinden sich in einer Hütte (Abb. 2), aus der die Daten automatisch zum Beobachter übermittelt, zu bestimmten Terminen (Synops) aber auch »per Hand« abgelesen werden. Ein vollständiges Synop besteht aus folgenden Messungen und Beobachtungen: Temperatur, Taupunkt, Luftdruck auf NN (Normal Null) und Stationshöhe sowie die Drucktendenz der letzten 3 Stunden mit einer Angabe von V_{10} hPa. Weiter die Niederschlagsmenge der letzten 6 bzw. 12 Stunden, Wetterereignisse der letzten Stunde mit einer Angabe des vergangenen Wetters der letzten 1 - 6 Stunden, die Art der Wolken-gattungen im Wasser-, Misch- und Eiswolkenbereich mit einer Mengen- und Höhenangabe. Ebenfalls Maximum- und Minimumtemperatur, der Zustand des Erdbodens (trocken, feucht etc.) mit einer Temperaturangabe in 5 cm über Grund, die Gesamt- und Neuschneehöhe, der Niederschlag der letzten Stunde und bei besonderen Wetterlagen (Sturm, Gewitter etc.) eine zum Teil nicht unerhebliche Anzahl von sogenannten Sonder- bzw. Spezialgruppen. Je nach Art der Station kommen noch verschiedene spezifische Gruppen hinzu, so z. B. bei Berg- und Küstenstationen.

Der Temp

Ein weiterer wichtiger Bestandteil des Grundlagenmaterials stellen die Daten der Aerologischen Stationen dar. Diese Art von Stationen führen zu bestimmten Zeiten sogenannte Radiosondenaufstiege durch. Bei einem solchen Aufstieg wird ein Ballon mit einem Wasserstoff-Helium-Gemisch gefüllt, wodurch er die nötige Auftriebskraft erhält, um in die freie Atmosphäre aufzusteigen. An diesem »Wetterballon«, wie man ihn im Volksmund häufig nennt, wird eine Schnur befestigt, an der die Radiosonde »Messfühlereinheit«, eine Antenne, ein Radarreflektor sowie ein kleiner Bremsfallschirm angehängt wird. Die angehängte Radiosonde ist in der Lage, bis zum Platzen des Ballons verschiedene Wetterelemente zu messen und zur Empfangsstation am Erdboden zu senden. Gemessen werden Temperatur, Luftfeuchtigkeit und Luftdruck. Durch das Verfolgen des Ballons mittels Radar kann festgestellt werden, mit welcher Geschwindigkeit und in welche Richtung sich das aufsteigende Gespann von der Station entfernt. Hierdurch wird die sogenannte Abdrift des Ballons und somit die Stärke und Richtung des Höhenwindes festgestellt. Die bei einem Radiosondenaufstieg gewonnenen Daten sind Grundlage für den im Fachjargon genannten »TEMPF«. Er ist die graphische Darstellung der gewonnenen Daten eines Aufstiegs. Beim Erstellen des Temps werden auf einem Diagrammpapier das Verhalten der gemessenen Daten mit zunehmender Höhe dargestellt. Beim Verfolgen der Temperaturkurve werden z. B. Ereignisse wie Inversionen (Umkehrschichten; Temperaturzunahme bei ansteigender Höhe) offensichtlich dargestellt. Überentwicklungen (Gewitterneigung), Starkwindbänder, Kondensationsniveaus (Höhe von beginnender Wolkenentstehung) etc. lassen sich leicht in einem Temp darstellen (Abb. 3) und geben dem Betrachter eine klare Aussage über die vertikale Struktur der Atmosphäre. Als Beispiel für uns Flieger ist besonders das sogenannte »KKN« sehr reizvoll. KKN ist die Abkürzung für Cumulus Entstehungsniveau, sprich die Höhe der Wolkenbasis. Dem Meteorologen ist es so leicht möglich, dem interessierten Piloten sofort die Höhe der zu erwartenden Wolken zu nennen und gleichzeitig festzustellen, ob diese eine Gefahr für Sportflieger darstellen können. Ein Bericht des Deutschen Wetterdienstes beschäftigt sich während der Flugsaison ausschließlich mit Themen dieser Art. Der Segelflugbericht.



Die Station

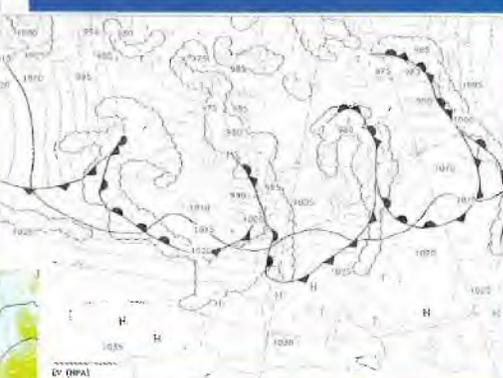
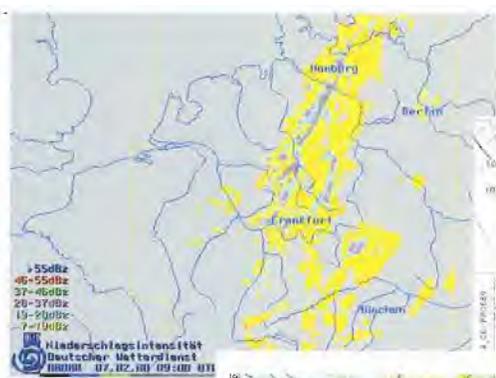


+na

Der Arbeitspez der Wetterbeobachter



Beim Eintragen der Statistiken



Der Segelflugwetterbericht

In der Zeit von März bis Oktober wird er von den Flugberatern der Luftfahrtberatungszentrale Süd (LBZ) erstellt. Die wesentliche Aufgabe der »Berater« ist die Erstellung von Wetterberichten für die Verkehrs- und Regionalflughäfen und die entsprechende Beratung. Gleichzeitig findet hier aber auch die telefonische Wetterberatung für Flugsportler statt. Bei der Vorhersage für Segelflieger sind die Schwerpunkte auf Segelflieger ausgelegt. Vergleicht man jedoch diesen Bericht mit einer »herkömmlichen« Vorhersage, bemerkt man schnell, dass er auch für uns Textilflieger sehr brauchbar ist. So sind die Winde in verschiedenen Höhen, Stärke der zu erwartenden Thermik, Auslösezeitpunkt der Thermik, Wolkenhöhen etc. doch sehr informativ, und zwar nicht nur für Segelflieger.

Die Erstellung

Der Berater, der um 05:30 Uhr seinen Dienst beginnt, stellt sich Temps verschiedener Stationen auf seinem Rechner dar, um sich einen ersten Eindruck über die momentane Wetterlage zu verschaffen. Die Darstellungen der einzelnen Temps dienen als Informationsgrundlage für die Tätigkeit des Beraters. Zunächst sieht er sich die vertikale Temperaturentwicklung, die beim Aufstieg des Ballons gewonnen wurde, am Standort der Station und in ihrem Vorfeld, also entgegen der bodennahen Windströmung, an.

Eine Fülle von Aussagen kann so getroffen werden:

Wie schnell nimmt die Temperatur mit der Höhe ab, d. h. wie labil ist die Atmosphäre im für den Segelflug relevanten Bereich? Wo liegen Schichten, in denen die Temperatur mit der Höhe nicht abnimmt, sondern zunimmt (Sperschichten, Inversionen)? Hängen an diesen Sperschichten Feuchtfelder, die in letzter Konsequenz abschirmende Wolkenfelder zur Folge haben? Können diese Sperschichten, wie es in den Alpen häufig durch stärkere Wärmeentwicklung an Südhängen geschieht, durch Sonneneinstrahlung »geknackt« bzw. »weggeheizt« werden?

Dies sind nur einige, aber wichtige Überlegungen, die der Berater im Vorfeld zur Eigeninformation anstellt. Natürlich macht er sich auch klar, wo gerade welches Hoch- oder Tiefdruckgebiet durch die »Nachbarschaft« wandert und ob Fronten den Vorhersagebereich kreuzen. Die klassische Wetterkarte hat hierbei trotz neuester Technologie noch nicht ausgedient, sie wird jedoch fängst nicht mehr von Hand gezeichnet, sondern im Re-

chenzentrum des DWD digital vorbereitet, über Satellit verbreitet und an den einzelnen Stationen letztendlich auf Papier ausgedruckt. Anhand der ersten Karten, die um 00:00 Uhr erscheinen, erfasst der Berater den Zustand der Atmosphäre von 00:00 Uhr UTC. Hierzu lässt er sich auf seinem Rechner Rohdaten von Temperatur, Wind und Feuchte graphisch darstellen.

Die nächste Phase der Berichterstellung ist die Bestimmung der Wetterentwicklung über den Tag verlaufend. Die Möglichkeit, sich die Temps entgegen der Grundströmung anzusehen und die dortigen Verhältnisse auf die eigene Region zu übertragen (extrapolieren) galt als altes Hausrezept. Im begrenzten Maß funktioniert dies auch ganz gut. Pech nur dann, wenn kräftige und andauernde Absink- und Hebungsvorgänge die Atmosphäre rasch und großräumig umgestalten. An diesem Punkt kommen dann die aufwendig erstellten Computeranalysen zum Einsatz. Beim Analysieren des Kartenmaterials wird geklärt, ob wetteraktive Fronten den Vorhersagebereich überqueren und grundsätzlich segelflug-untaugliches Wetter verursachen. Ist dies der Fall, fällt der Bericht eher kurz aus. Ist dies auszuschließen, versucht der Berater zu erfassen, wie großräumige Vertikalbewegungen (Thermik) innerhalb der Atmosphäre die Luftmassen bis zum Thermikende beeinflussen werden. Zum Beispiel ob Kaltluft oder thermiktötende Warmluft einfließt oder Inversionen weggeheizt werden oder durch Absinkbewegungen der Luft verschärft werden. Weiterhin muss geklärt werden, ob bedingt durch starke Hebung, die Schönwettercumulus des Vormittags in linienhafte Gewitter am Abend verwandelt werden.

Eine weitere Hilfe neben den Computeranalysen bilden die sogenannten Prognosetemps. Dieser Temp sieht aus wie ein gemessener Temp mittels Radiosonde, nur mit dem Unterschied, dass es sich hierbei um eine Vorhersage des Computers handelt. Er dient häufig als nützliches Mittel, um Labilisierung oder Stabilisierung besser zu erkennen. Der »Progtemp« muss als solcher jedoch immer mit etwas Vorsicht genossen werden, da Erscheinungen wie Inversionen vom Rechner leicht unterschätzt werden und bodennahe Vorgänge wie Aufheizung und Abkühlung nur ungenügend dargestellt werden. Auch die häufige Überhitzung im Alpenbereich wird oft ungenügend erfasst und muss vom Berater selbst eingeschätzt werden. Bevor der Berater mit der Prognose für den nächsten Tag und mit der schriftlichen Abfassung des Berichts beginnt, entscheidet er sich noch für die maximale Höhe der zu erwartenden Thermik und eventuell für Zeit und Ort von erwarteten Gewittern.

Wie kommt man zu diesem Bericht?

Direkt nach der schriftlichen Abfassung der Segelflugvorhersage wird der Bericht an die Zentrale in Offenbach gesendet und von dort aus bundesweit verbreitet. Gleichzeitig wird er zum Abruf in das lokale Faxgerät der LBZ (Luftfahrtberatungszentrale) eingespeichert.

Unter der Nummer 089/15938 · 143 kann er, bis auf Fernsprecheinheiten, kostenlos abgerufen werden. Außerhalb der Saison des Berichts wird der wissbegierige Flieger auch seinen Bedarf an Wetterinformationen decken können. Unter der Nummer 089/15938 · 135 oder 136 kann der Berater selbst angerufen und zur aktuellen Situation befragt werden. Spricht man mit dem Flugberater selbst, kann man sich sicher sein, mit einem Fachmann zu sprechen. Auch dieses Telefongespräch ist bis auf die verbrauchten Einheiten kostenlos.

Weitere Infonummern:

Der Segelflugwetterbericht ist unter folgenden kostenpflichtigen Telefonnummern abrufbar.

utschtana

Süd **0190** / 11 69 49
Südwest **0190** / 11 **69 48**
Südost **0190** / 11 **69 46**
Mitte **0190** / 11 69 47
Ost **0190** / 11 69 44
Nord **0190** / 11 69 41
West **0190** / 11 69 45

Österreich

Nur mit tonwahlfähigem Telefon (z.B. Handy) abrufbar.
Die Nummer 0043/5/17 03 99 99 (bis hierher kann eingespeichert werden). Auf Beginn der Ansage warten. Dann... (sofort unbeeindruckt weiterwählen)

- Tirol/Vorarlberg 01 11 # 11 1 71 # # (# = Raute)
- Salzburg 01 11 # 11 1 61 # #
- Kärnten/Osttirol 01 11 # 11141# #
Wind:
Patsch **erkofel/Zugs** pitze/Wen delstein/Paganella 01 11 # 11 1 74 # #

Kostenlos kann man den Segelflugwetterbericht im Fernsehen als Videotext abrufen. z.B.

Bayern 3 Tafel 622
Bayern 3 Tafel 609 Windwerte
3sat Tafel 672 Österreich
3sat Tafel 673 Schweiz
Ö I und Ö II Tafel 613

Außerdem natürlich im Internet, z.B. Wetterseite www.dhv.de

Ein Schlussgedanke

Für das Verantwortungsbewusstsein eines Flugsportlers gibt es keinen Ersatz. Auch kein Berater oder ein von ihm erstellter Bericht kann dem Piloten die Entscheidung, ob fliegbar oder nicht, abnehmen. Ein Bericht stellt lediglich eine weitere Meinung dar und muss vom Piloten auf Anwendbarkeit überprüft werden. Er kann jedoch bei gutem Kenntnisstand des Piloten entscheidend zum Gelingen eines Flugvorhabens beitragen und vor allem Gefahren kenntlich machen und vermeiden helfen,

Steck' Dein Geld doch sonstwohin...

(aber nicht in teure Versicherungen)



NEU:
auch für UL's

Berufsunfähigkeits-Versicherung:

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

Flugunfall-Versicherung:

z.B. Maximol involiddität DM 350.000,- (1)
Pilot mit A- oder B-Schein **DM 309,10/Jahr**
Flugschüler **DM 154,60/Jahr**

Passagierhaftpflicht-Versicherung:

weltweit bis DM 320.000,-; in Österreich bis DM 428.000,- **DM 588,-/Jahr**
UL-Passagierhaftpflicht ab **DM 492,-/Jahr**

Halterhaftpflicht-Versicherung:

Drachen und Gleitschirm **DM 87,-/Jahr**
UL (inkl. Drochen-FGleitschirm) **DM 228,-/Jahr**

Ausrüstung:

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

Lebensversicherung:

Ohne Risikozuschlag für den Flugsport



Versicherungsservice
Ködel 8 Schöll GbR
Katzenbachstraße 65
70563 Stuttgart
Telefon 0711/73 27 79
Fax 0711/7 35 43 79
info@gare.wing.de
www.parawing.de



Mit viel Beifall schwebt Bürgermeister Kammerlander über dem Start o Latz

Ale Hürden genommen

Der erfolgreiche Weg zur Zulassung des Fluggeländes Neidlingen auf der schwäbischen Alb

Freitag, 12. Mai 2000. Ein historischer Tag für den Delta- und Gleitschirmclub Weilheim/Teck. Die Gemeinde Neidlingen, die Naturschutzbehörde, der DHV und viele Piloten eröffnen mit einem Festakt und einem Glas Sekt das Fluggelände Neidlingen. Anschließend starten der Bürgermeister Kammerlander und die Bürgermeisterin per Doppelsitzer zu einem Flug entlang der Schwäbischen Alb. Bis zu diesem Tag hat es Jahre gedauert. Über den mühsamen, aber schlußendlich äußerst erfolgreichen Weg berichtet Tommy Walker vom Delta- und Gleitschirmclub Weilheim/Teck.

Das Objekt der Begierde

Ein Hangstartgelände für Drachen und Gleitschirme an der Hangkante zu Neidlingen mit

freier Anströmung und guten thermischen Eigenschaften, gepaart mit 270 m Höhendifferenz. In unmittelbarer Nachbarschaft wurde mit Drachen in früherer Zeit von einem Felsen gestartet. Das Problem: Die Fläche ist mit Wald bestockt und liegt im Landschaftsschutzgebiet. Notwendig für den Start ist eine trichterförmige ca. 60 m lange Schneise und vor allem ein Konzept, um alle beteiligten Stellen von dieser Sache und dem Luftsport zu überzeugen.

Unsere Strategie

Erfolgsversprechend ist ein 2-Personen-Team. Die Schaltwege sind kurz und Abstimmungen können flexibel getroffen werden. Ein »ganzer Haufen Ansprechpartner« ist auch bei den Verhandlungen mit den verschiedenen Personen

und Behörden nicht sinnvoll. Vertreterfreundlichkeit und Schöngetue sind fehl am Platz. Die Menschen sind sensibel und bemerken solche Verhaltensmuster sehr schnell. Nur wer echtes Interesse an den Bedenken, Argumenten, Ängsten und Sorgen seines Gegenübers hat, bekommt die Chance für eine konstruktive Auseinandersetzung. Oft fühlen sich die Leute in Diskussionen angegriffen; eine gewisse Gelassenheit, Selbstsicherheit und Ruhe helfen hier, die Situation zu entschärfen.

Nachteil dieser Strategie: Die Belastung für uns und unsere Familien war vor allem zeitlich enorm hoch. Das Wort Fluggelände kann ich in Gegenwart meiner Frau nur noch mit entsprechender Schutzkleidung gebrauchen. Ein weiterer Nachteil: Die oft von den Vereinskollegen

Jürgen Decker und Bernd Stelzer angebotene Hilfe konnte nur bedingt in Anspruch genommen werden.

Versuch Nr,

Erhard Weiss, unser Vorsitzender und ich als Vorstandsmitglied und Beauftragter für Luftaufsicht (diese Titel spielten immer wieder eine gewisse Rolle) haben die Sache in die Hand genommen. Sich Schlaumachen ist unerlässlich. Bei unserem ersten Antrag gingen wir nämlich beim Gemeinderat mit Stimmgleichheit baden. Hierfür gab es verschiedene Gründe:

1. Die Gemeinderäte wurden zu wenig kontaktiert und konnten so zu den verschiedenen Ansprechpartnern kein Vertrauen aufbauen.

2. Die Gemeinderäte waren durch Aussagen wie: Kulturlüchter wären gefährdet, durch Kahlschlag entstehe Erosionsgefahr, der Eingriff wäre naturschutzrechtlich nicht vertretbar, verunsichert.

Wir konnten diese Argumente fachlich nicht entkräften. Der Vogelschutzbund war daher einer meiner ersten Anlaufstellen, um die Frage der Ornithologie zu klären. In diesen Zeitraum fiel auch die Gründung des Projektes »Fußstart Schwäbische Alb«. Hier konnten wir uns viel fachlichen Ratschlag von Björn Klaassen (DHV) und Hubert Lechleitner (Förster und Drachepilot) in naturschutzfachlichen Fragen einholen. Dass Waldschneisen auch eine Bereicherung für Pflanzen und Vögel darstellen, war für uns neu



und half uns in unserer Argumentation. Bücher und Internet mussten genauso zum Schlaumachen herhalten.

Bei den Ansprechpartnern die Klinken putzen

Grundsätzlich gilt, zuerst bei den Betroffenen und Grundstückseigentümern anzufangen. In diesem Fall war die Gemeinde zugleich Eigentümer der Waldfläche, weshalb Gemeinderäte und Bürgermeister auf jeden Fall persönlich aufgesucht werden mussten. Unter dem »Schutz des

Telefons« erhält man schnell eine Absage. »Wir sind von den Drachen- und Gleitschirmfliegern« war immer der erste Satz, wenn wir an der Haustüre standen. Somit war klar, dass wir nichts zu verkaufen hatten. Kontaktpflege und Durchhalten ist das A und O. Nie erreichten wir beispielsweise ein bestimmtes Gemeinderatsmitglied. Erst beim vierten Versuch öffnete sich die Tür und siehe da: Eine nette Gemeinderätin öffnete uns und versorgte uns mit Getränken, Ratschlägen und wichtigen Tipps. Später, an der entscheidenden Ratsabstimmung war sie diejenige, die durch ihr entschlossenes Auftreten für uns eine Lanze brach. Auch der gute Kontakt



zum Bürgermeister war sehr hilfreich, kombiniert mit der schriftlichen Ausarbeitung aller Fragen und Vorstellungen und dem Erstellen einer Infomappe für alle Beteiligten.

Forstwirtschaft und Naturschutz

Der örtliche Förster war anfangs völlig abgeneigt, sich unserer Sache anzunehmen. Beharrliches Aufsuchen, definiertes und klares Aufzeichnen unserer Wünsche schafften eine Vertrauensbasis, die darin mündete, dass sich der Förster beim Gemeinderat für uns einsetzte.

Beamte sind auch nur Menschen und freuen sich, wenn man sie auch als solche behandelt. Da unser Startgelände in einem Landschaftsschutzgebiet zwischen zwei Biotopen liegt, hatte die Naturschutzbehörde - halt, diese Menschen - eine gewaltige Nuß zu knacken. Viele private Naturschutzverbände, die von unserem Vorhaben Wind bekommen hatten, klopfen der Behörde im Vorfeld schon »auf die Finger«. Nicht zu vergessen war auch der ehrenamtliche Naturschutzbeirat. Ihn zu übergehen ist ein gewaltiger Fehler. Bei einem Ortstermin konnte dann mit allen Beteiligten eine naturverträgliche Lösung mit nachvollziehbaren naturschutzfachlichen Auflagen festgelegt werden.

DHV

Der DHV ist zwar zuständig für die Erteilung der luftrechtlichen Erlaubnis; er kann jedoch nicht die Arbeit vor Ort übernehmen. Björn Klaassen leitet das Referat Flugbetrieb und war mir eine wertvolle Hilfe in unserer Sache. Die Geschäftsstelle nicht und kein Handy waren sicher vor meinen Anfragenbombardements und im Gegenzug türmten sich Faxrollen und Informationsschreiben vom DHV auf meinem Schreibtisch. Mit zu wenig Personal in Sachen Gelände ist der DHV leider an der Kapazitätsgrenze.

Auftrieb der Schneise - zum in die Luft gehen!

Für die letzten Bewilligungen war kurzfristig noch ein Geländegutachten notwendig. Darin wurde die Größe der erforderlichen Schneise und flugtechnische Auflagen festgelegt. Unmittelbar nach dem O.K. des Landratsamtes ging es dann endlich ans Werk. Innerhalb von drei Tagen und dem tatkräftigen Arbeitseinsatz der Vereinsmitglieder nahm unser Projekt Gestalt an. Der Lohn der Arbeit: Inzwischen kurbeln unsere Piloten bereits in Höhen von 500 - 1.000 m



am Albrauf entlang. Weite Anfahrten in die Alpen können wir uns nun sparen.

Der Schlüssel zum Erfolg

Mitentscheidend ist die gute Zusammenarbeit im Verein. Erhard Weiss und ich konnten als Freunde diese schwierige Aufgabe bewältigen. Wenn manches schief ging, konnte der eine den anderen wieder mitziehen.

Letztendlich wurden die Gespräche, die wir mit den Behörden und zuständigen Personen führten, immer mehr von einem persönlichen Charakter geprägt. »Die »Amtssprache« geriet mehr und mehr in den Hintergrund. Heute empfinde ich es so: Den Erfolg, den wir hier zusammen errungen haben, wurde nicht - wie so oft - von einem Gericht herbeigeführt, sondern durch Menschen, die es verstanden haben, in Offenheit aufeinander zuzugehen.

Tommy Walker

Das Gelände Meidlingen

Höhendifferenz 270 m. Exposition West. Waldschneise. Vorerst dürfen auf dem Gelände nur Mitglieder des DGCW starten. Die Gemeinde beabsichtigt, längerfristig eine Gästeflugregelung einzuführen. Bei den aufgelaufenen Kosten für die Schaffung des Geländes von einigen Tausend Mark (Fällung, Pacht, Genehmigungen, Telefon, etc) ist an eine Tagesmitgliedschaft gegen Gebühr für Gäste gedacht. Weitere Informationen bei Erhard Weiss und Tommy Walker, Delta- und Gleitschirmclub Weilheim oder beim DHV.

High in VN sky

Weltrekord: Mike Küng startete mit einem Gleitschirm aus über 8.000 Metern von einem Heissluftballon. Am frühen Morgen des 21. Mai 2000 ließ der Akro-Pilot sich und sein Begleitteam mit zwei Heissluftballons über der Holledau auf die gewünschte Höhe bringen. Um 08 Uhr 08 klinkte sich Mike ohne Probleme in einer Höhe von 8.076 Metern aus. Nach etwas mehr als einer Stunde Flugzeit landete er sicher in Eggenfelden. Der Flug wurde bei der FAI zur Anerkennung eingereicht.

Details: Eine lange Vorbereitungsphase lief dem Weltrekordversuch voraus. Als Feuertaufe hatte Mike bereits während der Free Flight in Garmisch einen Flug vom Ballon durchgeführt. Natürlich nicht aus dieser Höhe. Doch die Aktion war in jeder Einzelheit durchdacht. Sauerstoff war dabei, die Ballonfahrer haben sich schon öfter in solcher Höhe bewegt, die Finanzierung hatte Knut Jäger mit seinen Kontakten zu RTL organisiert.

Nach einer schlaflosen Nacht, Stress und Hektik beim Aufbau beginnt das Abenteuer. Bald haben die Ballone die 7.000er Marke passiert, alle atmen Sauerstoff, das Thermometer gibt bei minus 45 Grad den Geist auf. Nach zwei Stunden Aufstieg sind 8.100 Meter erreicht. Es herrscht ein Höhenwind mit 70 km/h Windstärke. Mike hängt unter dem Korb, zieht noch einige Male tief Sauerstoff in seine Lungen und löst die Verbindung. Nach 150 Meter Freifall entfaltet sich der rote Gleitschirm perfekt. In dem nun folgenden 45-minütigen Flug vollführte Mike vor der Fernsehkamera des parallel herabsinkenden Ballons sein beeindruckendes Showprogramm. »In der großen Höhe war die Dynamik des Schirms deutlich stärker«, kommentierte Mike Küng, der in der dünnen Luft auch körperlich keine Schwierigkeiten hatte. »Dass ich Sauerstoffmangel gut vertrage, wußte ich vom alpinen Bergsteigen«.

»Ein Superflug«, schwärmt der neue Weltrekordler nach der glücklichen Landung, »nur die Finger sind noch leicht angefroren.«



Vor dem Klinken



Blick in den Korb



Show in 8.000 m Höhe

1G2ijlügü Ln[Ja

Des Weseerichtscentrue für Gllloht- schkrume 9livm d Hängegleiter

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

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

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

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

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

KLASSOMUERUNG

- 1 = für Piloten, die an einem einfachen und unproblematischen Flugverhalten interessiert sind.
- 2 = für Piloten, die den Ausbildungsstand Beschränkter Luftfahrerschein (A-Schein) haben und genußvolles Fliegen vorziehen.
- 3 = für Piloten, die den Ausbildungsstand Unbeschränkter Luftfahrerschein (13-Schein) haben und regelmäßig und in kurzen Zeitabständen fliegen.

KILASSONMERUNG GS

- 1= Gleitsegel mit gutmütigem, weitgehend fehlerverzeihendem Flugverhalten.
- 1.2 = Gleitsegel mit gutmütigem Flugverhalten.
- 2= Gleitsegel mit anspruchsvollem Flugverhalten und dynamischen Reaktionen auf Störungen und Pilotenfehler. Für Piloten mit Könnensstand »Performance« und regelmäßiger Flugpraxis.
- 2.3 = Gleitsegel mit sehr anspruchsvollem Flugverhalten und heftigen Reaktionen auf Störungen. Geringer Spielraum für Pilotenfehler. Für Piloten mit Könnensstand »Sicherheitstraining und umfassender Flugerfahrung sowie regelmäßiger Flugpraxis.
- 3 = Gleitsegel mit sehr anspruchsvollem Flugverhalten und sehr heftigen Reaktionen auf Störungen. Kein Spielraum für Pilotenfehler. Für Piloten mit Könnensstand »Sicherheitstraining und ständiger Flugpraxis.

E = Spezielle Einweisung erforderlich.

G = Spezielles Gurtzeug erforderlich, sonst besteht keine Zulassung.

Druckfehlerkorrektur vorbehalten!

MZL GS-01-751-00

ART 24 XIX GBRIT	
Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 - 2 / GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windenschlepp	Ja



	min. Startgewicht (80 kg)	max. Startgewicht (105 kg)
START	1	1
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	1-2	1.2
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt	44 km/h	
Rolldämpfung	durchschnittlich	hoch
KURVENHANDLING	1 2	1-2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1.2	1.2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm 75 cm	durchschnittlich 60 cm 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	hoch
FRONTALES EINKLAPPE	1 2	1
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	1-2	
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	
EINSEITIGES EINKLAPPEN	1-2	1
Wegdrehen	90 -180 Grad	90 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	gering
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
EINSEITIGESEINKLAPPEN BESCHLEUNIGT	1-2	
Wegdrehen	90- 180 Grad -	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	
Höhenverlust	durchschnittlich	
Stabilisierung	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig schrei	
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1 2	
Stabilisieren	selbständig	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG	1-2	1-2
FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG	1-2	1-2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1 2	1
TRUDELN AUS STATIONÄREM	1-2	1
STEILSPIRALE	1.2	
Einleitung	durchschnittlich	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINEN-STALL	1.2	
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek	selbständig
pednum		1
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

**ART 26
XIX GMBH**

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (95 kg)	max. Startgewicht (135 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	34 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		45 km/h
Rolldämpfung	durchschn. Mich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	1 2	1 2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHE	1 - 2	1 - 2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm 75 cm	durchschnittlich E0 cm- 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	1	1
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT		
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN	1 2	1 2
Wegdrehen	90 -180 Grad	90 -180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG		1 - 2
Wegdrehen		90 -180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1 2	1 2
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 2	1 2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 2	1 2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1	1
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1 2	1-2
STELLSPIRALE	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
6-LEINEN-STALL	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

**ART 28
XIX GMBH**

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (95 kg)	man. Startgewicht (140 kg)
START	1	1
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	1	1 2
Trimmgeschwindigkeit	35 knü/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		49 km/h
Rolldämpfung	hoch	hoch
KURVENHANDLING	1	1
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1	1
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	1	1
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	1	1 2
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	1 2	1 2
Wegdrehen	90 -180 Grad	90 -180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust		durchschnittlich mit Verlangsamung
Stabilisierung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	einfaches Gegenbremsen	selbständig
EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG		1 - 2
Wegdrehen		90 -180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1	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 schnell	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1	1 2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1	1 2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1	1
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1	1
STELLSPIRALE	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
8-LEINEN-STALL		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG		
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		
Stellschleife: Sinkwerte > 12m/s erhöhtes Nachdrehverhalten		

MZL GS-01-754-00

MARX L
FLY MARKET GMBH & CO KG

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (95 kg)	max. Startgewicht (125 kg)
START	1	1

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

GERADEAUSFLUG 1-2 1.2

Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		51 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich

KURVENHANDLING 1.2 2

Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN 1.2 1.2

Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	hoch hoch	

FRONTALES EINKLAPPEN 2 2

Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig veriangert

FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT

Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN 2 2

Wegdrehen	90 -180 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv	selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT

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

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1-2 1.2

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

FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG) 2 1-2

FULLSTALL ETUM) 2 2

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 1-2 1-2

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1.2 1.2

STELLSPIRALE 1.2 1.2

Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig

KEINEN-STALL 2

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek	nimmt zögernd fahrt auf <4 Sek

LANDUNG 1

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

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

MZL GS-01-755-00

PURE M
FREEX AIR SPORTS GMBH

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (80 kg)	max. Startgewicht (110 kg)
START		

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

GERADEAUSFLUG - 1.2 1.2

Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		48 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich

KURVENHANDLING

Trudeltendenz	gering	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	buh	hoch

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN 1.2 1

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

FRONTALES, EINKLAPPEN 1 1

Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)

Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN 1.2 1.2

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

EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG 1-:2

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

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1 1

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

FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG) 1-2 1-2

FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG 1-2 1-2

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 1-2 1-2

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1 1

STELLSPIRALE 1 1

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig

8-LEINEN-STALL 1 1

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

LANDUNG 1

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

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

**MISSION L
FREEX AIR SPORTS GMBH**

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



Verhalten bei	min. Startgewicht (100 kg)	max. Startgewicht (130 kg)
START	1-2	-2
Füllverhalten	gleichnässig, 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	36 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		50 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	2	1-2
Trudeltendenz	durchschnittlich	gering
Steuerweg	hoch	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1-2	1-2
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	durchschnittlich 60 cm • 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN		1.
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		1.2
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES, EINKLAPPE	2	2
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKUPPEN (BESCHLEUNIGT)		2
Wegdrehen		180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
NEINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1 - 2		1-2
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1-2	2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1-2	1-2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1-2	2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1-2	1-2
STEILSPIRALE	1-2	1-2
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-EINEN-STALL	1-2	1-2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf <4 Sek	nimmt zögernd Fahrt auf <4 Sek
LANDUNG	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

**GAMBIT M
UP SPORTARTIKEL VERTRIEB EUROPA GMBH**

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



Verhalten bei	min. Startgewicht (80 kg)	max. Startgewicht (100 kg)
START	1-2	1-2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	2	2
Trimmgeschwindigkeit	37 km/h	38 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		51 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	2-3	2-3
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerweg	gering	gering
Wendigkeit	hoch	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	2-3	2-3
Sackfluggrenze	früh < 60 cm	früh < 60 cm
Fullstallgrenze	früh < 65 cm	früh < 85 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	2	2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	2-3	2-3
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch mit Verlangsamung	hoch mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		2-3
Wegdrehen		180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit		hoch mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 2-3		2-3
Stabilisieren	anspruchsvolles Gegenbremsen	anspruchsvolles Gegenbremsen
Steuerweg	gering	gering
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	anspruchsvoll, Tendenz zum Strömungsabriss	anspruchsvoll, Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	2	2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		2
STEILSPIRALE	2	
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen >360 Grad
BIENEN-STALL	2-3	2-3
Einleitung	anspruchsvoll	anspruchsvoll
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1-2	1-2
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

GAMBIT MSR
UP SPORTARTIKEL VERTRIEB EUROPA GMBH

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



Verhalten bei	min. Startgewicht (80 kg)	max. Startgewicht (100 kg)
START	1 2	1 2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG		
Trimmgeschwindigkeit	37 km/h	38 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		57 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING		
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerweg	gering	gering
Wendigkeit	hoch	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN		
Sackfluggrenze	früh < 60 cm	früh < 60 cm
Fullstallgrenze	früh < 65 cm	früh < 65 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN		
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch mit Verlangsamung	hoch mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT		
Wegdrehen		>360 Grad
Drehgeschwindigkeit		hoch mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN		
Stabilisieren	anspruchsvolles Gegenbremsen	anspruchsvolles Gegenbremsen
Steuerweg	gering	gering
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	anspruchsvoll, Tendenz z. Strömungsabriss	anspruchsvoll, Tendenz z. Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	2	2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	2	2
STEILSPIRALE	2	2-3
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen >361 Grad
B-LEINEN-STALL		
Einleitung	anspruchsvoll	anspruchsvoll
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG		
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

EFFECT 38
PRO- SIGN GRAF, HOFBAUER GES.M.B.H.

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



Verhalten bei	min. Startgewicht (105 kg)	max. Startgewicht (130 kg)
START	1	1
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG		
Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		50 km/h
Rolldämpfung	hoch	durchschnittlich
KURVENHANDLING		
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN		
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen	90 - 180 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig impulsiv
EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT		
Wegdrehen		< 91 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig impulsiv
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN		
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	selbständig
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1	1
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1	1
STEILSPIRALE	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINENSTALL		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG		
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

**OZONE OCTANE M
AEROSPORT INTERNATIONAL GMBH**

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (80 kg)	max. Startgewicht (100 kg)
START	1 2	1 2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starfhöpfung insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	1 2	
Trimmungsgeschwindigkeit	35 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		50 km/h
Rolldämpfungsgrad	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	1 2	1
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN		2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	1 2	1
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	2	
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung (willnaghtwhite/1)	selbständig selbständig verzögert	selbständig selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT		
Wegdrehen		90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		hoch mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN		1 2
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG	2	2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 2	1 2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	2	2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	2	2
STABILISIERUNG		
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180- 360 Grad
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		



BANDIT

DHV 2

The best:
 +Handling
 +Speed
 +Performance
 +Safety



'IR' 5
SWING FLUGSPORTGERÄTE GMBH

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



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

START 1-2 1.2

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

GERADEAUSFLUG 1.2 1.2

Trimmgeschwindigkeit 37 km/h 37 km/h
 Geschwindigkeit beschleunigt 54 km/h
 Rolldämpfung durchschnittlich durchschnittlich

KURVENHANDLING 2 2

Trudeltendenz gering gering
 Steuerweg durchschnittlich durchschnittlich
 Wendigkeit durchschnittlich durchschnittlich

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN 2

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

FRONTALES EINKLAPPEN 2-3 2

Vorbeschleunigung durchschnittlich durchschnittlich
 Öffnungsverhalten selbständig verzögert selbständig verzögert

FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT  2

Vorbeschleunigung durchschnittlich
 Öffnungsverhalten selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN 2 2

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

EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT 2.3

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

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 2

Stabilisieren selbständig selbständig
 Steuerweg durchschnittlich durchschnittlich
 Steuerkraftanstieg durchschnittlich durchschnittlich
 Gegendrehen einfach, keine Tendenz einfach, keine Tendenz
 zum Strömungsabriss zum Strömungsabriss
 Öffnungsverhalten nicht selbständig nicht selbständig
 durch Gegenbremsen durch Gegenbremsen

FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG 2 2

FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG) 2

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 2

STIELSPIRALE 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

No ON 24
NOVA VERTRIEBSGESELLSCHAFT M.B.H.

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



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

START 1.2 1.2

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

GERADEAUSFLUG 1.2 1.2

Trimmgeschwindigkeit 36 km/h 36 km/h
 Geschwindigkeit beschleunigt 53 km/h
 Rolldämpfung durchschnittlich durchschnittlich

KURVENHANDLING 2 2

Trudeltendenz durchschnittlich durchschnittlich
 Steuerweg durchschnittlich durchschnittlich
 Wendigkeit durchschnittlich durchschnittlich

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN 2 2

Sackfluggrenze durchschnittlich 60 cm 75 cm durchschnittlich 60 cm-75 cm
 Fullstallgrenze durchschnittlich 55 cm - 80 cm durchschnittlich 65 cm-80 cm
 Bremskraftanstieg durchschnittlich durchschnittlich

FRONTALES EINKLAPPEN 2

Vorbeschleunigung gering gering
 Öffnungsverhalten selbständig verzögert selbständig verzögert

FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT) 2.3

Vorbeschleunigung durchschnittlich
 Öffnungsverhalten selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN 2.3 2.3

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

EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT) 2.3

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

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 2

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

FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG 2

FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG) 2

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 2

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1.2 1.2

STIELSPIRALE 2 2

Einleitung durchschnittlich' durchschnittlich
 Trudeltendenz durchschnittlich durchschnittlich
 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 einfach einfach

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

**WINDTECH QUARX 29
SKYLINE FLIGHT GEAR**

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

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

START	1 2	1 2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	hoch	gering
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich

GERADEAUSFLUG	1 2	2
Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	39 ltm/h
Geschwindigkeit beschleunigt		48 km/11
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich

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

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1 2	2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm 75 cm	durchschnittlich 60 cm 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm 80 cm	durchschnittlich 65 cm 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch

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

FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT	2	
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen	90 180 Grad	90 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig impulsiv

EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT		
Wegdrehen		90 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell

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

FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	2	1-2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	2	1-2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1-2	2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1-2	1-2
STELSPIRALE	1-2	1-2

Einleitung	durchschnittlich	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig

B-LEINEN-STALL	1	
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

LANDUNG	1-2	1-2
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich

ERGÄNZUNGEN, ZUR FLUGSICHERHEIT

**WINDTECH QUARX 27
SKYLINE FLIGHT GEAR**

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (85 kg)	max. Startgewicht (105 kg)
---------------	---------------------------	----------------------------

START	1 2	1 2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	überschiesst, muss angebremst werden	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	durchschnittlich

GERADEAUSFLUG	1 2	2
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	40 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		51 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich

KURVENHANDLING		
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	2	2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm 75 cm	durchschnittlich 60 cm 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm 80 cm	durchschnittlich 65 cm - BO cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch

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

FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	2	
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN	2	1 2
Wegdrehen	90 180 Grad	90, 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig/selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell

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

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1 2	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 verzögert	selbständig schnell

FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG	1 2	1-2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 2	1-2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1 2	1-2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1 2	1-2
STELSPIRALE	2	1-2

Einleitung	einfach	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	selbständig

B-LEINEN-STALL	1-2	1-2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

LANDUNG	1-2	1-2
Landeverhalten	einfach	durchschnittlich

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

NOVA ARGON 24C
NOVA VERTRIEBSGESELLSCHAFT M.B.H.

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



Verhalten bei	min. Startgewicht (85 kg)	max. Startgewicht (110 kg)
START	1 2	1 2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	1 2	1 2
Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		55 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING		
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHE	2	2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 76 cm	-durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	2-3	2-3
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	2 - 3	2, 3
Wegdrehen	>360 Grad	>360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	hoch mit Verlangsamung
	reit Beschleunigung	
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	anspruchsvolles Gegenbremsen	selbständig
Öffnungsverhalten	nicht selbständig	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT		23
Wegdrehen		>360 Grad
Drehgeschwindigkeit		hoch rät Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 2		2
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuernkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	anspruchsvoll, Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz z. Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	2	2
FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	2	2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	2	2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	2	2
STELSPIRALE	2	2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehers 180 - 360 Grad
B-LEINEN-STALL	2 - 3	2-3
Einleitung	anspruchsvoll	anspruchsvoll
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1,2	1 2
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

BALANCE L
SYNAIRGY GMBH

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



Verhalten bei	min. Startgewicht (100 kg)	max. Startgewicht (130 kg)
START	1	1
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt solar t über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	1	1
Trimmgeschwindigkeit	33 km/h	33 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		43 km/h
Rolldämpfung	hoch	durchschnittlich
KURVENHANDLING	1, 2	1
Trudeltendenz	gering	nicht vorhanden
Steuernweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1, 2	1
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES, EINKLAPPEN	1, 2	1
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		1
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
121.14kle141-12111121g		1
Wegdrehen	90 - 180 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT		
Wegdrehen		< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust		gering
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1		1
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuernweg	hoch	hoch
Steuernkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1	1
FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1	1
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1	1
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1	1
STELSPIRALE	1 - 2	1
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINEN-STALL	1 - 2	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek	selbständig
LANDUNG	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

**BALANCE S
SYNAIRGY GMBH**

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1.2/GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windenschlepp	Nein



Verhalten bei	min. Startgewicht (60 kg)	max. Startgewicht (85 kg)
START	1	1
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	gering	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	1	1
Trimmgeschwindigkeit	33 km/h	35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		44 km/11
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	1	1
Trudeltendenz	gering	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1.2	1.2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm • 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	1	1
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		1
Vorbeschleunigung	-	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN	1.2	1
Wegdrehen	180 -360 Grad	<90 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verlagert
EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT		1.2
Wegdrehen	-	90 -180 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1		1.2
Stabilisieren	selbständig	selbständig
Steuerweg	hoch	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Affni inaeprhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1	1.2
FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG	1	1.2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1	1.2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1	1
STEILSPIRALE	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
8-LEINEN-STALL	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

ART

Schulungs-Intermediate



DHV 1-2

Geniesse das Fliegen!

WWW.XIX.CH



XIX PARAGLIDERS AG
TEL.: +41 71 298 02 02
FAX.: +41 71 298 22 02
E-MAIL: XIX@XIX.CH

205/00

Neue Musterzulassungen

Hängegleitergurtzeug

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Anhängelast	Mnanzimal
MZL 03-111-00	Tenax	fly & more Handels GmbH	120 kg	

Gleitsegel

Nummer	Muster	Zeilesee Deutidland zulässiges Gurtzeug	- • Klasse
			Startgew. mid.2max.
MZL G5-01-751-00	ART 1.24	XIX GmbH	1-2 GH
		Gurtzeuggruppe GH	80 kg - 105 kg
MZL GS-01-752-00	ART 1.26	XIX GmbH	1-2 GH
		Gurtzeuggruppe GH	95 kg - 135 kg
MZL G5-01-753-00	ART 1.28	XIX GmbH	1-2 GH
		Gurtzeuggruppe GH	95 kg - 140 kg
MZL G5-01-754-00	Maxx L	Fly Market GmbH & Co KG	2 GH
		Gurtzeuggruppe GH	95 kg - 125 kg
MZL G5-01-755-00	Pure M	freeX Air Sports GmbH	1-2 GH
		Gurtzeuggruppe GH	80 kg - no kg
MZL GS-01-756-00	Mission L	freeX Air Sports GmbH	2 GH
		Gurtzeuggruppe GH	nolo kg - no kg
MZL GS-01-757-00	Gambit M	UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH	2-3 GH
		Gurtzeuggruppe GH	80 kg - too kg
MZL G5-01-758-00	Gambit MSR	UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH	3 GH
		Gurtzeuggruppe GH	80 kg - 100 kg
MZL G5-01-759-00	Effect 38	Pro-Design Graf, Hofbauer Ges.m.b.H.	1-2 GH
		Gurtzeuggruppe GH	105 kg - 130 kg
MZL G5-01-760-00	Ozone Octane M	Aerosport International GmbH	2 GH
		Gurtzeuggruppe GH	80 kg im kg
MZL GS-01-761-00	Cif 1115 2.25	Swing Flugsportgeräte GmbH	2-3 GH
		Gurtzeuggruppe GH	85 kg no kg
MZL GS-m-762-00	Nova Argon 24	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.	2-3 GH
		Gurtzeuggruppe GH	85 kg no kg
MZL GS-01-763-00	Windtech Quarx 29	Skyline Flight Gear	2 GH
		Gurtzeuggruppe GH	95 kg 120 kg
MZL GS-01-764-00	Windtech Quarx 27	Skyline Flight Gear	2 GH
		Gurtzeuggruppe	85 kg - too kg
MZL GS-01-765-00	Nova Argon 24C	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.	2-3 GH
		Gurtzeuggruppe GH	85 kg - no kg
MZL GS-D1-766-00	Balance 1	Synaigy GmbH	1-2 GH
		Gurtzeuggruppe GH	nm kg - 130 kg
MZL GS-01-767-00	Balance S	Synaigy GmbH	1-2 GH
		Gurtzeuggruppe GH	60 kg - 85 kg

Gleitsegelgurtzeuge

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Anhängelast
MZL 6S-02-2-5-00	Twix	Fly Market GmbH & Co KG	120 kg

Liste der Gleitschirm-Gurtzeugprotektoren

Frei kompatible Protektoren

Die folgenden Gurtzeugprotektoren können mit allen Gurtzeugen verwendet werden, sofern der ordnungsgemäße Einbau möglich ist. Angaben zum Einbau sind der Betriebsanleitung des Gurtzeugprotektors zu entnehmen. Frei kompatible Protektoren sind mit einer DHV/OeAeC-Musterzulassungsplakette versehen.

Muster	Hersteller/Inhaber der Musterzulassung	Zulassungsnummer
	Dämmungssystem	
	Verdichtung, aus	Höhe e 20 g
Bump Air	Aerosport International GmbH	MZL GSP-003-99
	Schaumstoff/Luft	
	17,2 g	
Control A.I.P.S. - freeX Air Sports GmbH / Aerosport International GmbH		MZL GSPw2.99
	Schaumstoff	
	18,8 g	150 cm
	Fly Market GmbH & Co KG	MZL G9-006-99
	Schaumstoff	
	17,5 g	150 cm
Scooter	Finsterwalder GmbH	MZL GSP-005-99
	Schaumstoff/Hohraumstruktur	
	16,0 g	200 cm
Skyline Airbag 18	Skyline Flight Gear	MZL GSP-00B-00
	Schaumstoff/Luft	
	18,1 g	150 cm
Skyline Airbag 1B RVS Skyline Flight Gear		MZL GSP-009.00
	Schaumstoff/Luft	
	15,0 g	150 cm
Skyline Airbag 20	Skyline Flight Gear	MZL GSP-007-99
	Schaumstoff/Luft	
	14,1 g	150 cm
Skyline Airbag 20 Modifikation	Skyline Flight Gear	MZL GSP-007.99
	Schaumstoff/Luft	
	10,0 g	250 cm
USP	Turnpoint Fastline GmbH	MZL GSP-04.99
	Schaumstoff/Luft	
	18,0 g	150 cm

Gemeinsam mit dem Gurtzeug zugelassene Protektoren

Die folgenden Gurtzeugprotektoren sind nur in Verbindung mit bestimmten Gurtzeugen zugelassen.

Muster	Hersteller/Inhaber der Musterzulassung	Zulassungsnummer
	Dämmungssystem	
	Verdichtung, aus	Höhe e 20 g
shining RM	High Adventure	shining RM, Shining FM, shining Access
	Schaumstoff/Luft	
	14,7 g	150 cm
Skyline Smart	Skyline Flight Gear	Skyline Smart, Body Guard, Pole Position
	Schaumstoff/Luft b	
	14,1 g	150 cm
X-Citing Cygnus	High Adventure	X-Citing Cygnus, shining Cygnus
	Stauluft	
	11,9 g	180 cm
X-Citing Cygnus Modifikation 1	High Adventure	X-Citing Cygnus, shining Cygnus
	Stauluft	
	8,0 g	280 cm
X-Press Airbag	Turnpoint Fastline GmbH	X-Press Airbag
	Stauluft	
	15,6 g	

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.

Tödliche Unfälle

Bad Kreuznach - Am 13. Mai 2000 ereignete sich ein folgenschwerer Schleppunfall im Raum Bad Kreuznach. In ca. 30 m Höhe riß die Sollbruchstelle. Die Pilotin konnte den Hängegleiter nicht mehr abfangen und wurde beim Aufprall tödlich verletzt. Der Unfall wird derzeit untersucht.

Pfronten - Bei niedriger Wolkenbasis unterhalb des Gipfels am Breitenberg/Pfronten flogen mehrere Gleitschirmpiloten am 14. Mai 2000 entlang einer nördlich exponierten Felswand. Zwei Gleitschirme wurden in die Wolke gesaugt. Während der eine nach einiger Zeit auf der Südseite (I) des Berges der Wolke entkommen konnte, kollidierte ein 72-jähriger Pilot mit der Felswand und verstarb.

Berlin - Beim Flachslepp in geringer Höhe stürzte am 16. Mai 2000 ein Flugschüler mit seinem Hängegleiter tödlich ab. Der Unfall wird zur Zeit durch Sachverständige untersucht.

Eichstätt - Am 22. April 2000 kam es zu einem tödlichen Gleitschirmunfall. Der 49 Jahre alte Pilot hatte beim Hangsoaring offensichtlich eine Hochspannungsleitung erst im letzten Moment registriert und konnte nicht mehr ausweichen. Der Gleitschirm legte sich über die Leitung und verursachte einen Kurzschluß.

1311.@frlllierr Egotismus

Wie uns kürzlich verschiedene Polizeistationen mitteilten, werden immer wieder Rettungsaktionen durch in der Nähe fliegende Piloten behindert. Dies ist, nicht nur ein krasser Verstoß gegen die Luftverkehrsordnung und FBO sondern auch äußerst unmoralisch und gefährlich. Die Rettungshubschrauberpiloten müssen sich auf die Bergung konzentrieren und werden dann zusätzlich mit »Gaffern aus der Luft« konfrontiert. Dies kann die Rettung des Verletzten blockieren! Fazit: Wer noch in der Luft ist, sollte schnellstmöglich landen und den Unfallort weiträumig umfliegen. Starts sind bis zur Beendigung des Rettungseinsatzes unbedingt zu unterlassen. Eigentlich eine Selbstverständlichkeit!

Björn Klaassen
Referat Flugbetrieb



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.



Blindklinken üben

Beim unfreiwilligen Wegfliegen mit eingehängtem Windschleppseil wollte ein Gleitsegelpilot das unter Zug geratene Schleppseil ausklinken. Er fand den Auslösegriff seiner Schleppklinge vom Typ FreeX-Control jedoch nicht, stürzte ab und verletzte sich dabei schwer.

Bei anschließenden Versuchen stellte sich heraus, dass Piloten mit weiten Kleidungsstücken in Kombination mit steilen und schrägen Seilzugwinkeln keine Sichtverbindung zum Auslösegriff haben. Dieses Problem tritt auch bei Frontcontainern auf, wenn der Seilzug des Schleppseils nach hinten wirkt und das Schleppseil (Abstandsseil) unter den Container gerät.

Das DHV/ÖAeC-Technikreferat empfiehlt daher allen Piloten das sogenannte »Blindklinken« im Trockentraining mit dieser Schleppklinge zu erlernen, um im Notfall auch ohne Blickkontakt den Auslösegriff in jeder Situation zu finden und zu betätigen. Gleichzeitig bitten wir alle Gleitsegelpiloten geeignete Bekleidung zu tragen, wie z. B. Overalls oder enger anliegende Oberbekleidung, die möglichst auch den Blick auf die Beingurte zulässt und keine Flatterfalten bildet, die lebenswichtige Bauteile verdecken können.

Horst Barthelmes
DHV-Schleppbüro

ANZEIGENSCHLUSS GEBRAUCHTMARKT

1.8. - 31.12. 2007

Später eingehende Kl. Anzeigen
werden »automatisch In das nach-
folgende Info aufgenommen.

Haftungsaus- schluß!

Jede Haftung des DHV und seiner Mitarbeiter ruf Grund der Verüf-
fenlichung des Gebrauchtmrkts
ist ausgeschlossen. Für die Klossf.
fierung der Geräte, ihre Luft-
tüchtigkeit und die Angaben in
den Anzeigen übernimmt der
DHV keine Gewähr.

Gleitsegel

Block Magic 24, Bj. 91,
lila/grün, Sigma Minitex Rettungs-
gerät, Pro Design Gurtzeug, Helm,
Bräuniger Alto Vario P II, ©
0221/425056

funiac M, Bj. 98, Check neu,
Gurtzeug Woody Volley m. Rücken-
schutz, wg. Aufgabe zu verkaufen,
© 07236/8002

GH

Edel Control L, B. 8/99, vio-
lett, Edel Protector mit Oscar 18,
zus. VB DM 4.000,-, auch einzeln,
© 0172/2626799

Nova Phelix 23, Bj. 8/98,
Gurtzeug, Reiter Sup Air, Integral-
helm, VB DM 3.999,-, V
05231/20408

Advance Bi-Beta, Bj. 7/95 oh-
ne Check, VB DM 500,-, ©
09127/578502

Advance Bi-Beta, Bj. 8/97,
rot/weiß, Check 11/2001, VB
DM 3.400,-, © 07121/890914

Advance Epsilon 2/25, wg.
Schwangerschaft zu verkaufen, Bl.
1/97, blau/pink, 65-80 kg, VB
DM 2.500,-, © 0911/7567243

Advance Epsilon 2/28, wg.
Aufgabe des Sports, DM 2.500,-,
© 08063/9344

Airwave Harmony 27, Bj.
97, Check 8/01, VB DM 2.700,-,
V 06151/47475 od.
06159/712302

Atlas L, Bj. 5/99, Gurtzeug
Edel »Sit in«, Rettung Perche
»Oskar«, kompl. DM 4.800,-, V
06261/15991

Atlas L, Bl. 10/98, blau, VB
DM 1.650,-, mit Gurt und Ret-
tung, © 089/7854387

Atlas L, Bj. 92, Kniehänger, Ret-
tungsschirm, Instr. Bräuniger, DM
1.500,-, © 05544/1958 od.
0177/4910122

Atlas M, Bl. 5/99, violett/rot,
Gurtz. X-Act/Airbag kompl., Ret-
tungsg. Charly Sexond chance,
DM 3.900,-, © 08232/79425
od. Fax: 08232/79425

Atlas M, Bj. 98, blau, m. Gurt-
zeug u. Rettung u. Packsack, auch
einzeln, VB DM 3.100,-, ©
030/38627621 od. Fax:
030/38624364

Atlas XL, Bl. 4/98, blau/pink,
VB DM 2.300,-,
0172/3522072

Boogie L, B. 1/97, magenta,
Beschleuniger, UP Rucksack, DM
2.200,-, mit Gurtzeug Edel Hero,
DM 2.400,-, mit Rettung Profil
22, 120 kg, DM 2.950,-, ©
0851/9346498

Jedes DHV-Mitglied ohne gewerbliche Tätigkeit als Hersteller, Händ-
ler oder Flugschule hat die kostenlose Möglichkeit, unter dieser
Rubrik gebrauchte Fluggeräte und Zubehör zum Verkauf anzubie-
ten. Anzeigen für Hängegleiter, Gleitsegel, Gurtzeuge, Rettungs-
und Schleppgeräte werden nur abgedruckt, wenn das angebo-
tene 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 Hän-
gleiter und Gleitsegel nach DHV-Klassen sortiert.

Anzeigen bitte nur sehr

auftrag!

Boogie M (1-2), Bj. 8/95,
magenta, Beschleuniger, Checkko-
sten trägt Verkäufer, DM 1.100,-,
V 05130/40645

Discus 1000/60, 81. 94,
Gurtzeug, Rettung, Packsack, VB
DM 1.900,-, © 0221/4248021

Discus 1000/80, Bj. 95,
Check neu, UP Standard Gurtzeug,
Reserve Oscar 18, Bj. 7/99, Jet-
helm Nocai, VB DM 2.800,-, e
03641/518146 od. e-mail:
c8wama@uni-iena.de

Fat Willie, Bj. 7/97, weiß, DM
2.000,-, © 08046/1474

Graffiti Sport XL, 90-120
kg, I31. 6/96, neuer Check 1/00,
pink, incl. Rucksack VB DM
1.900,-, Gurtzeug Perche Perfect
Klick m. Protector u. Rettung Os-
car 16, kpl. DM VB 490,-, Varia
Bräuniger AV Competition m. PC-
Zubehör FP DM 550,-, Natürlich
auch komplett als Einsteiger-Ausrü-
stung, VB DM 2.800,-, ©
030/701306-14 (Fax. -16) od.
0172/3866609

Graffiti Sport XL, Bj.
12/96, Tigurgurtzeug, Rücken-
protector, Rettung Anualr 22, NP
6.500,- für VB DM 2.500,-, ©
06094/631

Graffiti Large, Bj. 3/94, pink,
Rettung Calumbus 16, Gurtzeug
o. Protector, Vario Wasmer Me-
mory, kompl. ohne Check, DM
1.400,-, V 08322/986756

Nova Philou 29, Bj. 8/95,
blau/violett, DM 650,-, ©
0631/15607

Nova Philou 29, Bj. 7/97,
pink, SX-Air-Protector, Reserve Re-
volution II, NP DM 7.500,-, VB
DM 4.500,-, V 0171/7791161

Nova X-Act-25, Bj. 8/98,
Sonderanfertigung: OS rot, US
weiß ohne Design, DM 1.900,-,
© 089/6991328 oder WW-
WCP1@aol.com

P 22/31, Bj. 92, Check
8/2001, incl. Gurtzeug Paratech
m. Protector und Rettung Minitex
110, VB DM 900,-, Tel..
05321/306499 od. michaelu-
dolpharcormail.de

Quartz L, Bl. 4/96, Charly
Gurtzeug Protector und Rettungs-
schirm SC 118, Check neu, DM
2.149,-, 08862/8950 ad.
0171/6020028

Session L, Bj. 12/99,
weiß/gelb, umständehalber VB
DM 2.600,-, V 08052/958478

Session M, Bl. 8/98,
türkis/weiß, 80-110kg, mit Gurt-
zeug Turtle II und Rettung RS 2,
Bj. 97, von Firebird, kompl. DM
4.000,-, © 0921/9000 oder
0171/7822025

UP Cab, BL 8/98, gelb, VB DM
2.400,-, © 09127/578502

UP Cab, Bj. 1/98, Check
2/2002, magenta, VB DM
2.900,-, e
0049(0)9721/46094

UP Pickup 47, Bj. 8/94,
Check 1/01, incl. Rettung und
Gurtzeug, VB DM 2.650,-, V
07631/4546

UP Pickup 47, neuer Check,
Bj. 95, e 0911/888172 od.
Fax: -4501217

Vision Classic Bj. 10/98,
100-130 kg, VB DM 2.200,-, mit
Gurtzeug UP Max DM 2.700,-, V
08041/2608

Vision Classic M, Bj. 5/98,
magenta, Gurtzeug Jam und Ret-
tung, DM 2.700,-, V
0173/9324697

Vision Classic M, Bj. 6/97,
auf Wunsch Check neu, Gurtzeug,
Rettung, Helm, Varia Flytec 2005
SI, auch einzeln zu verkaufen,
Preis VB, V 08062/5216 od.
0171/1231977

Vision Classic S, Bl. 98, Check
8/00, u. UP Profile 22 u. UP Ac-
tion LX - M, evtl. Varia Bräuniger
10 Basis, kompl. DM 4.000,-, e
06151/47475 od.
06159/712302

Vision Classic S, Bi. 8/97,
70 90 kg, Check 8/01, DM
1.900,-, mit Gurtzeug, e
08042/3622

Vision Classic S, Bj. 11/97,
lila, incl. Gurtzeug, Rettung, Check
neu, VB DM 3.500,-, V
036762/80477 ab 17.00 Uhr

Biplace

Nova X-Large 37, rot, 150-
220 kg, DM 3.900,-, e
0171/2319476 ad.
07404/91146

Advance Epsilon 3/24, Bj.
99, rot/gelb, Check 1/2002, VB
DM 3.700,-, V 08561/1283

Advance Epsilon 3/28, Bj.
12/99, rot/gelb, Check
12/2001, VB DM 4.100,-, ©
07121/890914

Arcus Bj. 5/99, gelb, DM
3.300,-, © 0179/5240175 od.
0951/17050

gebraucht

Arcus L, Bj. 6/99, gelb, Gurtzeug M Protector u. Rettungssch., Varia Bräuniger Basis, kompl. DM 5.000,-, © 0751/763243

Arcus M, Bl. 5/99, gelb/blau m. rot. Schwinge, DM 3.600,-, © 02206/5480

Arcus M, gelb/blau, DM 4.100,-, © 06257/905933 od. 0171/6917622

Arcus M, B1. 7/99, gelb, m. Gurt., Rücken. u. Seitenprotector, Bl. 7/99, DM 4.400,-, nur Schirm alleine, DM 3.700,-, © 08041/740758 od. 0172/8244147

Arcus M, Bj. 5/99, gelb, DM 2.800,-, D 07551/64285

Arcus M, Bj. 4/99, rot, DM 3.000,-, © 0711/317392

Arcus S, Bj. 6/99, blau, 65-85 kg, DM 3.200,-, © 07633/949791 od. 0172/9342427

Flair L, Bj. 3/99, gelb, DM 2.480,-, © 06363/9930.84 (Fax -85)

Flair L, Bj. 8/98, lila, mit Gurtzeug Pro Design km u. Rettung, DM 3.000,-, © 0177/2228320

Flair S, Bj. 7/98, lila, Check neu, DM 2.000,-, © 02734/2171 od. 0170/4938728

Flair S, 9/98, lila/weiß, VB DM 2.200,-, © 08042/918118 od. 0171/4844560

Helix S, Bj. 99, gelb/pink, 65-85 kg, Sup Air Gurtzeug, neuw. Rücken- und Seitenprotect., Rettung, Helm u. Varia, DM 2.900,-, © 0711/326203

Matrix M, Bj. 3/00, 75-95 kg, wg. Übergew. cht, DM 4.200,-, © 0170/5207926

P23 27, Bj. 9/97, mit Gurtzeug Sup Air Ecole m. dickem Schaumstoffprotector, Rettung Chorly Second Chance, wg. Hobbyaufgabe, VB DM 3.100,-, © 0941/77532 od. 0179/2926082

P23 27, Bl. 8/96, Check bis 11/00, kompl. mit Gurtzeug, Rettung, Flytec Varia, Schleppklinke, Helm, Fußbeschleuniger u. Packsack, Startgew. 80-105 kg, VB DM 3.500,-, © 0351/8481567

Paratech P23 24, Bj. 9/96, lila, DM 1.500,-, auch als Komplettausrüstung mit Gurtzeug, Protector, Rettung etc. Preis VB, © 040/5366977

Pro Design Relax 36, Bj. 1/98, rot/weiß, incl. Gurtzeug Alto Volo und Rettung, Varia, Helm, aus fam. Gründen, © 08203/6316 od. 0171/2097764

S2 30-VT, Bj. 7/99, evtl. m. Gurtzeug »Magic« und Rettung, günstig abzugeben, © 0751/554412

Sinus M, Bj. 10/97, Check 4/2002, blau, DM 1.500,-, © 0173/9324697



P 21/29, Bj. 92, Check bis 2/2001, kompl. m. Sitzgurt, Protector, Beschleuniger, Rettung, Helm, Bräuniger Alto Varia P111, VB DM 1.000,-, D 0981/4815373

P 21/29, Bl. 93, Check bis Jan. 2001, kompl. mit Gurtzeug u. Rettung, DM 1.500,-, 0551/795347

A 5-26 Sport, Bl. 95, 85-105 kg, Gurtzeug Vonblon, Bl. 93, Rettung, V 0171/3350412

Advance Epsilon 2/31 S, Bj. 7/97, Check 11/01, gelb/lila, DM 2.850,-, Gurtzeug UP Action L x u. Rettung, DM 980,-, 06363/993084

Advance Epsilon 26, lila, bis 90 kg Startgewicht, Skyline Gurtzeug Supersede (Protectoren), DM 900,-, © 08024/49655

Advance Sigma III 27, 81, 97, rot/weiß, 2 Supair-Gurtzeug L u. XL, Preis VB, evtl. mit Rettung, © 07071/61819

Advance Sigma III 27, Bj. 95, neuer Check bis 1/2002, weiß/lila, VB DM 1.500,-, 07202/3441

Advance Sigma III 30, Bj. 10/96, DM 1.200,-, © 08067/180791

Advance Sigma III 30, Bj. 12/96, weiß/rot, Check bis 12/00, Gurtzeug Perche Klick u. Keller Airbag Gygnus u. Frontcontainer u. Helm, DM 1.000,-, © 07672/2860

Apache II 26, Bj. 94, violett, mit Check, VB DM 900,-, mit Gurt, Rettung u. Vorig, 089/7854387

Apollo 27, lt 4/92, Gurtzeug Vonblon Liga, Rettungsschirm RS 2, VB DM 2.000,-, © 07364/7445

Apollo medium 24, Bj. 92, m. Gurtzeug und Packsack, DM 500,-, © 07145/924578

Aspect L, Bj. 96, blau/gelb, Check 10/00, DM 990,-, © 0171/5817619

Aspect M, Bj. 10/97, Check 11/21/01, VB DM 1.500,-, © 0228/678228

Aspect M, blau, 75-110 kg, DM 1.000,-, © 0921/8701660

Aspect S, rot/weiß, 65-85 kg, DM 900,-, 0921/8701660

Aspect S, Bl. 10/96, DM 800,-, Check, © 0172/7688220

Aspect S, Bl. 10/96, blau/gelb, Check 10/00, DM 800,-, 0202/448482

Bliss Large, Bj. 92, Check 2/02, incl. Gurtzeug, Rettung u. Varia, Schleppklinke, Helm, DM 1.500,-, © 05245/5116

Compact 29, Bl. 95, blau/grün, Check möglich, Gurtzeug UP Action LX m. Airbag Protector und Minitex Rettung, D 04109/250855 od. thorstenjunge@t-online.de

Compact 29, Bj. 95, blau/grün, VB DM 2.500,-, © 0173/2729492

Compact 33, Bj. 8/93, Check bis 7/01, Packsack, Rettung Minitex, Vario Flytec 2005, wg. Zeitmangel abzugeben, VB, © 089/835583 od. 089/99562444

Dimension 24/91, Bj. 11/93, gelb, Check fällig, VB DM 590,-, © 089/303417

Discus 2000/70, Bl. 95, Startgewicht 60-85 kg, VB DM 550,-, © 0911/888172 Fax: -4501217

G-Sport L, Bj. 7/97, lila/weiß, FP DM 1.100,-, evtl. auch ohne Rettung u. Gurtzeug, © 08191/968745

Mistral 27, Bj. 5/97, lila/weiß, VB DM 2.150,-, © 02151/481518 ad. 0179/2205915

Mistral Twin 42, Bl. 8/96, violett, Check neu, © 0171/7722226

Nova Axon 26, Bj. 7/97, DM 1.800,-, © 06782/981402

P 40 Biplace, weiß/gelb, mit neuem Helm, Packsack, Gurtzeug und Rettung für DM 1.600,-, 0228/327656 priv. od. 0221/7581550 gesch.

P 40 Biplace, B1. 9/93, orange, Check neu, VB DM 1.300,-, © 02774/4751 od. 0173/3054205

P 40/26, Bl. 95, Check 2/01, VB DM 400,-, © 07425/21616

P 40/26, Bj. 93, Rettung Churly Second Chance, Gurtzeug Edel Nero, Vario Bräuniger Alte Basis, Rucksack, VB DM 1.150,-, © 0751/7914831 od. Fax: 0751/794566

P 40/29, Bj. 93, weiß/rot, Check 6/01, mit Beschleuniger, VB DM 950,-, © 0173/2363209

Rubis 30, Bl. 92, Check neu, VB DM 600,-, evtl. m. Gurtzeug und Rettung, © 05493/996999

Saber L, B. 97, weiß/logo pink, Check 4/99, mit Gurtzeug Dimensione Volo und RG, wegen Nachwuchs, DM 3.500,-, D 07621/18347

Saber L, Bl. 98, blau/weiß, Gurtzeug und Kevlar Helm von Edel, aus Zeitgründen abzugeben, kompl. für DM 2.850,-, D 03671/521533

Saber L, Bj. 12/96, rot/weiß, DM 1.600,-, © 09561/54222 od. 0171/8258505

Saber M, 131. 96, orange/lila Schwinge, 65-85 kg, DM 1.500,-, © 07307/23397

Saber XL, blau/pink, Check 12/00, DM 1.100,-, © 06257/905935 od. 0179/6926808

Saber XL, Bj. 98, pink/blau, DM 2.000,-, © 0521/87776 od. 05206/920566

Sensor XL, Bl. 4/96, lila, Check neu, DM 1.800,-, 06681/919410

Sinus S, Bj. 10/98, blau, DM 2.800,-, © 07251/55600

Haftungsaus-schluß!

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

Sonic Large, Bj. 4/96, Check 2/00, pink, DM 1.350,-, © 06151/23683 od. Fax: 06151/23917

Sonic Large, Bj. 5/96, UP Sitzgurt mit Perche Protector und Rettung, DM 2.150,-, 0221/8590092

Sonic Large, Bj. 4/97, lila, VB DM 1.700,-, © 07524/4274 od. 0172/8568740

Sonic Large, Bl. 1/96, violett, GS bis Ende 7/00, VB DM 1.100,-, V 07151/563605

Sonic Xlarge, Bj. 6/96, pink, Check neu, DM 999,-, © 08322/4190

Soul M, DM 1.500,-, © 08031/10-2156 tags. od. 08022/24974 abend

Saul M, Bj. 3/97, grün, ohne Check, DM 1.000,-, oder Tausch gegen Swing Schirm Kat. 1-2, © 0171/2633529

Space 24, 8.1. 9/92, mit Gurtzeug Farce u. Rucksack, VB DM 1.000,-, © 07223/60221

Space 27, Bj. 2/94, pink, VB DM 790,-, © 07121/279283

Space 30, Bj. 93, Check neu, kompl. Gurtzeug Farce, Rettung SC 118, AV-Classic-10, Speed-Sensor, Helm, VB 2.300,-, 08431/47363 od. johann.oehm@t-online.de

Spear M, Bl. 5/98, 80-110 kg, rot/weiß, VB DM 1.300,-, 09624/2236

Spear M, Bl. 2/98, rot, 80-110 kg Startgew., DM 1.200,-, 06659/1455 od. 0170/5207926

Synto 27, Bj. 94, 65-100 kg, mit Speedsystem u. großem Packsack, Check 6/00, VB DM 680,-, mit neuem Check DM 990,-, © 07253/920820 od. 07253920820@t-online.de

Synto 27, Bj. 10/96, 70-100 kg, mit Speedsystem u. Packsack, ohne Check, VB DM 800,-, © 03535/22103

Vision L, Bj. 94, blau/weiß, Check 4/99, mit Gurtzeug UP Action LX und Rettung, wegen Nachwuchs, DM 1.900,-, © 07621/18347

Vision M, Bj. 9/94, Gurtzeug UP Action LX mit Protexor, Rettung, Helm-Kevlar, DM 1.400,-, © 0831/62574

Vision M, Bj. 3/95, lila, Check 3/2001, DM 750,-, © 089/49001774 od. 08042/2024

Vision S, kompl. Ausrüstung, Gurtzeug, Helm, Rettung, für Piloten bis 70 kg, VB DM 2.200,-, © 08821/2827

Voyager 12, Bj. 5/96, Check bis 5/2002, 70-90 kg, DM 1.400,-, V 0571/840418

2

A 5-30 Sport, Bj. 96, Check bis 5/01, blau, original Packsack, DM 1.400,-, © 06421/161914

Apache 23, Bj. 92, Check 2/98, lila/weiß, m. Gurtzeug Siting Bull, DM 500,-, © 040/2502495

Apache 26, Bj. 92, incl. Gurtzeug, Rettung u. Rückenprotector, Packsack, VB DM 500,-, © 07145/924578

r

A 6/30, Bj. 9/98, VB DM 3.000,-, (0 07173/13190 od. 0172/9429169

A 6 /26, Bj. 10/97, türkis, DM 2.500,-, © 07246/7411

Advance Sigma 4/27, Bj. 3/99, lila/weiß, VB DM 2.500,-, © 0043/664/3250352 od. free.fun@oon.at

Advance Sigma 4/27, Bj. 7/99, Sondert. rot/blau, DM 4.000,- (NP: 6.500,-), 0172/9708934

Airwave Fusion S, Bj. 7/97, Startgewicht 65-88 kg, violett/weiß, Check neu, DM 3.500,-, V 0541/21994

Airwave Fusion XL, Bj. 99, Startgewicht 105-130 kg, DM 2.500,-, © 0171/9382520

Airwave Fusion XL, Bj. 10/97, blau/weiß, Check neu, DM 1.500,-, © 0202/7160629

Apco Bagheera M, Bj. 8/99, violett, DM 3.750,-, und Rettungsschirm, Gurt u. Vario, 089/74548217

Astral 2.26, blau, DM 4.000,-, Rettung Sup Air L, DM 600,-, Sitz Woody Volley X-Act, DM 600,- oder komplett DM 5.000,-, Wegen Sportaufgabe, © 08657/653

Astral M, Bj. 98, blau/weiß, VB DM 2.850,-, © 06164/1438 od Fax: 06164/55600

Astra' M, weiß/blau, DM 2.300,-, © 08363/6874 abends

Booster L, 80-105 kg, Bj. 8/99, blau/weiß, w. Krankheit zu verkaufen, VB DM 3.800,-, © 09274/80348 od. 09194/97-229 (dienstl.)

Flame L, Bj. 7/97, rot, Check 8/01, VB DM 1.200,-, 06408/7528 od. 0170/7502633

Paratech P60 27, Bl. 98, lila/weiß, VB DM 2.600,-, © 07322/3802

Shape S, Bj. 10/99, rot/weiß, VB DM 1.900,-, © 0179/3950772

Spear S, Bj. 3/99, weiß/schwarz, VB DM 2.100,-, © 02738/2337 od. Gundolf. Schneider-online.de

Advance Omega 4/28, Bj. 9/98, lila/orange, DM 2.500,-, © 07622/683915

Nächstes Info Nr. 107 September 2000 Anzeigenschluß 1.August 2000

gebraucht markt auf stenlos

Bei Drachen oder Gleitschirm nicht vergessen:

Gerätename mit Größe, Hersteller, DHV-Klasse, Baujahr, Gütesiegelnummer (MZL)

Alle Angaben stehen auf der Musterzulassungsplakette! Ohne vollständige Angabe keine Veröffentlichung!

Anzeigentext (Bitte möglichst kurz)

El Drachenausrüstung

r- Gleitschirmausrüstung

Erklärung: ⁹ Ich bin Mitglied im DHV und im Gleitschirm- oder Drachensport nicht gewerblich tätig.«

Name

Telefon

Fax

Anschrift

Unterschrift

3ebraucht

Advance Omega 111/29, Bj. 95, VB DM 450,-, V 09127/578502

Advance Omega 111/29, Bj. 95, VB DM 500,-, V 0911/888172 oder Fax. - 4501217

Aerologic 51, Bj. 8/93, VB DM 900,-, V 07322/3802

Aerologic 55, Bj. 93, Rettungsschirm, Helm, Gurtzeug, Vario, DM 1.000,-, V 07133/5570

Aerologic 55, Bj. 93, VB DM 400,-, 08665/547

Barracuda 28, Bj. 9/94, Check bis 4/2002, DM 800,-, 036450/31084 od. 0179/2925122

P 40/23, Bj. 93, 60-80 kg, Check 3/01, orange/weiß, VB DM 1.000,-, 07666/8338 od. fritzmarkus@aol.com

2-3 GH

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

Bonanza M, Bj. 7/99, Gurtzeug Edel m. Retter Columhus Anular, Doppelkappensyst., Bj. 98, Varia Flytec 3030 m Bürograph, Funkgerät Yaesu FT 415 2 m Band, kompl. oder einzeln, alles VB, V 08841/46710 od. 0170/9414925

Finesse Plus, Bj. 3/98, weiß, DM 1.000,-, 0561/283872

Ozone Proton L, Bj. 5/99, rot, V 0171/2319476 od. 07404/91146

Ozone Proton M, Bj. 12/99, DM 3.800,-, V 0172/7688220

Ventus 2 L, Bj. 4/99, gelb, DM 1.950,-, 06773/418 od. 0171/4948073

2-3 G

Genair 226, Bj. 91, gelb/rot/blau, Aire Bulle, Protec Helm DM 450,-, V 07202/3441

ZX large, Bj. 11/91, mit Check bis 4/2001, incl. Packsack, V 0761/709019

E

Zenith 23, mit Gurtzeug Siting Bull u. Rettung Parasoil, DM 1.200,-, 0711/3161279 ab 17.00 Uhr

3

Escape S, Bj. 9/98, DM 900,-, © 0172/7688220

3 GH

Airwave XXX-M, Bj. 9/98, DM 800,-, V 0172/7688220

Hängegleiter

1

Joker, Bj. 8/98, weiß/blau/gelb, Check 872002, Ersatzsteuerbügel, DM 2.950,-, V 09126/288244

Joker, Bj. 7/96, Check 7/01, Speedbar, 4 Steuerbügel, Lufträder, VB DM 2.700,-, 0179/6945836

le'

Calypso 165, Bj. 90, ohne Check, VB DM 800,-, V 02351/140528

Delta Super, Bj. 88, ohne Packsack, Ersatzsteuerbügel, Lufträder, Keller Integralgurtzeug, Kniehänger, Rettungsgerät, mit Unterlagen kompl. DM 1.500,-, 0931/7840488

Gyro 180, Bj. 91, Keller-Integralgurt m. Rettung, ohne Check, DM 890,-, V 08341/81468

Perfex, Bj. 95, Check 6/01, Packsack kurz/lang, Ersatzteile, VB DM 2.400,-, © 0170/5369159

Spectrum 165, Bj. 93, lila/pink/weiß, Ersatzsteuerbügel, Räder, VB DM 1.900,-, 04121/88778

Spectrum 165, Bj. 93, pink/weiß, Speedbar, Klappbasis, prof. Seitenrohre, Steckräder, Zuladung 65 kg bis 110 kg, Check abgelaufen, VB DM 2.500,-, 04402/81815

Supersport 153, Bj. 95, weiß, Räder, kein Check, aus Nachlaß, DM 2.000,-, 0911/459099 od. 0171/6384000

Uno, Bj. 88, sw/rt/ge, mit Ersatzsteuerbügel, VB DM 500,-, V 05159/6254

2

Astir, Bj. 95, weiß/blau m. Ersatzsteuerbügel u. Räder, VB DM 1.800,-, zusätzl. kompl. Ausrüstung, 08031/42939 ab 18.00 Uhr

Competition 15, Bj. 88, Priele Gurt, Metamorfosirettung, Wasmer *Ido, DM 1.500,-, 08669/36252

Haftung nms-schluß!

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

Funfex, Bj. 1/99, VB DM 4.950,-, V 089/3513500

Funfex, Bj. 91, Packsack (kurz od. lang) Seitenrohr, Chorly Pinguin Gurtzeug, Bj. 91, 175 cm, Varia Wasmer Memory, Helm Rochelt Air, Gr. L, VB DM 2.500,-, 089/95720830

Funfex, Bj. 93, yerlängerbares Kielrohr, extra leichtes Segeltuch, AERO-Safe Trapez (profilert), Speedbar mit Sicherheitssteil, violett/flieder/gelb, Zuladung 60-90 kg, Kurzpack 1,95m, ideal f. Anfänger u. Frauen, DM 2.200,-, 0641/844587 oder e-mail: rh.maier@gmx.de

Impuls, Bj. 89, pink/türkis, Check neu, Speedbar, 2 Steuerbügelseitenrohre, Räder, Liegematte u. Karpfengurt m. Rettung, Vario, Dachträger, ideal f. Einsteiger, kompl. VB DM 2.500,-, 08081/4448



-Ersatzteile
-Drachen
-Zubehör
-Checks

Peter Seifert
Kamblickweg 16
45307 Essen

e-mail: Selfert-Peter@t-online.de
tel. 02011550272
mobil: 017117926800
fax: 0201/553329

Zwei starke Partner



Der Sicherheitsplan, der genug Geld fürs Hobby läßt!

- me-** Monatliche Berufsunfähigkeitsrente bei Verlust der Arbeitskraft bis Alter 60 Jahre ohne jegliche Verweisung (max. 3.000 DM monatlich)
- Mⁿ—** Sofortige, hohe finanzielle Absicherung der Familie im Todesfall
- Mn-** Planmäßiger Kapitalaufbau
- Mⁿ-** 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 27 Millionen Berufstätigen.

Flugsportler haben es nicht einfach, sich günstig zu versichern. In der Regel verlangen Lebensversicherungen hohe Risikozuschläge. Als langjähriger Partner des DHV versichert der Gerling Konzern DHV-Mitglieder zu normalen Prämienätzen. Mehr noch: Mit dem neuen Sicherheitsplan bietet Gerling besonders sicherheitsorientierten Kunden günstige und gleichzeitig flexible Absicherungsmöglichkeiten. Dabei kann neben einer sofortigen und hohen finanziellen Absicherung der Familie im Todesfall und einer variablen Kapitalbildung auch eine entsprechende Berufsunfähigkeitsrente vereinbart werden.

Der Vorteil: Der Prämienaufwand kann, wenn die Betonung auf dem Todesfallschutz liegen soll, deutlich gesenkt werden.

Wie das Modell gestaltet werden kann, zeigt das folgende Beispiel:

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

Impuls, Gurtzeug Sting 170cm, Integralhelm, Varia, Toli-Träger, kompl. DM 1.700,-, © 0651/30397

Impuls, Bj. 94, pink/gelb, neuer Check, 2 Ersatzsteuerbügel, u. Leiter u. Regensack, VB DM 2.200,-, © 0941/76291

Impuls 14, Bj. 91, pink, Räder, div. Zubehör, V 06201/961880 od. 0170/2225484

Impuls 14, Bj. 89, weiß/pink, Räder, Kniehänger, Rettung, Vario, kompl. DM 1.000,-, Check fällig aber kein Probl., 06421/982674

Impuls 14, Bj. 92, pink/gelb, mit Ersatzsteuerbügel, VB DM 1.000,-, V 05159/6254

Impuls IC, Bj. 93, Check 3/01, Seitenbügel, rot/weiß, VB DM 1.900,-, V 02241/409865

K 4, Bj. 95, Ersatzsteuerbügel, Fliegerhelm Gr. L, Pinguin Gurt mit Rettungsschirm 160-190 cm, und Vario LCD II, umstände. wg. Nachwuchs zu verkaufen, zusammen für VB DM 2.800,-, V 0221/794448

Laser 12,8, Bj. 6/92, Check 7/2001, AK lila, mit Rädern, für leichte Piloten, VB DM 1.300,-, V 0721/469512

Milan, Bl. 96, Sonderdesign, aus gesundheitlichen Gr. zu verkaufen, VB, © 05605/6642

Sport 167, Bl. 89, Check auf Wunsch neu, VB DM 800,-, © 08751/9911

Ultra Sport 166, Bj. 8/98, m. Steckräder u. Klappbasis, DM 5.400,-, © 07951/42246

2.03

Bullet Cut, Bj. 6/99, orange/weiß, DM 5.000,-, © 0821/61730

Klassik 13, Bl. 96, weiß/gelb/grau, mit Winglets, VB DM 1.500,-, V 0761/8098991 od. 0172/7382778

Klassik 13, Bj. 3/97, weiß/blau, mit Räder und Gurtzeug einschl. Rettung, VB, © 06321/487580 od. 06321/930332

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

gebraucht

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

Merlin 158, Bj. 96, DM 4.900,-, V 06589/2196

Pamir, Bl. 94, gürn/weiß/AK neon, Ersatzbügel u. Basis, ohne Check, DM 1.500,-, © 06221/863108 od. 0172/6326477

Sensor 610 E 144, Bj. 92, Check 5/2001, Gurtzeug 175-185 cm, Rettung Check 4/2001, Räder, Koch Doppelklinke, Vario Alibi 2, Fahrtmesser, kompl. DM 3.800,-, © 02542/6495

Speed TL, Bj. 97, gelb/grün, DM 4.800,-, © 07162/45704

Topfex 3 Geräte, 2 x flugtauglich und Check bis Ende 2000, Bj. 86, 2 m - Packmali = ideal f. Flugurlaub, 2 lange und 1 kurzer Packsack u. Ersatzteile, Gesamtpr. DM 1.100,-, © 08165/670379

Twister, Bj. 4/99, weiß/men-tu, © 04273/1083 od. Fax 04273/962502

Twister, Umständehalber zu verkaufen, Extras, weiß/blau, VB, © 0711/328158

Twister, Bj. 8/98, SPS, VB DM 5.900,-, 0228/678228

3

AT 145, Bj. 10/90, schwarz/silber/neongelb, 2 Steuerbügel, DM 800,-, 06442/32101

AT 145, Bj. Ende 90, 1 Steuerbügel, Regenpacksack, DM 1.000,-, V 0711/3161279 ab 17.00 Uhr

AT 158, Bj. 90, Check fällig, Keller Karpfen, Rademacher Schirm, zusammen VB DM 750,-, 0761/281097

Kompakt 14, Bj. 2/91, zu verschenken, © 089/89305373

Laminar 14, Bj. 3/96, Vollmyler, Check neu, DM 3.600,-, © 08063/1693

Laminar 14/ST, Bj. 97, VB DM 4.500,-, © 0761/281097

Haftungsaus-schluß!

Jede Haftung des DHV und seiner Mitarbeiter auf Grund der Ver-fenähalla des Gebrauchtsmarkts ist ausgeschlossen. Für die Klassifizierung der Geräte, ihre Luft-tüchtigkeit und die Angaben in den Anzeigen übernimmt der DHV keine Gewähr.

Laminar 14 / ST, Bj. 5/98, DM 6.000,-, © 02262/91341

Magic IV166 Fullrace B, Bj. 88, Karpfengurt mit Rettung, Vario, Wind- und Höhenmesser, Helm, VB DM 800,-, © 02248/3507

RamAir 146, Bj. 10/94, ohne Check, blau/neongrün/weiß, 2 Ersatzbügel, DM 1.500,-, © 0171/8184640

RamAir 154, Bj. 94, Aus-teckräder, 2 Packsäcke, Stauraohr V-Messer, DM 2.000,-, © 089/7556599

Reflex, Bl. 93, Räder u. Ersatz-rapezrohr, DM 1.500,-, © 07424/601251

Reflex, Bj. 92, wegen Umstieg auf GS, frischer Check auf Wunsch, DM 1.600,-, © 0179/4958638 od. eisfeldj@uni-freiburg.de

Reflex, Bj. 8/92, mit Räder, Ersatzbügel, pink/weiß/neongelb, Check auf Wunsch neu, VB DM 1.600,-, © 0711/6771008

Reflex, Bj. 93, DM 1.500,-, © 089/95457014

Rumour 14,5, Bl. 93, Check bis 2/2001, Riss im Hintersegel, 6 Profil-Steuerbügel, Räder, VB zus. DM 300,-, © 02962/5323 od. 0291/557520

Xtralite 137, Bj. 95, DM 500,-, V 08631/162875

Xtralite 147, Bj. 95, Vollmylar, DM 1.500,-, © 05321/304527 od. 0177/4266404

Xtralite 147, Bj. 95, weiß/gelb/weiß, 2 Steuerbügel, Räder, DM 1.100,-, 0941/77850

Haftungsau- schluß!

Jede Haftung des DHV und seiner Mitnhrer auf Grund der Veröffentlichung des Gehruchtmarkts ist ausgeschlossen. Für die Klassifizierung der Geräte, ihre ruf-tüchtigkeit und die Angaben in den Anzeigen übernimmt der DHV keine Gewähr.

Xtralite 147, Bj. 95, DM 2.000,-, Integralg. Moyes Xtreme 180-185 cm, mit Parasail G, DM 500,-, Kochkline gratis dazu, 09771/994410 (Roland)

Zephyr CX, Bj. 87, Helm, Räder, ohne Check, Regenbogenfarben, Schalfsach m. Schirm, Vario Afro 8000, DM 999,-, 07121/88432

Zephyr CX Ersatzteile, Seitenrohre, Steuerbügel, 4 Trapez-Seitenrohre, Segellatten, Packsack kurz/lang, VB DM 150,-, © 06094/631

Zephyr CX, Bj. 89, Neonfarben für DM 800,-, 06094/631

E

Atos, Bj. 11/99, weiß/rot, VB DM 15.500,-, 0761/53035 od. 0171/3808584

Exxtacy 135, Bj. 1/99, 90-1140 kg Startgewicht, © 0761/74605

elle111.111111g:

Charly Revolution Doppelkappe, DM 400,-, Tel.. 08031/10-2156 tags. od. 08022/24974

Firebird RS 2, bis 125 kg, DM 590,-, 06251/905935 od. 0179/6926808

Firebird RS 2, bis 125 kg, DM 300,-, 06659/1455 od. 0170/5207926

Revolution 1, VB DM 600,-, © 07223/60221

Papillon Vonblon, bis 100 kg, Bj. 3/98, DM 900,-, 0711/7285235

Rettung Charly SC 96, VB DM 250,-, © 0173/2363209

Charly SC 96, Bj. 8/90, DM 180,-, © 040/6919066

Minitex 110, Bj. 95, VB DM 350,-, © 0173/2729492

Edel Hero, Beschleuniger, DM 200,-, © 0851/9346498

Firebird RS 2 bis 125 kg, Bj. 3/99, VB DM 640,-, © 089/7854387

M

Montana mit Vonblon Rückenprotector und Schnellverschluskarabiner, DM 180,-, © 08821/58899 od. 0170/1241660

Woody Vally X-Act, Bj. 3/00, VB, © 08243/2679 od. 0172/8314459

Dimension Volo, Jam m. Protector. Bj. 97, DM 450,-, © 08243/961202 od. 0172/8400938

Profil 22, Bj. 97, bis 120 kg, DM 600,-, © 0851/9346498

Sitzgurt Charly Steomer Hart-schalenprotector, verlängertes AL Sitzbrett, Rückencontainer, beider-seit. Auslösung, VB DM 200,-, © 0631/15607

UP Action LX mit Charly Ret-tung, DM 980,-, © 06363/9930-84 (Fax -85)

Charly Zoom, Bj. 98, m. Pro-rector, DM 450,-, © 0561/283872

UP-Action LX, Gr. S, grün/schwarz, mit Airbag-Protec-tor v. Vonblon, DV DM 490,-, © 0173/2729492

Modular, DM 190,-, © 07121/279283

Inka Air XT, VB DM 300,-, © 07425/21616

Firebird »Nitro 1«, 9/99, DM 650,-, Tel. 08368/93084

Sup Air, HP DM 1.000,- für DM 700,-, 08031/10-2156 tags. oder 08022/24974 abends

Pro Design Jam Pro, gürm. Charly Doppelkappe, bis 100 kg, neu DM 2.000,-, VB DM 1.500,-, 0201/801-3130 (Büro)

HG-Rettung

Charly Clou 2 HG Doppelkap-pe mit Wirbel und Loopspanner, VB DM 900,-, © 0941/77850

Parasail V, mit Innencontainer, Bj. 92, VB DM 300,-, © 04402/81815

Firebird R 9, Vj. 9/97, DM 450,-, © 02351/140528

Gurtzeug-Drachen, PSA 86, DM 50,-, © 0615/895331

Charly Flashlight u. Rettung Charly, DM 950,-, © 08021/7745

Charly Penguin m. Packsack, 170 cm, evtl. mit Rettung VB DM 250,-, Libre Automatik Integral-gurt, Gr. 170-190 cm, günstig, © 07121/334679 od. 0170/9333058

Charly Penguin, Bj. 91, Pack-sack, 2 Fototaschen, Gr. 175-180 cm, Charly Rettungsschirm, DM 690,-, 089/7556599

Gurt Vonblon Blazer (173-178), plus Fallschirm und einigen Optionen, Bj. 97, VB DM 1.250,-, 08774/1402 od. 0171/2322871

Kniehänger groß, DM 80,-, © 02351/140528

Charly Penguin, Bj. 91, 175 cm m. Packsack u. Rettung, VB DM 250,-, © 089/95720830

Liegegurt Racer-Spaghetti, Bj. 10/98, Rettung, Foto- und Funktasche, Rucksack, Gr. 170-180 cm, DM 500,-, © 0821/61730

Rademacher Karpfen m. Ret-tung, 165-75 cm, rot, DM 250,-, © 06108/76791

Woody Volley HG-Gurt, Gr. 180-185 cm, © 089/3513500

HG-Gurtzeug Bi. 93, Größe 182-185 cm, VB DM 480,-, 0761/53035 od. 0171/3808584

Nailer bis 1,83, Bj. 3/99, DM 1.250,-, 02262/91341

Dimensione Vole Integral Gurt, Gr. 160-175 cm, DM 200,-, max. Gew. 100 kg, Bj. 10/90, © 08106/303383

2 x Keller Karpfen, je DM 100,-, © 0761/281097

Keller Integralgurt rot, 170-190 cm, VB DM 200,-, © 04402/81815

Charly Penguin m. Packsack u. Rettung, 175-180 cm, blau, 0641/84458 od. e-mail: rh.mai-er@gmx.de

Woody Volley Smoking Ra-te, 185 cm, schwarz/rot, mit Bremsschirm, VB DM 1.100,-, V, 0941/77850

G R I E

A 1,



**DAS CAMP FÜR DRACHEN-
UND GLEITSCHIRMFLEGER**

1 Woche
ab DM 695,-

SOMMEMIFLUGGIE ETE
Olymp - Meteora-Klöster - Ossagebirge - Kreta

WUNTERFLUGGEB[HETIE
Süd-Griechenland - Peloponnes

Info 81 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

Vario Bräuniger ohne Höhenmesser, DM 80,-, © 0221/791742 od. 0171/2179374

LCD-Display und Gehäuseoberfläche für Bräuniger 10-Serie, graues Display, DM 100,-, © 07224/1640

Rucksackmotor, 3 Zylinder-König, Elektrostart, Gurtzeug u. Rettungsschirm, 4-Blatt-Holzpropeller, DM 4.000,-, ©040/7227367 od. 0173/4782747

Drachenflieger-Magazine und Fly & Glide von 1983 bis 1999, DHV-Info von 1982 bis 1999, DM 150,- und DM 50,-, © 0711/463792

Bräuniger Vario f. Einsteiger, ohne Höhenmesser, m. Sink- und/oder Steigakustik, FP DM 199,-, © 05331/46485 od. 05361/15059 (Hr. Stützer)

Koch Schleppklinik für HG, DM 150,-, © 0641/84458 od. e-mail: rh.maier@gmx.de

Bräuniger Alto Vario P 3, VB DM 300,-, © 0721/753605

Vario Flytec 4020, Bj. 96, DM 400,-, © 02234/78962

Bräuniger Basis SP Alto Varia, Steig-Sinkakustik, 2 Höhenmesser, Memospeicher, 2 Jahre, DM 390,-, © 06034/3917

Koch Schleppklinik, VB DM 150,-, © 05331/46485 oder 05361/15059 (Hr. Stützer)

Bräuniger Vario AV Classic, © 08731/7039

GPS II Plus, Auto u. Drachenhaltung, VB DM 180,-, © 0171/6296960

Handfunkgeräte 2 m, Yaesu FT-11 R inkl. Akku u. Ladegerät, DM 250,-, Albrecht RV-100 inkl. Akkus DM 150,-, © 08650/985956

Flytec 3020 Vario m. Speedsensor u. HG-Halterung, VB DM 200,-, Integralhelm Icaro 2000, Kevlar weiß, VB DM 100,-, Koch Schleppklinik HG, VB DM 100,-, Regenhülle für HG m. Reißverschluss, VB DM 100,-, Kompaß Silva groß, VB DM 100,-, © 0941/77850

Ersatzteile Zephir-CX, Flügelseitenrohr ruhte u. hinten m. Endstück, Kielrohrende, Turm, Spreizlatte, Trapezecke, Trapezrohr, Luft-Räder 200 x 50, Wasmer-Geschw.-Messer, Afro-Vario, © 06151/895331

Minimum Zephir CX-Fläche, m. 2 Kunststofftanks (20 Liter Fassungsvermögen) reicht für 5 Stck. Flugzeit, © 09171/3302

Drachenflieger-Magazine von 1977 (ab 1. Ausgabe) bis heute, sowie DHV-Magazine gegen Gebot, © 069/38997690

Bräuniger Alto Vario SP; DM 300,-, V 08221/31549 od. 0177/7417160

Trapezseitenrohre profiliert für Foil 152, Airwave Kiss, 8 Stück, Tel.. 08731/7039

2 Stck. Bräuniger Vario, jedes DM 200,-, © 07145/924578 abends

Ton-Träger, Sonderlänge, Dachträgertraversen für VB T 4 Bus, 4 Stück, Tel.. 08731/1039

Schlepphilfe für Nova Phocus zu verkaufen, DM 80,-, © 07574/1448

Vario Flytec 2005, 06081-3753/67775 oder 06002-7941/7942

HG-Motorgurt Scoutlight 1, Check neu, geeignet für alle Dirchen, Pilotengröße 175-185 cm, 35-40 kp, Standschub, Dm 3.500,-, © 08134/7712 od. 0170/7314574

Fly-Jethelm, rot, large, DM 40,-, Edel Protektor DM 30,-, © 0221/5501127

Zu verschenken, DraMa, Fly & Glide von 87 bis Feb. 2000, ab 91 komplett, © 08709/263600 od. e-mail: Peter.Raith@tuu.de

1 Koch Schleppklinik, DM 70,-, © 0631/15607

Overall von Fly-Mike, Gr. L, Blau, VB günstig, © 08243/2679 od. 0172/8314459

Schuhe Hanweg Fly 2000, Gr. 7, grau/grün/lila, DM 250,-, V 05130/40645

GS-Motor, 360 cm3, 20 PS, NP DM 6.950,-, aus ges. Gründen, für DM 4.500,-, © 05245/5116

Dachträger für HG, Preis VB, © 089/3513500

Bräuniger AV Competition m. PC-Zubehör, FP DM 550,-, © 030/701306-14 (Fax -16) od. 0172/3866609

Gleitschirmmotor F 3 Adventure, Bj. 97, Motor Solo 210, Pilotengew. 60-95 kg, Startgew. bis 130 kg, V 0172/8801815

Helm Rochelt Air, Gr. S, ca. 52 cm, © 089/69979493

Bräuniger Classic 10, m. Tasche, DM 490,-, © 0851/9346498

1 Packsack, wasserdicht, 5,50 m, DM 120,-, © 0711/6771008

Funkgerät »Yaesu VX-1 R« mit FM Radio, und Fernsehton, neu DM 490,-, © 06659/1455 od. 0170/5207926

Variometer Flytec 3005, DM 400,-, © 07223/60221

Vario mit Barograph, Bräuniger LCD VII, DM 100,-, 08031/10-2156 tags. od. 08022/24974 abends

HG-Schleppklinik, Bj. 92, DM 60,-, V 04402/81815

Bräuniger Alto Vario, mit HG-Halterung, VB DM 250,-, © 04402/81815

Integralhelm, UVEX, Gr. M, DM 50,-, © 04402/81815

Skywatch ecolö, solarbetriebener 3-d-Geschwindigkeits- und Windmesser, NP DM 140,- für DM 90,-, V 07202/3441

Vario Wasmer Memory, DM 200,-, Helm Rochelt Air, Gr. L, DM 100,-, © 089/95720830

Bräuniger Vario, DM 200,-, © 07145/924578

Vario Flytec 3010, Alibi von Aircotec u. LCD 111v. Bräuniger, Preis VB, © 0821/409603

2 x **Vario Bräuniger**, Bj. 93, VB je. DM 250,-, © 07145/924578

Bräuniger 10 Camp, VB DM 650,-, © 0173/6636178 od. MAltenburger@t-online.de

Modell Gleitschirm, Sky Surfer 2000, Schirmgr. 120 x 46 cm, Elektromotor, Fernsteuerung, DM 360,-, © 089/7854387

Gleitschirmmotor Bj. 98, Solo F2, DM 5.700,-, V 037349/6280

Alto Vario Basis, Analog und Digitalanzeige, Steig- und Sinkakustik, 2 Höhenmesser, DM 300,-, Wasmer Vario Memory, Steig- und Sinkakustik, Testwertspeicher, Maximalhöhe u. Flugzeitspeicher, DM 300,-, © 07252/3334

Bräuniger Vario, DM 200,-, © 07145/924578 abends

Dynafit Tourlite Tourenschuh, ver. Gr., Cordura-Goretex-Innenschuh, idealer VVinterflugschuh, DM 70,-, Außerdem Rettung, Gurtzeug und Helm günstig zu verkaufen, © 0228/327656 od. 0221/758-1550 tagsüb.

Wasmer Varia u. Speed, DM 200,-, V 02351/140528

Swing Arcus M, Tel./Fax: 089/5703233 od. 0170/2307878

Suche Kindergurtzeug, © 0761/709019

Zwecks Vereinsgründung werden im Raum Gießen - Marburg noch Mitglieder (HG und GS) gesucht. Näheres unter © 0641/84458 oder 06407/400223

Suche Laminar ST 13, © 0761/281097

Toli-Dachträger evt. Abschließbar, Hermann 08022/67764 od. e-mail: Tegernsee.Keramik@t-online.de

Schleppklinik für Gleitschirm, Bräuniger Alte Vario SP Basis, © 06181/39278

Wer hat Interesse an der Gründung eines Gleitschirmflieger Clubs im Raum Kassel? © 05605/6054 od. e-mail: engelhard.kaufungen@t-online.de

leichter GS-Antrieb bis 20 kg gesucht, Tel. 03576/222913

Günstig Gleitschirmmotor, steuerbaren Rettungsschirm, selbstaufblas. Airbag, Riesenpacksack u. alte Gleitschirmausrüstung, © 0228/327656 od. tags. 0221/758.1550

Sup Air Randoneuse, Gurtzeug Gr. S-M, 06394/1378 od. 993454, Fax: 1811

Welche sportl. single Sie hat Lust auf gern. Höhenflüge u. mehr. Bin 33, alt, groß, dunkelh., spontan u. für vieles offen, Nur Mut! 0172/6302226 oder sunfunfly@t-online.de

Suche Laminar 14 in gutem Zustand und neuem Check, Tel/Ab.: 0721/885723

→ Blaves Dreieck zwischen Havel und Elbe

Bericht von aaus Gerhard

Sonntag, 14. Mai 2000: Seit Tagen liegt eine breite Hochdruckzone über Skandinavien, an deren Südflanke unentwegt trockene Festlandsluft nach Norddeutschland strömt. Die Folge sind Frühlingstemperaturen bis 30 Grad in Berlin und jeden Tag ein endlos blauer Himmel, den kein einziges Wölkchen trübt. Wegen der ungewöhnlichen Hitze hat man die Freibäder der Hauptstadt früher als sonst geöffnet, wo Tausende nun die ersehnte Abkühlung finden.

Mich als Drachenflieger plagen derzeit weniger die hohen Temperaturen, als Zweifel darüber, ob das wunderschöne Wetter wohl zum Streckenfliegen taugt, denn die Tempelhofer Meteorologen üben ständig Zurückhaltung in ihren Prognosen. Heute mag man ihren Worten fast nicht glauben, sagen sie doch für Brandenburg eine Arbeitshöhe von nur 800 Metern bei mäßiger Blauthermik voraus, während es in Niedersachsen und Sachsen-Anhalt immerhin 1.500 Meter werden sollen. So »trübe« Aussichten können einen Streckenflieger regelrecht deprimieren! Mein Freund Pepe bietet mir deshalb zur Entspannung einen Bootsausflug an, doch ich lehne dankend ab, weil ich in die Luft will.

Draußen am Flugplatz von Segeletz, wo in der prallen "e" Sonne fast kein Lüftchen geht, sind außer mir nur Bernd und Neithard erschienen: Uli, unser Fluglehrer, der die frühen Morgenstunden zur UL-Schulung nutzt, kann uns glücklicherweise in die Luft schleppen, da er die praktische Ausbildung wegen der einsetzenden Thermik unterbricht. Eigentlich bin ich um 13 Uhr viel zu spät, denn Neithard kann sich schon am Himmel halten, während ich mit dem Aufbau des Exxtacy erst beginne. Warum soll heute ausgerechnet in Brandenburg schlechte Thermik sein? Was ich fühle und sehe, spricht eine ganz andere Sprache: Könnte es doch einer jener seltenen Tage werden, die bei geringer Luftbewegung eine geschlossene Flachland-Aufgabe erlauben! Aber sind große Dreiecksflüge unter Blau-thermik-Bedingungen in Norddeutschland überhaupt durchführbar? Ich hätte die Frage ohne Zögern verneint, wäre mir nicht gerade vor einer Woche ein 120 km-Flug bei wolkenlosem Himmel gelungen. Also zeige ich Optimismus, vergesse den Wetterbericht und schreibe mutig das Zoo km-Havelland-Dreieck aus, das Andreas Becker zuletzt am Juli 1997 von hier aus geschafft hat, obwohl es heute eigentlich gar nicht geht. Vermut-





Exxtacypiloten auf der Lady Agnes in Stöhn (oben)

Über der Elbe bei Schönfeld

lich ist die Idee wieder einmal das Papier nicht wert, auf dem sie steht.

Um 14 Uhr bin ich endlich in der Luft und das Startfoto ist im Kasten, da traue ich meinen Ohren kaum, denn Neithard berichtet über Funk im 13 km entfernten Stöln von guter Thermik mit einer Steighöhe bis 1.600 Meter! Angestachelt von der exzellenten Nachricht schaffe ich über dem Dreetzer Wald diese Höhe, dann geht es zügig hinterher. Kaum merklich schiebt dabei der leichte Wind aus Nordost. Am Wolfsplan scheint der Bart über dem Storchennest gerade Pause zu machen, so gleite ich weiter auf den Stöllner Gotenberg zu. Wie gewohnt steht die Thermik am Westhang in der Nähe von Lady Agnes, einem vierstrahligen DDR-Verkehrsflugzeug, das hier am 23. Oktober 1989 in einer fliegerischen Meisterleistung auf der

Tausend-Meter-Grasbahn landete. Seitdem dient der ausgerangierte Düsenjet der Lilienthal-Gemeinde als zünftiges Standesamt und Museum.

Zwei Segelflugzeuge kommen zu mir herüber, als sie merken, wie gut es über dem Hügel aufwärts geht. Doch ich beobachte bereits die klare Landschaft weit voraus. Alles wirkt heute zum Greifen nahe, aber nirgends am Himmel findet man eine Wolke. So scheint der Thermikanschluß zum Schollener Land sehr schwierig, denn vor den aufwindträchtigen Schießplätzen bei Rathenow liegen die saftigen grünen Havelwiesen, die es irgendwie zu überwinden gilt. Wie gerne sähe ich jetzt die üblichen Wegweiser am Himmel! So gleite ich mit mulmigem Gefühl in die ruhige blaue Luft hinein und warte, während die komfortable Flughöhe unaufhaltsam dahinschmilzt. Am jenseitigen Havelufer gibt es bei Grütz eine letzte Chance in 400 Metern: Falls die hellen Felder mit den Baumreihen hinter dem Dorf keinen Aufwind spenden, war es mit 25 Streckenkilometern allerdings ein

mickriger Flugtag. Vielleicht wird daraus wenigstens noch ein anständiger Badetag!

Aber die Felder von Grütz halten, was sie versprechen, und ich kann erleichtert aufatmen, während die Landschaft unter mir in scheinbar endloser Tiefe versinkt. Welch ein wunderbares Gefühl, als es mit einem Zug bis auf 1.900 Meter geht! Solche glücklichen Momente vergißt man als Flieger lange nicht.

Über dem Rathenower Schießplatz treffe ich überraschend Neithard, der seinen Wendepunkt an der ICE-Strecke bei Großwudicke schon hinter sich hat und an mir vorbei nach Norden strebt. Ich dagegen will eine Bahnstation weiter beim Schönhauser Damm wenden, denn dort am Ende des Waldes steht ein Spitzen-Aufwind, der mich diesmal sogar auf 2.000 Meter bringt. Mit Steigraten von 5 Metern pro Sekunde bleibt er wieder einmal der beste Bart des Tages. Einfach phantastisch, dass hier im Schollener Land die Drachenfliegerwelt so vollkommen in Ordnung ist. Das Wendepunktfoto wird nun zur leichten Übung, bevor es zügig die Elbe entlang nach Norden weitergeht. Unterwegs über den großen Schießplätzen von Klietz, die man in-

nerhalb der Woche leider nicht überfliegen darf, verblüffen mich in 1.500 Metern Scharen von Möwen, deren helle schnittige Flügel im Sonnenlicht leuchten. Wahrscheinlich genießen sie die Gegend mit dem hochreichenden Nahrungsangebot an Mücken.

Im Nu bin ich über den Rehberger Bergen, in deren Schluchten nach alter Sage Hexen ihr Unwesen treiben. Bei den riesigen Scheunen von Neukamern fand ich früher einmal den rettenden Hammerbart, jetzt aber bleibt die Suche im Blauen ergebnislos. Sollte das große Fliegerglück schon zur Neige gehen? Nervös gleite ich nach Westen in Richtung Elbe und versuche bei Wulkau, die Erfahrung vom letzten Wochenende zu wiederholen, indem ich nach heilen trockenen Feldern am Rand von Kiefernwäldern Ausschau halte. Dabei muß man allerdings die Windrichtung beachten, um die Abrisskante eines möglichen Thermikbarts zu erahnen. Und siehe da, ich gewinne wieder Auftrieb. Doch die Steigwerte bleiben gering, so dass die Höhe zum bevorstehenden Sprung über die Havel sicher nicht ausreicht. Wird mein Dreieckstraum hier ein klägliches Ende nehmen? Neithards Funkspruch verstärkt die Ahnung, denn er meldet soeben seine Landung in den feuchten Wiesen von Jelderitz. Frustriert kündige ich dort ebenfalls mein Erscheinen an. Aber noch sind nicht alle Chancen vertan, und ich will sie nutzen!

Über Sandau führt in 600 Metern die Beachtung der Bodenmerkmale wieder zum Erfolg, so dass der Höhengewinn jetzt bequem bis hinter Havelberg reichen müßte. Unmittelbar nördlich der berühmten Domstadt, deren malerischer Kern auf einer Insel im Fluss liegt, finde ich über trockenen Feldern einer LPG endlich wieder Anschluss an die Thermik. Dem Flugpionier Peter Riedel sei tausendmal gedankt, der hier vor 65 Jahren jenen Hammerbart ausgegraben hat, der mich auch heute wieder zuverlässig auf Höhe bringt, so dass das Foto der Nitzower Kirche aus 1.700 Metern kurze Zeit später kein Problem ist. Nun steigt die Spannung, denn so weit wie jetzt war ich schon einmal, als vor drei Jahren der Rückflug auf dem dritten Dreiecksschenkel vor Bendelin endete. Jetzt begleiten mich Neithards gute Wünsche per Funk, während ich vorsichtig über den großen Glöwener

Wald fliege, der bis Breddin reicht. Das Dorf am Rande des Luchs dürfte der Schlüssel zum Gelingen dieser Dreiecks-Aufgabe sein, denn ich erinnere mich genau daran, wie Andreas hier zweimal »Anlauf« für die letzten 20 Kilometer nehmen mußte.

Also folge ich mit hellwachen Sinnen jedem Thermikanzeiger, beachte das Kreisen der Vögel und gehe in Gedanken am Damm der Hamburger Eisenbahnlinie entlang, der mich unbedingt nach Hause leiten soll. Was gäbe ich jetzt für eine freundliche Rückenwindbrise, aber der Ostwind bleibt stabil. Nördlich von Stüdenitz drehen sich zwei Windmühlen ganz leicht am Hang, hier steht ein zarter Aufwind, der mir wieder 200 Meter zusätzlicher Höhe schenkt. Dasselbe passiert noch einmal am Waldrand von Schönermark, wo ich kurz mit dem Gedanken spiele, aus 1.100 Metern zum nahen Kyritzer Flugplatz abzugleiten, aber die Kiesgrube von Zernitz erweist sich als stabiler Rettungsanker, den mir ein kreisender Bussard verrät. Bis 1.350 Meter trägt die Abendthermik hinauf, dann geht es los in den Endanflug nach Segeletz.

Hoffentlich reicht die Höhe für die Querung der Dosse-Niederung, denn schon mehrfach hatte ich in Neustadt »Kontakt« mit den saftigen Pferdekoppeln des Brandenburger Landesgestüts, das der alte Fritz hier 1789 für seine Reiterarmee gründete. Zum Glück trägt der Himmel ab dem Neustädter Bahnhof wieder, und nun kennt meine Freude keine Grenzen. Ich juble und schreie vor Glück heraus, was die Kehle hergibt. Endlich habe ich das Dreieck geschafft, das ich schon immer mit dem Drachen fliegen wollte! Dass es mir heute, an einem Tag mit absoluter Blauthermik, in 4 Stunden gelingt, ist eine wunderbare Zugabe, die ich immer noch nicht glauben mag, aber sie unterstreicht die beeindruckende Leistungsfähigkeit moderner Flugdrachen. Während mein Exxtacy in 600 Metern ausgelassene Steilkurven über dem Segeletz Flugplatz abspult, bleibt bis zur Landung im

Abend-

licht genügend Zeit für ein paar schöne Fotos.

Am Boden wird mir erst richtig klar, dass ich allein bin. Kein roter Teppich, keine Musikkapelle, nicht mal ein Bier zur Begrüßung. Dabei quillt mir der Stolz förmlich aus allen Nähten. So muß ich enttäuscht erkennen, dass manche große Tat einfach im Stillen geschieht. Kuddel, die zur Entbindung unserer Tochter im Krankenhaus weilt, wird nun die erste, die per Telefon von meinem Erfolg erfährt und sich riesig mitfreut. Eine halbe Stunde später kann ich einen vorbeifahrenden Bauern mühsam als Landzeugen gewinnen. Dabei lässt ihn meine Leistung so völlig kalt, dass er nicht einmal aufs Erinnerungsfoto will. Nach einer weiteren halben Stunde kommen Bernd und Neithard von der Außenlandung an der Havel zurück. So wird aus dem wundervollen Tag noch ein gemütlicher Abend unter Freunden, die das eindrucksvolle Ereignis schätzen können und es mit mir genießen.

Auf der Rückfahrt im Auto nach Berlin kann ich mir den Anruf in Tempelhof nicht verkneifen. Nachdem der diensthabende Wetterfrosch mein heutiges Flugerlebnis erfahren hat, ist er überrascht und zollt für die Strecke Anerkennung. Dann erzählt er quasi hinter vorgehaltener Hand, dass die Wettervorhersage diesmal von einer »Aushilfe« aus Leipzig verbrochen wurde. Leider verbessert die Erklärung meine Ansicht über die Meteorologen nicht, denn zu oft schon erschien mir der Segelflugwetterbericht nachlässig erstellt. Etwas mehr Sorgfalt bei der Herausgabe würde sicher dazu beitragen, dass in Zukunft Flugtage wie dieser nicht ungenutzt verstreichen. Aber vielleicht muss ich die Kunst der Wettervorhersage ja doch noch selbst erlernen ...unentwegt.



Drachen- und p Gleitschirmflieger Rhein>Mosel-Lahn gehen an die Börse

Sensation perfekt

Nun ist die Bombe geplatzt. Wie nun erst bekannt wurde, beschloss bereits Anfang April der Vorstand der Drachen- und Gleitschirmflieger Rhein-Mosel-Lahn e. V. den Börsengang zu wagen. Pressesprecher Frank Herr gab nun anlässlich einer Vorstandssitzung in der künftigen Konzernzentrale in Lahnstein Einzelheiten bekannt. Die GRGLFLFRRML AG wird sich im Neuen Markt hervorragend positionieren und ein langfristig ausgezeichnetes Investment werden.

Die begleitenden Emissionshäuser und führenden Konsortialbanken werden die Nassauische Sparkasse Lahnstein und die renommierte Volksbank zu Mayen sein, die den Vorrang vor der Chase-Manhattan und der Bank of America bekamen. Nach einem Blick in die Vereinskasse Finanzvorstand Gottfried Göttert hierzu: »Ei joh, mir mache des einfach«. Göttert, weithin auch als sog. Hardcore-Bausparer bekannt, gab auch gleichzeitig Spannen bekannt, in der die Aktie ausgegeben werden soll: »Ei mir ham gedacht, so zwische 200 und 3,00 Euro solide schon bei rumkomme«. Dies würde bedeuten, dass bei einer Ausgabemenge von wo Mio. Stück zwischen mehreren Milliarden Euros in die Vereinskasse gespült werden. Bereits jetzt wird die 80-fach überzeichnete Aktie im vorbörslichen Handel mit 2000 Euros gehandelt. Insider und Börsenmakler auf dem Frankfurter Parkett sprechen schon von einem Jahrhundertdeal auf Weltniveau.

Hierzu Vorstandssprecher Werner Schmitt: »Wir sind damit im Gleitschirmsektor ein europäisches Powerhaus. Wir haben Pulver!« Mit diesem Pulver wird Schmitt auf die ganze Branche schießen: »Zunächst werden wir sämtliche Gleitschirmhersteller aufkaufen und platt machen. Die RML-eigene Produktlinie soll dann mit viel Marketing-Getöse unter dem Markennamen Rhein-Stall lanciert werden.« Anschließend droht Schmitt, der in Kestert wohnt, wolle er DHV-Vorsitzender und Bundeskanzler werden. Rückwärtsstarts und Turnschuhe werden

dann als Pflicht ins Grundgesetz eingebaut. Gerüchteweise gibt es schon mehrere hundert Bewerbungen und Praktikantinnenplätze. Frauenrechtlerinnen und »dir: Grünen« protestierten schon im Vorfeld dieser Überlegungen.

Auch feindliche Übernahmen sind geplant: Hierzu tönte der 2. Vorstand Rudolf »the Voice« Weichsel: »Wir werden zunächst die Basaltflieger und die Siebengebirgler übernehmen, dann sehen wir weiter.« Für Verwirrung sorgten Gerüchte über Gespräche Weichsels mit Microsoft-Chef Bill Gates. Weichsel dementierte nur halbherzig. Wahrscheinlich soll der Microsoft Flugsimulator auf GS und HG umprogrammiert werden und auch auf Handys und Varios funktionieren.

Bisherige Vereinsmitglieder bekommen Stock-Option5 und die Zuteilung der Aktien garantiert. Sie werden damit zu Multimillionären. Die Dividenden werden in Freiflügen an der Winde ausgezahlt und sind zudem in Absprache mit Finanzminister Eichel steuerfrei. Thermik-Info befragte einige Mitglieder, was sie mit dem Geld machen wollen. Dieter R aus M., als Balkonraucher bekannt: »Ich leiste mir endlich mal einen guten Schirm, den ich auch mal alleine packen kann«. Uwe C. aus F. meinte: »Jetzt mache ich mal einen L-Schein und lerne endlich vernünftig fliegen.«

Es gibt aber auch kritische Stimmen, etwa von Sportvorstand Ronald H. in seiner gewohnt einsilbig-mürrischen Art: »Was soll der Scheiß?« Doch auch Ronald stehen vom Börsenfieber schon Schweißperlen auf der Stirn. Insider vermuten, er wolle durch die Kritik den Kurs herunterreden, um günstig einzusteigen und dann später Kasse zu machen. »Endlich keine Selbstgedrehten mehr!« hörte man ihn brummen.

Aber auch Altbundeskanzler Dr. Helmut Kohl hält sich bedeckt: »Ich sag nix.«

Frank Hen



Die Adler vom Schwartenberg

Der »Flugsportverein - Schwartenberg« besteht seit 10 Jahren, und so lange sind wir wohl auch DHV-Mitglied. Wir haben 72 Mitglieder: Drachenflieger, Gleitschirmflieger, UL-Flieger, Modellflieger, Flugsportveteranen; ein »Mischverein« mit Mitgliedern in 30 verschiedenen Orten, darunter auch in Kapstadt (Auslandsschuldienst), 5 genehmigte Fluggelände (Internet: www.dhv.de) und zusätzlich

einen genehmigten Modellflugplatz von 6.000 qm Fläche, Traditionsfliegerzimmer in der Schwartenbergbaude, kleines Clubhaus, Grillplatz, Hgl-Rampe am Westhang des Berges, Schleppwinde, Rasentraktor zur wöchentlichen Pflege des Modell- und UL-Fluggeländes, große Modellflugwerkstatt mit 3 Räumen (von der Gemeinde Neuhausen kostenlos zur Verfügung gestellt), neben den fliegerischen Aktivitäten monatlicher traditioneller »Fliegerstammtisch« mit interessanten Vorträgen und Exkursionen. Einige der Flugveteranen fliegen noch heute Segelflugzeuge (mit Fluglehrer) in Landau/Pfalz und Großrückerswalde jeweils bei einem Wochenkurs.

Rechtzeitig zum zehnjährigen Jubiläum unseres Vereins erschien das Buch »Adler vom Schwartenberg«, das der ehemalige Segelflieger Georg Herklotz, der in Heidelberg/Seiffen wohnte, schrieb. Von 1993 bis 1999 recherchierte er zur Geschichte der Schwartenbergfliegerei über den Zeitraum von 70 Jahren. Der Inhalt des Buches spiegelt seine Liebe zu unserer erzgebirgischen Heimat wider, würdigt die Arbeit der Fluglehrer am Schwartenberg, setzte sich sehr kritisch mit der Fliegerei von 1932 bis 1945 und in der DDR-Zeit auseinander, schildert besinnliche und lustige Ereignisse aus der Segelfliegerzeit und vermittelt den Lesern ein lebendiges Bild von der Hangfliegerei mit Gleit- und Segelflugzeugen vor 70 Jahren. Der Flugsport am Schwartenberg in heutiger Zeit wird ausführlich dargestellt.

Da der Verein durch 30 Sponsoren (davon 7 aus Neuhausen) 75 % der Druckkosten aufbringen konnte, können wir das Buch für nur 16,90 DM pro Exemplar anbieten. Das ist ein einmalig niedriger Preis für ein Buch von 193 Seiten mit 51 Bildern (davon 6 farbig), 2 Kartenskizzen, 17 Dokumenten und Presseberichten, vielen Gedichten und Liedtextzeilen.

Flugsportverein - Schwartenberg
Roland Richter

Neue Vorstandschaft

Bei unserem Gleitschirmflugverein Saaletal wurde während der Jahreshauptversammlung am 29.04.2000 die Vorstandschaft neu gewählt.

1. Vorstand: Marcel Lübbe, Tel/Fax: 09736/387, 2. Vorstand: Wolfram Jürgens, Tel: 09732/79076, 3. Kassier: Ulrich Huppmann, 4. Beisitzer/Schriftführer: Mike Oppel.

Gleitschirmflugverein Saaletal
Mike Oppel

Berchtesgadener Drachenflugtag 2000



Am 19./20. August veranstalteten die Berchtesgadener Drachenflieger ihren mittlerweile 23. Flugtag.

Auf dem Veranstaltungsprogramm stehen auch 2000 ein einfacher Flugwettbewerb mit einem Zeit-Ziel-Gipffliegen über dem Königssee und den



Berchtesgadener Bergen. Die Flugzeit darf jeder Pilot selbst wählen. An den Abenden ist jeweils ein gemütliches Beisammensein am Landeplatz in Schönau am Königssee vorgesehen. Auch die Berchtesgadener Gleitschirmflieger wollen sich am Flugtag beteiligen. Als Rahmenprogramm sind Ultraleichtflugzeug-Demonstrationen und Fallschirmspringen vorgesehen. Am Landeplatz ist bei bayerischer Musik, Unterhalten, einem Standkonzert und Bewirtung für das Wohl der Piloten und Zuschauer gesorgt. Bei schlechtem Wetter ist als Ausweichtermin der 26. und 27. August geplant. Die Berchtesgadener würden sich über das Kommen vieler Piloten, von Freunden und Bekannten freuen.

Treffpunkt: Samstag 19. bzw. 26. August 10:00 Uhr an der Landewiese der Berchtesgadener Drachenflieger in Schönau am Königssee beim Gasthof Bodner.

Berchtesgadener Drachenflieger
Adolf Brunold

10-jähriges Vereins-Jubiläum mit Fliegerfest

Am 16. und 17. September 2000 feiert der Albatros Gleitsegelclub Aschaffenburg sein 10-jähriges Vereinsbestehen mit einem Fliegerfest auf dem Haupt-Schleppgelände in Aschaffenburg/Nilkheim (Mainwiese -ehemal. Flugplatz). Zum 10-jährigen Bestehen unseres Vereines, möchten wir unsere Fliegerei allen Nichtfliegern etwas näherbringen und laden deshalb nicht nur Gleitschirm- und Drachenpiloten ein.

Während des 2-tägigen Festbetriebes ist ein interessantes Rahmenprogramm geplant: Nichtflieger haben die Möglichkeit, mit erfahrenen Tandempiloten einen Passagierflug mit dem Gleitschirm zu wagen, um Aschaffenburg, Main und Spessart einmal von oben zu sehen. Gleitschirm- und Dachenpiloten können an einem Punktländewettbewerb teilnehmen. Bei verschiedenen Flugdarbietungen wie Gleitschirm-Akro, Segelflug, Ballonflug, Motorformationsflüge werden alle Flugbegeisterte auf ihre Kosten kommen. Jetzt muß uns nur noch der Wettergott gnädig gesonnen sein. Weitere Infos ueber unseren Verein unter: <http://www.albatros-gsc.de>.

Albatros Gleitsegelclub Aschaffenburg e.V.
Helmut Baden



Toller Auftakt in die neue Saison

Es ist Sonntag der 09.04.2000. Adveksionsnebel lag noch auf dem VDV Gelände in Hamm Bockum-Hoevel. Die über Nacht Gebliebenen frühstückten ausgiebig, denn der Tag versprach keinen sonderlich thermischen Hoehepunkt. Man baute die Winden auf, kontrollierte die Seile und machte sich startbereit. Die Gleitsegelpiloten und Pilotinnen konnten bei Windstille als Erstes starten. Auch die Hängegleiter folgten nach geraumer Aufbauzeit. Trotz intensiver Sonneneinstrahlung leider nur Platzrunden! Im Tagesverlauf frischte der Westwind immer mehr auf und keiner wollte so recht starten. In weiser Voraussicht baute Peter Seifert den Exxtacy auf und versuchte es zum 1. Mal an diesem Tag. In 380 m ausgeklinkt! Eine gute Höhe im VDV Gelände um Anschluß zu bekommen (leider keinen). 2. Start nach ca. 1 Stunde. Am Seil einen Bart durchflogen, noch zu wenig Hoehe. Nach dem »Abnabeln« zurück, Bart erwischt, zentriert und mit 4 m Steigen bis zur Basis auf 1800 m. Werner Stempel unser Gleitschirmcrack legte seinen Astral(Körper) aus, startet und ist auch nicht mehr zu sehen. Meldung nach 1,5 Stunden und 20 km Strecke. »Ich bin in Bork gelandet«. Es vergingen 2,5 Stunden, bis Peter Seifert (im übrigen ist die Exxtacy ein Vorführgerät und darf auch von anderen Piloten probeflogen werden) sich meldete. »Habe schon den Rhein gesehen, holt mich bitte aus Gahlen ab«. Für die Saison 2000 hat er 65 km freie Strecke vorgelegt. Damit kann Peter schon einmal 65 Punkte für den VDV Streckenpokal für Hängegleiter und Werner 20 Punkte für Gleitsegel verbuchen. Am 22.04.99 folgte (Hähnchen) Andre' Blanke mit 18 Punkte HG und Martin Knecht 19 Punkte GS. Gäste sind herzlich willkommen.
Info: Peter Seifert 0171/7926800 0.0201/550272 Fax: 0201/553329
e-mail: Seifert-Peter@t-online.de

Vestischer Drachen fliegerverein
Peter Seifert

@-Hochsauerland

Ich habe auf meiner Homepage die Seite des Drachenfliegerclub Hochsauerland eingerichtet. Hier gibt es Infos zu unseren Geländen Bruchhausen, Willingen und Düdinghausen, unsere aktuellen Termine, Startleiterdienstplan etc.: www.derjoerch.dach/dch.html.

Jörg Leske

@-Ostwindfreunde

Die Ostwindeunde haben seit einiger Zeit eine komplett neugestaltete Website: www.ostwindfreunde.de. Hier sind eine Wegbeschreibung zur Sophienhöhe, Flugregeln, Adressen des gesamten Vorstandes, Terminkalender und einige Fotos vom Start- und Landeplatz zu sehen. Außerdem versteckt sich unter der Adresse www.ostwindfreunde.de/RV/Index.html bereits eine Wegbeschreibung zur Regionalversammlung Mitte in Leverkusen. Eine Skizze zeigt das Leverkusener-Kreuz mit 5 verschiedenen Eingangsstellen und dann auf Fotos die Einordnungsmöglichkeiten, um nach Leverkusen-West zu kommen. Das Tagungslokal ist das Erholungshaus der Bayer AG auf der Dhünnstraße.

Reiner Kluth

@-Diornedea Gleitschirmclub

Der Diomedea Gleitschirmclub e. V Dortmund ist ab sofort im Internet unter www.diomedea.de zu finden. Vorab vielen Dank für die Mühe.

Volker Hilkenbach

@-Nahe Glan

Der Gleitschirmverein Nahe Glan hat seit April 2000 eine eigene Homepage mit Namen www.Gleitschirmverein-Nahe-Glan.de.

Lothar Adams

@-Asstarer Gleitschirmflieger

Seit 6.6.00 haben die Asslarer Gleitschirmflieger e.V. eine neue Homepage. Zu finden ist sie nun unter: <http://www.asslarePgleitschirtnfliegerclub.de>. Der Verein freut sich über alle Einträge im Gästebuch, und natürlich über Anregungen. In naher Zukunft wird die neue Seite mit Hintergrundmusik begleitet.

Werner Schlegel

@-Ostwindfreunde

Unter folgender Adresse jetzt zu erreichen: www.ostwindfreunde.de



Mit frischem Wind in die neue Saison

Drachen- und Gleitschirmflieger-Club Regental wählt neuen Vorstand

Vor zwei Jahren hatte Josef Feldmeier aus Parkstetten die Führung des Drachen- und Gleitschirmflieger-Club Regental (DGFC) an Rainer Vogl, ebenfalls Parkstetten, abgegeben, blieb aber im Vorstand aktiv. Bei der Jahreshauptversammlung des DGFC in der Vereinsgaststätte Dirscherl in Maierhofen/Haibach kandidierte Rainer Vogl aus beruflichen Gründen nicht mehr. Josef Feldmeier war bereit, den Vorsitz wieder zu übernehmen und wurde mit großer Mehrheit bestätigt.

Rainer Vogl trug die Schwerpunkte des Vereinsgeschehens im abgelaufenen Jahr vor. Einer der Wichtigsten davon sei die Integration der Gleitschirmflieger aus der Region gewesen, zu denen es bis dahin schon hervorragende kameradschaftliche Kontakte gegeben habe. Die Änderung des Vereinsnamens in »Drachen- und Gleitschirmflieger-Oub« nutzte der Verein, um seine gesamte Satzung zu überarbeiten und sie dem seit der Vereinsgründung 1982 fortentwickelten Vereinsrecht anzupassen.

Mit der Öffnung des Vereins für die Gleitschirmflieger erhöhte sich die Zahl der Mitglieder auf 80, 64 davon kommen aus dem Lager der Drachenflieger. 63 Mitglieder sind noch aktiv, davon 16 Gleitschirmflieger. Das älteste Vereinsmitglied feierte im vergangenen Jahr seinen 70. Geburtstag. Geländewart Bernhard Nadler gelang es im vergangenen Jahr mit tatkräftiger Unterstützung vieler Aktiver, den Startplatz auf dem vereinseigenen Sommerberg so umzugestalten, dass jetzt auch Gleitschirmflieger ihre Segel auslegen und daneben Drachenflieger von der Rampe starten können. Gastflieger müssen eine Startgebühr entrichten, wie es auch auf den Startplätzen anderer Vereine üblich ist. Vorsitzender Vogl berichtete auch von den Vereinsausflügen nach Lanzarote und in verschiedene Fluggebiete Italiens. Dort stand neben Wildwasserfahren auch Mountainbiken auf dem Ausflugsprogramm. Diese Angebote stehen auch wieder im Vereinsprogramm für das Jahr 2000. Ein Höhepunkt des Jahres 1999 war die Teilnahme des Vereins an der von den Gleitschirmfliegern Herbert und Siegfried Zankl aus Stallwand schon zum zweiten Mal initiierten Aktion »Abheben ohne Drogen«. Als Vereinsmeister für 1999 ließ sich erstmals im Verein ein Gleitschirmflieger feiern. Karl Bauer war nach einem Start vom Sommerberg im vergangenen Vereinsjahr ein unvergesslicher Flug über mehr als 100 Kilometer mit Landung in Österreich gelungen.

Siegfried Zankl übernahm die Abwicklung der Neuwahlen. Wenn es auch nicht in der Satzung steht so war es doch ungeschriebenes Gesetz, dass auch ein Gleitschirmflieger verantwortlich im Vorstand vertreten sein musste. In geheimer Abstimmung wählte man folgenden neuen Vorstand: Vorsitzender Josef Feldmeier, Parkstetten; zweiter Vorsitzender Herbert Zankl, Stallwang; Kassenwart Reinhold Raab, Ascha; Schriftführer Reiner Schellenburg, Roding; Sportwart Thomas Nadler, Stallwang; Geländewart Bernhard Nadler, Stallwang; Vergnügungswart Josef Weigl, Roding; Umweltbeauftragter Karl-Heinz Schindlatz, Neukirchen bei Hl. Blut; Pressewart Ludwig Schmid, Straubing; Revisoren Günter Solleder, Straubing und Franz Pirsch, Stallwang.

Josef Feldmeier als neuer Vorsitzender trug vor, dass mit dem derzeit guten Mitgliederstand der Verein nicht auf Dauer gesichert sei. Es sei eine Überalterung zu erkennen. Der Verein brauche mehr junge Piloten. Deshalb soll nach neuen Wegen gesucht werden, Mädchen und Burschen für den Flugsport zu begeistern. Unter Tel. 09421/22168 oder 09964/1360 gibt es Infos über den Weg zum schwerelosen Gleiten mit Drachen oder Paraglider. Weiteres Ziel und Aufgabe im neuen Vereinsjahr soll die Pflege der verschiedenen Startplätze sein, vom Blumernberg bis zum Hohen Bogen. Die vereinseigene Winde wird umgerüstet, dass auch Gleitschirmpiloten unabhängig von der Thermik damit starten können.

*Drachen- und Gleitschirmflieger-Club Regental
Herbert Zankl*

Sommerfest der Bergsträssler Drachenflieger

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.

*Bergsträssler Drachenflieger
Kai Ehrenfried*



Burkhard Schulte

'Tagung des DEC West

Olsberg. Die Ankündigung einer großen Tom-bola veranlasste die Vereinsmitglieder des Drachen fliegerclub West, einer der größten und ältesten Vereine im Drachen flugsport in Deutschland, wohl noch zahlreicher nach Elpe zu kommen. Als Tagungsort war der Gasthof zum Elpetal gewählt, der neues Clublokal ist. Vorsitzender Burkhard Schulte eröffnete die Sitzung mit dem Bericht aus den Fluggeländen in Wenholthausen, Am Stüppel bei Fort-Fun und über Düdinghausen, welches zusammen

mit dem Nachbarverein aus Willingen betreut wird. In Düdinghausen wird es in diesem Jahr wohl im wahrsten Sinne des Wortes hoch hergehen. Es konnte ein großes Waldstück am Startplatz gekauft werden. Störende große Fichten wurden entfernt. Diese werden natürlich umweltfreundlich wieder aufgeforstet, bemerkte der Vorsitzende. Im sportlichen Bereich gelang es zwei Vereinsmitgliedern bis in die Nationalliga aufzusteigen, was in diesem Jahr zu zahlreichen großen Wettbewerben führt. In den Wahlen wurde Burkhard Schulte aus Elleringhausen als erster Vorsitzender bestätigt. Auch Didi Burmann aus Elpe und Ralf Frigge aus Oeventrop bleiben im Amt als weitere Vorsitzende. Die Kasse führt neu Josef Frankhauser aus Antfeld. Der neue Sportwart heißt Ralf Miederhoff aus Sundern. Er ist einer der beiden Li-gapiloten. Randbemerkung zum Schluss: Einer guten Flugsaison würde also nur schlechtes Wetter im Wege stehen.

Drachenfliegerclub West
Burkhard Schulte

Fliegerfest in Westerwald

Erstmals findet in diesem Jahr am 12./13. August (Ausweichtermin 19./20. August) in unserem wunderschönen Westerwald ein Fliegerfest statt. Hierzu sind alle Gleitschirmfliegerinnen und -flieger sowie alle Freunde des Flugsports nach Kölbingen zu unserem Fluggelände am Sportplatz eingeladen. Nähere Infos unter Tel: 02663/6319, GSC »Skyline Westerwald« e. V., 1. Vorsitzender Horst Ditthardt, Hauptstr. 16, D-56459 Kölbingen.

Skyline Westerwald
Horst Ditthardt

Aktive Neumitglieder gesucht

Ellerbacher Thermikfreunde suche für ihre Windenschlepps, die in der Regel immer sonntags durchgeführt werden, noch aktive Neumitglieder. Unser Gelände liegt im südlichen Landkreis Dillingen a. d. Donau. Nähere Auskünfte über DHV-Internet oder unter www.gemeinde@holzheim.de oder unter Tel: 08296/685.

Ellerbacher Thermikfreunde
Bruno Günther

DHV-Info 104, Seite 102

Adressen auf Gran Canaria

Hallo, hier ist Euer DHV-Mitglied auf Gran Canaria. Leider muss ich meinem Flieger-Kollegen Tommy widersprechen: Auch ich bin eine deutschsprachige Pilotin und lebe ständig hier. Ich gehöre dem Club »Sirocco« an und wir fliegen jedes Wochenende entweder in Las Palmas am Strand Las Canteras oder - wenn die Wetterbedingungen es zulassen - im Inselinneren. Witterungsbedingt treffen wir uns meist alle im selben Fluggebiet wieder. Hier meine Telefonnummer zur Kontaktaufnahme: Tel: 0034 928/288080, Mobil: 0034 676/478176. Wer der spanischen Sprache einigermaßen mächtig ist, kann sich direkt an die Fluglehrer des Club »Sirocco« wenden: Juan Cano Vidal, Tel: 0034 630/082655; Manolo Cardona Sosa, Tel: 0034 676/478188.

Heike Lachner

Flugfest GSC Weser

Die Thera kmöven

Zum 5. Mal starteten die Thermikmäven ihr GSC-Flugfest. Die Thermikmäven hatten bis dato eine überdurchschnittliche Flugsaison und hoffen nun für das Flugfest wieder auf gutes Wetter. Enttäuscht wurden die aktiven Flieger nicht. Der Wettergott hatte ein Einsehen und schickte immer bessere Bedingungen nach Lüdingen. Zwölf aktive Flieger und eine aktive Fliegerin kamen auf das Fluggelände. Wie im Vorjahr waren zwei Flugaufgaben zu absolvieren. Danach ging es ohne Schirm weiter. Unsere Kinder und Gäste hatten sich bereits im Gästewettbewerb an der Torwand versucht und reichlich gesponserte Preise eingesackt. Unsere Torwand hatte drei Löcher. Ein Loch war etwas größer, damit auch unser kräftigster Pilot die Chance bekam, durch dieses zu krabbeln oder zu hechten, um anschließend einen Parcours zu durchlaufen. Leider traf nur ein Pilot das Torloch mit dem Ball. Na ja, Flieger sind eben keine Fußballer. Anschließend am Fliegertreffpunkt auf dem Hof Meyer ging es richtig rund. Unser Neumitglied Heinz gab 50 1 Bier aus. Außerdem richtete seine Frau mit ihm das kulinarische Drumherum der Feier aus. Das war einfach Spitze. Sieger war nach Auszählung der Punkte Jungmöve Ralf, kam danach mit 4 Punkten Unterschied unser Althase und Kassenwart Manfred. Den dritten Platz strich unser Flugküken Thomas ein.

GSC-Weser
Rolf Ebeling

Drachen- und Gleitschirme in Mehring/Mosel

Was in den Alpen Normalität geworden ist - dass sich Gleitschirme und Drachen genüsslich den Luftraum teilen - wird an der Mosel noch geübt. Erschwert ist es durch die hier doch engen Lufträume wegen der geringen Starthöhen.



Mehring ist dafür ein geeignetes Gelände, denn es bietet den Gleitschirmpiloten/Innen dank der ausgebauten Rampe gute Startmöglichkeiten und den geübten Drachenfliegern/Innen wegen des engen

Landeplatzes noch gerade ausreichende Landemöglichkeiten.

Mehring hat noch eine zweite Integrationskomponente: Die unmittelbare Nachbarschaft zu Riol bei gleichen bzw. ähnlichen Windrichtungen. Start in Mehring, Flug und Landung in Riol ist keine Utopie. In Riol können nur Drachen starten.

Den Luftraum teilen sich beide Gattungen.

Die gemeinsamen Erfahrungen sind derzeit auch Training für die bevorstehenden Landesmeisterschaften. Die Leistungsbereitschaft ist spürbar, das fliegerische Potential ist sichtbar. Nur noch einige Wochen und wir werden es genauer wissen.

Peter P. Rother

Sportfachgruppenvorsitzender des LVRP

Sportfachvertreter des DAeC

Siebengebirgsflieger feiern hundertstes Mitglied

Der Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Siebengebirge konnte im April den Gleitschirmflieger Werner Kirschbaum aus Horhausen als hundertstes Mitglied begrüßen. Ed-

mund Plag, der Vereinsvorsitzende, hieß das Jubiläumsglied im Namen des Vereins willkommen und überreichte als Präsent ein Buch über das Fliegen mit dem Gleitschirm. »Das Fliegen mit dem Gleitschirm oder Drachen wird auch in unserer Region immer beliebter«, erklärte Plag, »das zeigt das rasante Wachstum unseres Vereins. Seit der Gründung Ende 1996 haben wir uns zu einem der größten Flugsportvereine für Drachen- und Gleitschirmflieger in Nordrhein-Westfalen entwickelt.«

Der DGC-Siebengebirge bietet Drachen-, Gleitschirm- und Ultraleicht-Piloten im Raum Köln-Bonn-Koblenz die Möglichkeit, ihren Sport in der Nähe ihres Wohnsitzes auszuüben und zu erlernen. Geflogen wird bei fliegbarem Wetter an allen Wochenenden und an Feiertagen.

Interessenten bietet der Verein Passagierflüge mit dem Gleitschirm zum Selbstkostenpreis an. Ansprechpartner dafür ist Edmund Plag, Tel: 02638/94337.

Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Siebengebirge

Hartmut Schlegel



Flugschule
HOCHRIES

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>



GmbH

AERO-CENTER

55270 Ober-Olm /Mainz
Am Becherweg 2

Aktuelle Nachrichten:

**Rettungsschirm
Packservice zur
Saisoneroöffnung**

An jedem 1. Donnerstag
im Monat Fliegerstammtisch

**Dein Fachgeschäft
für Gleitschirme
Drachen und
Zubehör**

im

Rhein-Main-Gebiet

Tel. 06136 - 991815
Fax 06136 - 997118



Do 17.00 - 20.00 Uhr
Fr 15.00 - 18.00 Uhr



Schöner Vereinsausflug in Südtirol

Schon seit vielen Jahren ist der Osterausflug nach Issing/Südtirol ein fester Bestandteil im Terminkalender des Gleitschirmvereins Rennsteig. Strahlender Sonnenschein und herrliche Fluggebiete erwarteten die 52 gemeldeten, aktiven und passiven Mitglieder. Während die flugbegeisterten Anfänger unter der Leitung von den Fluglehrern Schorsch Höcherl und Hans-Jürgen Rebhan erste Höhenflüge im Schulungsgelände von 300 Metern absolvierten, konnten sich die »alten Hasen« täglich über Flughöhen von mehr als 3.000 Höhenmetern erfreuen. Erschöpft, aber noch voller Euphorie vom »Fliegen«, traf man sich jeden Abend zum gemütlichen Beisammensein, um das »Fliegerlatein« auszutauschen. Alle Beteiligten waren sehr begeistert und freuen sich schon wieder riesig auf das nächste Jahr.

GSV Rennsteig
Eva Maria Rebhan

Vereinsfreizeit mal anders

Die diesjährige Vereinsfreizeit der Drachenflieger Pohlheim e. V. führte die Mitglieder nach Bad Salzungen auf das Gelände des DHV-Prüfungszentrum Mitte, wo man an einem Windenführerlehrgang für Vereinsmitglieder teilnahm. Nach der Anreise und Einquartierung am Platze erfolgte die theoretische und praktische Einweisung an der Koch-Doppeltrommelwinde durch den Schleppfachlehrer des DHV Horst Barthelmes. Bei einigermaßen gutem Flugwetter waren dann die Piloten gefordert, soviel wie möglich an der Winde zu starten, damit die zukünftigen Windenführer des Vereins ihre erforderlichen Schleppts zusammenbekamen. Mit 2 Winden und verkürzter Schleppestrecke wurden in 3 Tagen knapp 30 Starts geschafft. Aber auch der Spaß und die Kameradschaft kamen dabei nicht zu kurz. Nach erfolgreichen Schleppts am Tage ließ man in einer großen Runde mit bester Stimmung - bei gegrilltem Fleisch und Bier - die Abende mit einem gemütlichen Beisammensein ausklingen. Am letzten Tag bestanden unsere Ausbildungskandidaten noch erfolgreich die theoretische Prüfung und traten dann zusammen mit den Piloten die Heimreise an. Der Dank der Drachenflieger Pohlheim gilt besonders Horst Barthelmes und Martin Ackermann von der Flugschule Magic Fly M für ihre Gastfreundschaft und der hervorragenden Betreuung, sowie Markus Bzduch, der unsere Windenführer fachlich kompetent in den Windenschleppbetrieb einwies. Wir können nur jedem Verein empfehlen, ein solches Seminar - das vom DHV gefördert wird - in Anspruch zu nehmen. Wer mehr über uns wissen möchte, hier die neue Internetadresse: www.drachenflieger-pohlheim.de.

Drachenflieger Pohlheim
Hartmut Lehr

FLIEGEN LERNEN IN THÜRINGEN ...

WIR SIND DA MIT DER TANDEM-SCHULUNG IM VL-SCHLEPP

und bieten natürlich auch Gleitschirmausbildung... neugierig geworden?

FLY MAGIC

WWW.FLY-MAGIC-M.DE

FLUGSCHULE DRACHEN GLEITSCHIRM

IN BAD SALZ 1-4 2 FLY-MAGIC M. G. P. OHLHEIM

Griechenland - Olymp
Oleitschirmrennen
Abenteuerferien
XC-, Thermikseminare

• über 15-jährige
einzelne 97er
Sbarie und 5trAet
Gengsfliegerind Profis
• Fi... egju
defe b
TranspelAeniFlug...
• VetsjeleQeiän4i9e0
Wettereeltfluffirifortripören
e aplge elgelegbui
• Einetö
Ermässigtingifur Nibhiffieger- spB: Kele

Info 1/44 nineldünü

(D)lt 171-621626

GR)t&J är: +30 35241741

m91)l: +30-942245980

e-mail: olwingeolympicwings.gr

web: WWW.olympiconnsgs.gr

Oine-Te ArreheiMogen

07164L12021

OLYMPIC WINGS

par a g iding center & adventure holidays

Jahreshauptversammlung und Siegerehrung

Auf der Jahreshauptversammlung des CfD Hardheim gab es bei der Neuwahl der Führungsmannschaft keine Änderungen. Gabi Hauck als stellvertretende Vorsitzende, Jürgen Weiss als Pressewart, Rainer Kurnert als Schriftführer sowie Rolf Münch als Technischer Leiter wurden einstimmig wiedergewählt. Der 1. Vorsitzende Gerald Katzenmaier gab in seinem Ausblick auf die kommende Saison bekannt, dass der CfD beim diesjährigen Sommerfest in Hardheim erstmals mit einem Drachenflugsimulator vertreten sein wird. Ziel dieser Aktion ist, der Jugend



den Drachenflugsport schmackhaft zu machen, um somit neuen Nachwuchs zu gewinnen. Der Flugleiter Manfred Pientka erklärte, dass das Odenwaldpokalfliegen, das im Jahr 1999 erstmals als moderner Vierkampf (Drachenfliegen, Gleitschirmfliegen, Mountainbi-

ken und Laufen) ausgetragen wurde, äußerst positiv verlief und auch weiterhin in diesem Austragungsmodus durchgeführt werden soll. Bei der anschließenden Siegerehrung für den Vereinspokal sowie den Streckenpokal wurden die Sieger ausgezeichnet. Den Vereinspokal im Drachenfliegen sicherte sich Stefan Münch vor Rolf Münch und Manfred Pientka. Die Gleitschirmkonkurrenz entschied Gabi Hauck für sich und verwies Gottfried Hauck und Stefan Bechthold auf die Plätze. Gewinner des Streckenflugpokals mit dem Drachen wurde Franz Schütz vor Manfred Pientka und Bernd Haberhauer.

Club für Drachen flugsport Hardheim
Jürgen Weiss

Bild vertauscht

Leider ist uns in der letzten Ausgabe des DHV-Info (Nr. 105) ein Fehler unterlaufen. Der Artikel »Neue Web-Site Rhein-Mosel-Lahn« auf Seite 88 enthält das Bild der Homepage des Vereins »Himmelsstürmer Lahn«, das zu dem Artikel »Neue Clubseite im Internet« auf Seite 91 gehört.

DHV-Info
Redaktion



Neues vom DCF Friedrichshafen

Der Drachenflieger-Club Friedrichshafen kann inzwischen auf eine lange Tradition zurückblicken. Wurde er doch bereits am 5.12.79 in der Luftschiffstadt und Domäne der fliegenden Zigarren gegründet. Eine harmonische Feier zum 20. Jahrestag des Bestehens, gespickt mit Erinnerungen und Fliegerlatein über Hubers, Knuths und Thalhofers Flattervögel war das letzte Highlight im vergangenen Jahrtausend. Unser Vorstand Jörg Meesmann sowie Josef Hänfling und Michael Karcher boten mit schillernden Stories einen zeitlichen Abriss über den Verlauf der Vereinsgeschichte. Schade, dass unser Vorsitzender Jörg da verkündete, seinen Status als Vorstand im Jahr 2000 einem anderen zu überlassen. Hatte er doch in den vergangenen 2 Jahren mit viel persönlichem Einsatz, mit Weitsicht und Geschick den Verein geführt. Anlässlich der Mitgliederversammlung am 16.03.00 standen Neuwahlen an. Erfreulich, dass sich Walter Fritsch der Wahl zum Vorstand stellte. Als Gründungsvorsitzender und Mann der 1. Stunde ist Walter prädestiniert für diese Aufgabe. Seine Wahl war somit nahezu Formsache. Eine lange Erfahrung verbunden mit konkreten Plänen für die Zukunft werden dem Club sicher gut bekommen. Für das Amt des 2. Vorsitzenden wurde Günther Scharpf nominiert und gewählt. Erwin Rössler wird sich künftig als Kassierer um die sorgsame Verteilung des Jahresüberschusses in der Kasse kümmern. Unser Jürgen Pechar sorgt auch weiterhin als Schriftführer, dass News alle Mitglieder rechtzeitig erreichen. Nachdem nicht wenige Mitglieder Drachen und Gleitschirm fliegen, wurde in einer erneuten Abstimmung entschieden, eine Namensänderung des Vereins zu vollziehen. Er heißt jetzt DGF, Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Friedrichshafen e.V. Hiermit wollen wir auch nach außen signalisieren, dass Piloten beider Flugsportarten stets willkommen sind. Unser Stammtisch findet übrigens am 1. und 3. Donnerstag jeden Monats im Kachelöfele in FN-Schnetzenhausen statt. Wir freuen uns über jeden neuen Gast und Flieger, auf frischen Wind im Club und auf schöne gemeinsame Ausflüge. Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Friedrichshafen e.V. Ansprechpartner: Walter Fritsch, J.-P.-Hebelstill, 88677 Markdorf, Tel: 07544/8620 oder +49 172/7230766 e-mail: walter.fritsch@t-online.de oder ets-scharpf@t-online.de.

Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Friedrichshafen
Walter Fritsch

10 Jahre Flugbetrieb am Entenberg

Die Drachen- und Gleitschirmflieger Bad Laasphe e. V. blicken nunmehr auf ein 10 jähriges Bestehen zurück. Die ersten Pioniere am Entenberg hießen Jürgen Hansmeyer und Peter Gautsch. Sie hatten gegen einen strengen »Gegenwind« zu kämpfen, da die Akzeptanz der Drachen- und Gleitschirmflieger in der Anfangszeit noch sehr gering war. Anlässlich einer Sportveranstaltung gelang es ihnen aber, die Bürger der Stadt Bad Laasphe für den Flugsport zu begeistern. Nach der offiziellen Vereinsgründung 1990 mussten aber über Jahre hinweg so manche Diskussionen mit der unteren Landschaftsbehörde, der Jagdgenossenschaft und der Stadtverwaltung geführt werden. Nach langem Ringen und der Erstellung eines ökologischen Gutachtens gelang es uns, 1995 die offizielle Zulassung des Geländes mit Hilfe des DHV zu erlangen. Es bestehen nach wie vor eine Reihe von strengen Auflagen, die auch jetzt noch unbedingt eingehalten werden müssen. Darum bitten wir alle

Gastpiloten, sich an die Regeln zu halten. Das Fluggelände hat die »Genehmigung eines Probebetriebes«, d. h. wenn nach Ablauf der Frist 2005 immer noch alle Auflagen erfüllt werden, dann bleibt unser schönes Fluggelände erhalten. Unsere Vereinszeitschrift »Entenberggeflüster« dient als Sprachrohr der Mitglieder. Hier wird von eigenen Flug-erlebnissen, Vereinsreisen, anstehenden Terminen und Vereinsneuigkeiten berichtet. Seit dem Erscheinen vor ca. einem dreiviertel Jahr entwickelte sich das Entenberggeflüster zu einer beliebten

Piloten-Lektüre. Interessenten können - gegen einen Kostenbeitrag von DM 3,- sowie der Zusendung eines vorfrankierten DIN-A-4-Umschlags - das Entenberggeflüster unter folgender Anschrift beziehen: Jürgen Thomas, Gehnbergstraße 35, 35216 Biedenkopf-Wallau. Am Samstag, den 19. August 2000, veranstalten wir ein Jubiläumsliegerfest mit einem anspruchsvollen Rahmenprogramm wie z. B. Tandemfliegen, Helikopter-Rundflüge, Ballon fahren, Tandem-Fallschirmspringen etc. Auch der Free Flight Pool wird mit einem Akropiloten und seinen Flugsimulatoren anwesend sein. Am Abend heizt die Rockband »BOGGA« dem Publikum im Festzelt ein. Alle Nachbarvereine und interessierte Pilotinnen und Piloten sind recht herzlich eingeladen. Hoffen wir auf einen gut gelaunten Petrus an diesem Wochenende.

Drachen- und Gleitschirmflieger Bad Laasphe
Jürgen Thomas



Das Gefühl des Drachenfliegen kennenlernen

Beim Augsburger Drachenflieger Club müssen interessierte Zuschauer die mit sehnsüchtigen Augen den Fliegern hinterherschauen nicht mehr am Boden bleiben. Um für seinen Sport und seinen Verein zu werben setzte der Fluglehrerassistent Markus Bzduch seine Idee in die Tat um. Jeder der möchte, kann jetzt durch einen Windenstart mit ihm und seinem Laminar Easy Bip in die Lüfte gehen. Vielleicht wird der ein oder andere Spaziergänger so zum passionierten Drachenflieger und die »Dinosaurier« sind wieder ein bißchen weniger vom Aussterben bedroht. Auch Gleitschirmpiloten die mit dem Gedanken spielen umzusteigen haben hier die Möglichkeit die Dynamik eines Drachens zu erfahren.

Flugschulen, die mit ihren Schülern einen Tandemflug mit Ausbildungsscharakter geben möchten, sind hier ganz richtig.

Wer Interesse hat kann sich bei Markus Bzduch unter Tel. 0821-814498 melden.

Großes Fliegerfest in Aschau

Der Drachenfliegerclub Albatros Kampenwand veranstaltet zu seinem 20-jährigen Bestehen am 5. August 2000 zusammen mit der Flugschule Chiemsee ein großes Fliegerfest mit einem Gaudi-Wettbewerb und attraktiven Preisen im Wert von ca. 1.000 DM. Außerdem gibt es Flugvorführungen, Tandemflüge für Gäste, einen Flugsimulator, Ballonglühnen, Lagerfeuer und ein Kinderprogramm. Gleichzeitig findet ein Festival mit fast allen namhaften Geräteherstellern statt, bei dem alle Piloten ihr Wunschgerät probefliegen können. Für das leibliche Wohl wird in einem Festzelt mit Live-Musik und Bar bei jeder Witterung bis spät in die Nacht gesorgt. Alle Pilotinnen und Piloten sowie die benachbarten Vereine sind herzlich eingeladen. Für Rückfragen bitte Tel: 08052/9494, Thomas Beyhl anrufen.

Flugschule Chiemsee GmbH
Thomas Beyhl



Kampf ums Fluggelände

Ich muss mich schon sehr kurz fassen, um alles knapp auf die Reihe zu bekommen, was einem Fliegerverein das Leben »versauen« kann. Habt Ihr auch Ärger mit Wildschweinen, die andauernd Euren Landeplatz umkrepeln?! Ja, Ihr am Wallberg sicher nicht, aber wir Armen hier im Flachland! Auch die - ach so arbeitswütigen - Maulwürfe auf unserem Gelände Neustadt-Gleve könnte ich mittlerweile küssen! Alles ganz harmlos. Vom wildwachsenden Ginsterbusch, der uns in Parchim zu schaffen machte, ganz zu schweigen. Uns mit der Natur zu arrangieren wurde unsere Spezialität. Nein, es ist der »liebe Mensch«, der uns zu schaffen macht. Er nahm uns den idyllischen Platz in Parchim! Einem »Großflughafen« mussten wir weichen ich liebe Ginster!! Ein Ersatzgelände in Warlitz, wo wir der überwachten Natur zuliebe irre Auflagen gerne schlucken (nebenan schießt die Bundeswehr - sicher auch mit Auflagen). Tja, der Mensch, der uns in Hamburg einen gerade nett eingerichteten Clubraum wieder nahm. Abriss des Gebäudes - Neubau mit dann großen Schildern in den Fenstern: »Büroräume zu vermieten« - weil unzählbar auch für uns

So geht es Schlag auf Schlag!!! und jetzt ... jetzt soll es den Wildschweinen in Hörpel an den Kragen gehen und wieder uns.... Diesmal will der Mensch keinen »großen Flugplatz«, nein eine »schnelle Bahntrasse« muss jetzt durch unser Bestes ... Wir »armen Schweine«!!!! Aber nun ... nun mache ich Krach, ich gehe zur Demo nach Lüneburg für all die armen (Wild)Schweine!!! Ob's was nützt?

Hamburger Drachenflieger
Ludwig Amann



Mosel-Cup und Fliegerfest an der Mosel

Flieger in der Region Mitte sollten sich diesen Termin im Kalender rot anstreichen: Die Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn

e. V. veranstalten vom 4.8. 6.8.2000 zum 3. Mal den äußerst erfolgreichen Mosel-Cup mit Fliegerfest. Im letzten Jahr nahmen über 250 (1) Flieger an dieser Veranstaltung teil.

Das Event findet an einem der schönsten Fluggebiete an der Mosel in Burgen/Lasserg statt. Die Starts für Drachen- und Gleitschirmflieger zum Mosel-Cup können am Naturstartplatz oder aus der Winde heraus erfolgen, so dass bei jeder Windrichtung gestartet werden kann. Zu gewinnen gibt es wertvolle Preise und Pokale. Der Transport zu den Startplätzen wird kostengünstig und schnell organisiert, zudem stehen 2 Winden für einen reibungslosen Ablauf zur Verfügung. Gleichzeitig feiern die Rhein-Mosel-Lahner ihr 15-jähriges Vereinsjubiläum. Es ist vorgesehen, in Zusammenarbeit mit den Gemeinden Lasserg und Burgen ein großes Fest mit Live-Musik auszurichten. Es haben sich verschiedene Hersteller von Gleitschirmen zu einem Festival angesagt. Nichtflieger kommen - wie in den Vorjahren - in den Genuss von Tandemflügen. Es werden mehrere erfahrene Tandempiloten anwesend sein, um Fußgänger für unseren Sport zu begeistern. Wer mehr über die Drachen- und Gleitschirmflieger Rhein-Mosel-Lahn erfahren möchte, kann dies unter der neuen - sehr ausführlichen - Web-Site www.thermik4u.de tun.

Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn
Frank Herr

Gemeine Kaserne



Südstarts am Wallberg

Wir müssen aus gegebenen Anlass dringend darauf hinweisen, dass am Wallberg für Gleitschirmpiloten der Start nach Süden nicht zugelassen ist. Zusätzlich zur Geländezulassung und zu den Auflagen der

Startplatzeigentümer ist der Start nach Süden mit erheblichen Gefahren verbunden (Lee, Turbulenz). Bei Süd- und Ostwind bietet der Wallberg keine geeigneten Startplätze.

Um unser Fluggelände und den Startplatz Alm zu schützen und zu erhalten, sehen wir uns leider gezwungen, Piloten, die dieser Aufforderung nicht nachkommen und trotzdem nach Süden starten, mit einem dreimonatigen Flugverbot zu belegen.

Da leider die vielbeschworene Eigenverantwortlichkeit zumindest ei-

niger Piloten aus unerfindlichen Gründen nicht funktioniert, werden wir uns leider den Vorwurf gefallen lassen müssen, das freie Fliegen mit einem Verbot und Androhung von fliegerischer Einschränkung zu beschneiden. Aber wer den Wallberg kennt und sich vorstellt, dass bei geschlossener Alm hundert Gleitschirmflieger versuchen am Gipfel zu starten, wird uns sicher verstehen.

Bitte erkundigt Euch am besten vor der Anfahrt nach der aktuellen Windsituation, entweder durch Anruf bei unserer Wetterstation, Tel: 08022/95137, oder an der Kasse, Tel: 08022/24086. Wer trotz ungünstiger Windrichtung in der Hoffnung auf Besserung rauffährt, muss halt unter Umständen wieder mit der Bahn runterfahren (was übrigens dank des Entgegenkommens der Wallbergbahn umsonst ist). Wir freuen uns darauf, euch alle bei Wind von vorne in unserem Fluggelände zu treffen.

Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Tegernseer Tal
Richard Brand



In letzter Zeit gab es viel Gleitschirmfliegen im Fernsehen, nicht immer war es erfreulich. In einem, zugegeben, etwas schnulzigen Umweltkrimi wurden die Gleitschirmflieger recht edel dargestellt. Rettete doch die hübsche Kletterin einem Bergwanderer mit Herzanfall das Leben, als sie mit ihrem Schirm im Tal Hilfe holte. Das Erfreulichste dran ist wohl, daß so ein Fall der Lebensrettung wirklich passiert ist. Daß man die Wirklichkeit allerdings auch total verfälschen kann, bewies dafür Pro7 in der Serie »Reporter«. Da man anscheinend von Haus aus vor hatte, die Flieger als potentielle Selbstmörder darzustellen, benutzte man dazu einfach altes Filmmaterial von Basejumper- und Fallschirmunfällen. Es ist schon erschreckend, welche Pflaumen, bar jeden Wissens, im Fernsehen Filme machen dürfen! Da bemühen sich eine Menge Vereine, Flugschulen, Hersteller, Piloten und nicht zuletzt der DHV mit viel Einsatz, die Schönheit unseres Sports in der Öffentlichkeit darzustellen. Dann stellt sich so ein Schwammerl mal kurz an den Ort eines Sicherheitstrainings, gibt ein paar schwachsinnige Kommentare ab, schneidet Aussagen so zusammen, wie es ihm passt und garniert das mit Unfallszenen, die mit unserem Sport gar nichts zu tun haben, schon hat er seinen »Film« fertig. Mir bleibt da nur, mich dem Kommentar eines Internetusers anzuschließen, der schrieb, da muß der Toni Bender aber oft über die Alpen fliegen, bis man diesen Eindruck in der Öffentlichkeit wieder gutgemacht hat!

Der Film vom »Glücklichen Ikarus« war der Hit, ich hoffe, alle haben ihn gesehen, als Flieger saß man fast mit im Sitz, spürte die Turbulenz, empfand das Glücksgefühl, wenn's vor dem Absaufen wieder rauf ging

und die unbändige Freude, ein Ziel zu erreichen. Auch alle Nichtflieger waren begeistert, mit denen ich gesprochen habe. Sie verstehen jetzt voll, was an unserer Sportart so faszinierend ist. Also Toni, mache Dich wieder auf den Weg!

Und dann sind noch drei Gleitschirmflieger im »Big Brother« Gelände gelandet, natürlich auch auf vielen Fernsehkanälen zu sehen. Ob das nun positiv oder negativ für unseren Sport war, kann ich nicht beurteilen, da ich die ganze »Big Brother« Sendung nicht verstehe. Ich erlebe glücklicherweise beim Fliegen und auch so genug, ich muss nicht abends im Fernseher fremden Leuten beim Zehennägelschneiden zuschauen. Auf jeden Fall haben die drei kühnen Ösi-Piloten die brennende, tausendfach gestellte Frage gut beantwortet: Kann man das Ding auch steuern?

Der Sinn oder Unsinn deutscher Reglementierungswut ist immer eine Diskussion wert. Besonders interessant dabei ist, dass gerade im Flugsport, bei dem man sich ganz schön weh tun kann, manche vom absoluten »vol libre« träumen. Das ist einem Land, wo der Verkehr völlig zusammenbricht, wenn mal die Verkehrsampeln ausfallen und schon Kleinkinder nicht lernen, dann

über die Straße zu gehen, wenn kein Auto kommt, sondern wenn man den Knopf an der Ampel drückt und das grüne Männchen leuchtet. Auch im Ausland belächelt man uns manchesmal, z.B. ob unserer »Gütesiegelhörigkeit«. Da ist doch die Aussage eines schweizer Importeurs einer spanischen Gleitschirmmarke im »Swiss Glider« recht interessant zu lesen: »Obwohl die Schirme aus Glljon seit Beginn überzeugten, war der Einstieg, wohl auf Grund des fehlenden DHV-Gütesiegels, nur »mäßig« erfolgreich. Nun hat sich die Situation verändert, die erteilten DHV-Gütesiegel sowie eine sensationelle Produktpalette machen Windtech konkurrenzfähig.« Also sind sie doch nicht so doof, die Deutschen!

Der »Damenbrief« in der letzten Szene G hat viel Wirbel verursacht. Noch nie habe ich so viele Briefe, Anrufe usw. bekommen, danke, Ihr habt mich aufgebaut. Ich hoffe ja immer noch, daß das ganze ein Scherz war, wenn nicht, bleibt mir nur eine Erkenntnis, die ich allerdings schon seit vielen Jahren habe: Der Mensch besteht eigentlich aus drei Personen. Einmal ist er der, wie ihn die anderen sehen, einmal der, wie er sich selbst sieht und dann noch der, der er wirklich ist.

Dank vielfältigen Zuspruchs traue ich mich inzwischen wieder an Startplätze, habe schon wieder mehrfach getrampt - und wurde sogar mitgenommen! Ich bin jetzt allerdings auf den Trichter gekommen, wie sich die Autofahrer um mich reißen, wenn ich so »Daumen raus« an der Straße stehe. Bei einem längeren Flug hatte ich mich, ehrlich sei es gesagt, ziemlich angepinkelt. Recht bockig war's gewesen, kalt und auch noch Felsen in der Nähe, Männer wissen, wie sich das auswirkt, ich möchte nun nicht noch mehr ins Detail gehen. Auf jeden Fall ist mit was, was kaum mehr zu greifen ist, auch schwer zu zielen. Nach der Landung war also Hosenwechsel angesagt, für solche Fälle habe ich immer eine alte Hose aus meiner »Bergsteigerzeit« dabei. Schön bunt, so pink/violett, dazu ein orangener Fleece Pullover, ich wurde gerade so in die Autos gezogen. Wahrscheinlich meinten die Leute, ich war im Pinzgau auf Expedition! Beim nächsten Mal nehme ich eine Bundhose ins Gepäck, rote Wollstrümpfe und ein rotkariertes Hemd, vielleicht meinen dann die Autofahrer, ich bin Luis Trenker.

Die nie aufhörende Diskussion über die »Raubvogelsilhouette« ist eigentlich nicht lustig, eher ärgerlich, als wenn Tiere so blöd wären, die 15 - 30 qm vom Drachen und Schirm mit Raubvögeln zu verwechseln. Da kann man schon eher über den Witz lachen, den ich vor kurzem gelesen habe: »Zwei kurzsichtige Jäger treffen sich, über ihnen kreist ein Drachenflieger. Sagt der eine, die Raubvögel werden aber auch immer größer, meint der andere, ja das stimmt, erst gestern habe ich einen geschossen. Der hat doch glatt einen erwachsenen Mann fallen lassen!«

Zoom Ansicht Fenstergröße verändern... 3D-Einstellungen...

Kamera bewegen.

oben

vorne

unten

hinten

links 1 rechts

Fliegen am M. 111

Vor zwei Jahren wurde das Drachen- und Gleitschirmsimulations-Programm »Thermix-3D« vorgestellt. Nun haben wir Macher, Weinsch & Schalberger, eine neue verbesserte Version vorgelegt. Den AeroGlider to, Wesentliche Neuerung des AeroGliders ist eine Qualität der 3D-Graphik, die mit der Vorgängerversion nichts mehr gemein hat. Bewährtes wurde beibehalten, Verbesserungswürdiges generalüberholt, Wünschenswertes hinzugefügt.

Die eigentlichen Anwendungsbereiche des

Programms bleiben trotz der Namensänderung dieselben: Was kein Buch je erreichen kann, wird am Computer spielerisch dargestellt. So sind im AeroGlider die Fluggebietsinformationen in Form von 3D-Ansichten und den amtlich topographischen Karten von 42 Fluggebieten quer aus dem deutschen, österreichischen und schweizer Alpenraum wirklichkeitsgetreu verarbeitet. Eine Umschau in der 3D-Ansicht des AeroGlider verschafft dem virtuellen Gleitschirmer oder Drachenflieger eine reale Vorstellung des

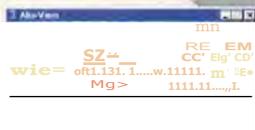
von ihm ausgewählten Fluggebietes. Die Positionen der Start- und Landeplätze und der drei wichtigsten Thermikquellen sind in der topographischen Karte angezeigt. Unsicherheiten wegen dürrtiger und handgezeichneter Skizzen gibt es beim AeroGlider nicht, Bis dato ist wohl kaum ein Fluggebietsführer mit einem solchen Sammelwerk an topographischen Karten auf dem Markt. Ein überregionales Windsystem, das entsprechend dem Gelände zu Drift, Auf- und Abwinden führt, kann der Anwender jederzeit frei einstellen und verändern. Damit kann er in der realen Situation zukünftig sicher übers Tal, zum nächsten Bart oder zum Landeplatz kommen, denn »Leefallen« können mit dem AeroGlider erprobt und schlechte Anflüge deshalb »draußen« vermieden werden. Ein mit vielfältigen Funktionen versehenes Varia steht ebenfalls zur Verfügung. Damit lässt sich das Zentrieren der Thermik auf spielerische Weise trainieren. Übung macht den Meister und kostet im AeroGlider weder Bahn- noch Taxifahrt, wenn's mal nicht klappt. Durch die Kombination mit dem überregionalen Windsystem kann das TraiAlle fmg noch schwieriger und realer gestaltet werden. Um den vielen Benutzern der Vorgängerversion nicht einen völligen Neueinstieg zuzumuten, haben die Macher den generellen kreedibau und alle nützlichen Funktionen in fast un- veränderter Form, beibehalten.

Grundsätzlich neu ist jedoch die Cqualitaf der 3D-Darstellung. Im AeroGlider wird niikder hochwertige Industriestandard Opel und die Darstellungsbeschleunigung durr, Graphikbeschleunigerkarten genutzt. Zudem zeugt der AeroGlider sämtliche 3D-Gelände litenbildern in einer Fläche vemidewäs 900 kmz, was zu einer absolut re .sitNeg der Landschaft führt. Durch den H -1 und die diffuse Luft wirkt die Szene deh na Lidicher, Mit eincentsofeehenden LCD-Shutterbrille lässt



etliche Tiefe am Monitor erleben. Die Flughöhe kann aber auch ohne diesen Zusatz bei oberflächennahen Flügen sehr gut abgeschätzt werden, da im AeroGlider jedes Fluggerät seinen Schatten auf die Landschaft wirft. Das 3D-Fenster kann dabei in jede beliebige Höhe und Breite gezogen werden.

Bei Verwendung der Maus wird nun auch die Fluggeschwindigkeit über diese gesteuert. Alternativ können beim AeroGlider auch ein Joystick oder ein Simulator eingesetzt werden. Das Fenster Alto-Vario ist in der neuen Version um eine GPS-Anzeige bereichert und bietet somit ein Mehr an wertvoller Information. Im Fenster der topographischen Karte kann sehr einfach mit Drag and Drop und per Eingabe von Höhe über Grund und Flugrichtung das Fluggerät an jede beliebige Position gesetzt werden. Gleiches gilt für die Thermikquellen. Bei diesen kann nach der Positionierung die Intensität und der Umfang verändert werden.



Resümee

Obwohl die wirklichkeitsgetreue und physikalisch korrekte Flugdynamik sowohl für den Drachen wie auch für den Gleitschirm nach wie vor noch nicht verwirklicht sind, bietet der AeroGlider eine Fülle von wertvollen Informationen für Drachen- und Gleitschirmpiloten. Eine optimale Vorbereitung zu Hause ist wegen der verbesserten Bildqualität sehr angenehm und geschieht auf spielerische Art und Weise. Auch der Service ist durch eine Internetadresse sichergestellt. Sollte es zu Komplikationen kommen oder diverse Fragen auftreten, kann über www.aeroglider.de nachgefragt werden. Auf der Homepage finden sich außerdem zusätzliche Informationen und aktuelle Updates.



eeid IIS
Flugsimulator
tn
Drachen und Glense I



Mindestanforderungen:

PC, Pentium II mit 300 bis 400 Mhz.
Bildschirm mit mind. Auflösung von 800 x 600 in True Color,
3D-Graphikbeschleunigerkarte, AGP, 32MB mit OpenGL-ICD. Am geeignetsten sind Karten mit TNT2- oder GeForce256-Prozessoren. Karten mit anderen Prozessoren sind bezüglich der OpenGL-Leistung oft nicht optimal ausgerüstet. Auf alle Fälle sollte der aktuelle Kartentreiber aus dem Internet heruntergeladen und installiert werden, selbst wenn die Karte »nagelneu« ist.
Soundkarte zur Wiedergabe des Vario-sounds.
CD-ROM-Laufwerk.
Betriebssystem: Windows 95/98, besser aber Windows NT4.0 und in Zukunft auch Windows 2000 (Mac und Linux sind vorgesehen).
Den AeroGlider i.o gibt es auf CD inkl. 42 Fluggebiete für 69,- DM. (Siehe DHV-Shop 2000 auf Seite 120).

Streckenfliegen eine Lebensphilosophie?

Gestern Abend saßen wir in kleiner Runde zusammen. Fast alle waren Flieger und da das neue Fly&Glide rumlag, kamen wir natürlich auch auf das Streckenfliegen zu sprechen. Inwieweit ich denn die großen Flüge geplant hätte und wie das so gehe, welche Taktik und Überlegung muss man haben, um sich mal vom Hausberg wegzutrauen?

Nun, ob man sich mal vom Hausberg wegstraut, auf die Gefahr hin abzusaufen, hängt davon ab, ob man bereit ist etwas zu riskieren, das Vertraute zu verlassen und neue Chance zu ergreifen. Ob man es wagt, das eigene Können und seine Erfahrungen zu nutzen, um weitere Erfahrungen zu machen und seine Fertigkeiten zu verbessern. Aber einen Garantieschein gegen Absaufen gibt es nicht. Die Überlegungen vor dem Flug handeln über die voraussichtlichen Möglichkeiten aufgrund des Thermikbeginns, Thermikdauer, Basishöhe, Talwindsystemen und vor allem der Stärke des überregionalen Windes (leider beim Gleitschirmfliegen sehr wichtig). Diese Faktoren, zusammen mit den geographischen Gegebenheiten (Gebirgsketten, Talsprünge, Luv und Lee), ergeben einige brauchbare Streckenflugmöglichkeiten, die man dann nach Tagesfort  Einst  ng des Könnens ausbauen ödet reduzieren kann. Daran können wir uns halten, bis der halbe Flugtag vorbei ist, oder wir checken das grob, um im Laufe des Flugtages auf Wetter-, Wind- und Thermikentwicklung zu reagieren. Es gibt keinen Garantieschein, dass die zu erwartenden Flugbedingungen eintreffen.

Bis dahin halte ich mich ja noch ganz gut an die Theorie. Aber nun geht es an die Praxis. Und da mein Fluggerät ein Gleitschirm ist mit einer Gleitzahl von ca. 7, sich damit Thermik und Hangaufwind extrem effektiv nutzen lassen, lasse ich beim Fliegen so ziemlich alle Überlegungen betreffend der Polare, bestes Gleiten, minimale Abflughöhen, Höhenbereich des besten Steigens etc, außer Betracht, schließlich fliege ich kein Segelflugzeug. Ich drehe ein, sobald mein Vario 2 Sekunden anschlägt und kurble so effektiv wie möglich, bis ganz sicher genug Höhe erflogen ist. Und dann geht es weiter in die vorgesehene Richtung oder bei großer Änderung der Wetterlage, in eine neue Richtung. Schließlich möchte ich noch länger fliegen und bis zum Thermikende um 20:00 Uhr gibt es noch einige

Aufwinde auszukurbeln, viel Spaß zu haben und viele Erfahrungen zu machen. Bei zu schnellem Flugstil oder bei Fehleinschätzungen lerne ich auch etwas dazu. Dies ist jedoch meist die letzte fliegerische Erfahrung des Tages. So erging es mir auch recht oft. Doch die Erlebnisse beim Rückmarsch aus unwegsamem Gelände und die Begegnungen beim Autostop möchte ich nicht missen, oft muss ich breit schmunzeln beim Rückblick daran. Wie wir uns auch entschieden haben, schnell oder hoch zu fliegen, diese oder jene Route geflogen zu sein, die Aufgabe zu groß oder zu klein gewählt zu haben, manche Entscheidungen waren richtig, manchmal haben wir unsere Chance nicht optimal genutzt. Und bis zum Abend haben wir wieder was Einmaliges erlebt, unsere Erfahrungen gemacht und unsere Fertigkeiten weiter gesteigert.

Ob wir dies nun dokumentieren oder nicht: Der eine braucht es zur Bestätigung seines Egos oder zur Motivation in aussichtslosen Situationen, oder es hilft zur Finanzierung des Hobbies bei guter Platzierung. Auf jeden Fall helfen veröffentlichte Berichte über Platzierung und Wettkampf unserem Sport im Ansehen der Öffentlichkeit.

Doch mit oder ohne Streckenflugmeisterschaft, wir betreiben dieses Hobby wegen seiner Schönheit, der direkten Verbundenheit zur Natur und wegen der grenzenlosen Freiheit bei dessen Ausübung. Beim Streckenfliegen kann dies noch intensiver erfahren werden. Lasst euch darauf ein, auch sonst in eurem Leben.

Frank Leschinski

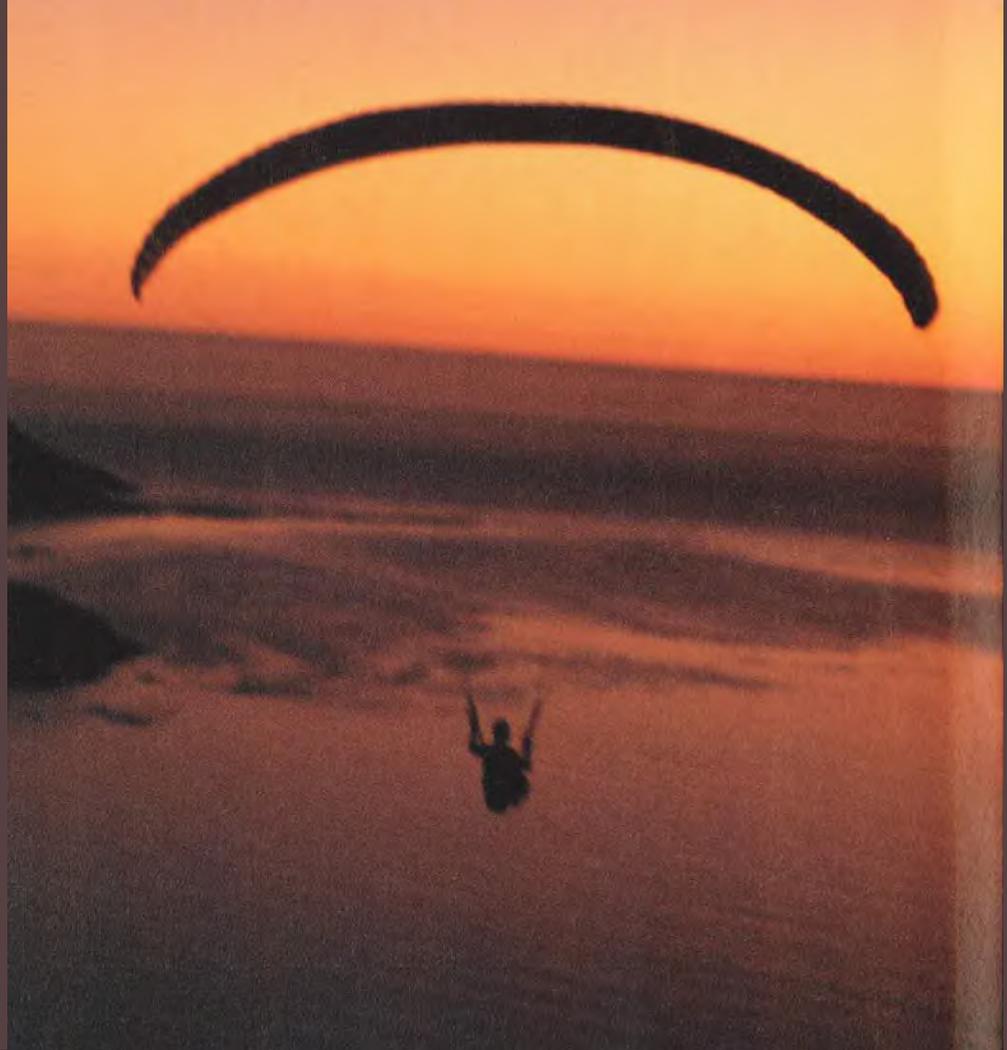




Foto: Martin Schmal

Tandemfliegen:

Neue Dimension in Spaß & Ausbildung

Warum begeistern wir Flieger uns eigentlich so fürs sinnlose, dafür motorlose, Fliegen?

Die Meisten denken doch, wir geben viel zu viel Geld aus, um uns, nur bewaffnet mit ein bißchen Stoff oder Alu, in einen völlig unphysiologischen, lebensgefährlichen Zustand zu bringen. Den Freunden und Bekannten erzählen wir dann in nicht nachvollziehbaren Euphorien vom freien Fliegen und den Heldentaten, die wir auf dem Weg zur Verwirklichung des alten Menschheitstraumes vollbracht haben. Die meisten Nichtflieger hören mir dann zu, weil sie sich über meine Begeisterung und leuchtenden Augen freuen; der Inhalt ist in Wahrheit für sie nicht faßbar.

Dieses Jahr nahm nun meine heimische Flugschule, einen neuen Punkt in ihr Ausbildungsprogramm auf: die Passagierfluglizenz. Damit könnte ich meinen Freunden das Gleitschirmfliegen natürlich viel näher bringen. Der Eingangstest unseres Fluglehrers, brachte uns allerdings doch ganz schön ins Schwitzen: eine Leitliniennacht mit halb eingeklappter Seite in

1.8sec und eine saubere, zügige Steilspiralenausleitung ohne Pendeln und Nicken. Da für diesen ersten Kurs nur 2 Personen angemeldet waren, konnten wir am ersten Tag 8 Stunden Intensivtheorie durchziehen. Zu meiner positiven Überraschung stand bei uns besonders die psychologische Betreuung des Passagiers im Vordergrund. Themen, über die man sich als regelmäßiger Flieger selten Gedanken macht.

Meine Erwartungen in jeder Weise übertroffen haben allerdings dann die Flüge. Mein Partner, ein 747 Pilot bei einer bekannten Airline, und ich konnten uns in der Luft unterhalten, Geländedeformationen gemeinsam besprechen, Landeinteilungen gemeinsam besprechen, Fehler gemeinsam analysieren. Bei diesem Teamwork waren die 10 Flüge als Pilot und 10 als Passagier schnell gesammelt, obwohl sie einen gleichermaßen kognitiv forderten. Nachdem wir uns an die höheren Steuerdrücke und die Trägheit des 40m² Segels (Astral Twin) gewöhnt hatten, folgte am letzten Tag die »Abnahme« durch den Fluglehrer: Abstieghilfen standen auf dem

Plan. Nach diesem Flug nun mit einem erfahrenen Fluglehrer und Langjährigem Wettkampfpilot haben Wing-Over und Steilspiralen eine völlig neue Bedeutung in meinem Gleitschirmleben bekommen. Ich denke jetzt, daß man Fehler und Lehrinhalte nirgends so direkt und praktisch vermitteln kann, wie beim Tandemfliegen. Eine Basis für neue Gespräche und das Gemeinschaftsgefühl wurden ebenfalls verstärkt, da so ein Passagierflug enorme emotionale Eindrücke hinterläßt.

Alles in allem war diese Ausbildung ein echter Gewinn und brachte mir, wie noch keine Fluglehrerstunde zuvor, ausgesprochen viel Spaß. Für mich eröffnet das Tandemfliegen eine neue Dimension in unserem Sport mit extremem Werbepotential und Spaßfaktor. Es sollte weiterhin gefördert werden. Bleibt schließlich nur noch die Frage, warum ist die Dritthaftpflichtversicherung so teuer?

Klaus Stelter

Akt'v Gleitschirm Fliegen

Ein Blick hinter die Kulissen: Wissenswertes über die Entstehung eines nicht alltäglichen Projektes von Charlie Jöst



Als Peter Cröniger vor 2 Jahren dem DHV-Lehrteam seinen Vorschlag für den neuen Lehrfilm vorlegte, ahnte keiner von uns, auf welches Abenteuer wir uns da einlassen würden - nicht einmal Peter selbst. Unser Anspruch war hoch: Mindestens so gut und informativ wie »Starten - Steuern - Landen« sollte das neue Video werden. Dabei wollten wir die wichtigsten Inhalte des Performance-Trainings anschaulich und umfassend darstellen - so wie sie vom Lehrteam erarbeitet und verabschiedet worden waren.

Mit Peter Cröniger und Christoph Kirsch stand mir als Filmemacher wieder das bewährte Piloten-Team der vorangegangenen Lehrfilme zur Verfügung - ergänzt mit Mike Kling, der für die Eingangssequenz vorgesehen war. »Spielerischer Umgang mit dem Schirm« stand im Skript. Wer kann das besser als Mike Küng? An einem heißen Augusttag im Jahr 1998 begannen in Österreich die Dreharbeiten mit Mike an einer von ihm ausgewählten Hangkante von 5 Metern Höhe. Inzwischen standen auch die von den Herstellern zur

Verfügung gestellten Ausrüstungen bereit. Es ist gar nicht einfach, eine Auswahl für die Geräte zu treffen, ohne dass sich nicht irgendein anderer Hersteller oder Händler übergangen fühlt. Aber eine gewisse Kontinuität muss im Film gewahrt bleiben, sonst kann nicht vernünftig nachgearbeitet werden. Außerdem: Die Piloten würden im Film an die Betriebsgrenzen des Schirmes gehen - da sollten sie ein ihnen vertrautes Gerät fliegen.

Mike entschied sich für den X-Act von Nova. Gekleidet mit der von UP bereitgestellten Fliegerkombi in Gelb, einer Farbe, die sich sehr gut von den Hintergrundfarben abhebt, zeigte er vor der Kamera sein beinahe unnachahmliches Bodenhandling mit dem Schirm - bei 35 Grad im Schatten und gekleidet für 3000 Meter Höhe. Aber die Fliegerkombi musste sein. Wenn schon die Schirme wechselten, dann sollte wenigstens die Kleidung während des gesamten Films gleich bleiben. Mike schwitzte so sehr, dass zwischendurch immer wieder die Kombi ausgewrungen werden musste! Filme machen ist ein an-

strengendes Geschäft - wie gut, dass Profis wie Mike die Strapazen klaglos ertragen. Sie wissen, nur das Ergebnis zählt. Und dafür lohnt es sich, auch mal zu leiden.

Das geht alles zu glatt. Wo ist der Haken?

Wir hatten eine gute Wetterphase erwischt, und schon am nächsten Tag ging es weiter zum Venetberg. Nicht nur der Kulisse wegen, sondern auch wegen der guten Toplandemöglichkeiten. Denn Christoph Kirsch sollte wieder mit der Spezialkamera am und aus dem Schirm filmen, und dafür sollte die Kamera mehrmals ummontiert werden. Briefing, erster Test mit den neuen Digitalkameras und Anpassen der Fingerkamera an Christofs einzigartige Fußbrettschlaufenangelrutschspezialhalterung mit über 2 Meter langem Ausleger.

Die Idee: Peter und Christoph fliegen identische Schirme, tragen identische Kleidung und



fliegen dieselben Manöver. Damit würde ich später die Aufnahmen aus Christophs Fingerkamera (den ich ja wegen des Kameraauslegers nicht von außen zeigen könnte) mit den Außenaufnahmen von Peter kombinieren, denn Uhrzeit (Schatten) und Wolkenbild wären identisch und verwirren nicht den Zuschauer. Soweit die Theorie. Einzige Voraussetzung: Die Kameras laufen zuverlässig - und keiner meiner Piloten säuft ab.

Nach der ersten Zwischenlandung von Christoph sichten wir auf dem mitgeschleppten batteriegespeisten Monitor das Ergebnis: Alle Aufnahmen sind gelungen. Christoph ist wunderbar klar, scharf und zentriert abgebildet, jeder seiner Handgriffe ist zu sehen - es ist fast schon gespenstisch. Wo ist der Haken? Schnell werden Kassette, Akku und Linse gewechselt. Mit dem Superweitwinkel auf der Fingerkamera soll Christoph jetzt zusätzlich die Kamme formatfüllend einfangen. Und schon hängen die beiden wieder am Himmel. Die Mittagsflaute setzt ein. Tiefer und tiefer entschwinden sie unseren Blicken.

Auch die anderen Freiflieger können sich nicht mehr halten.

Gerade als wir uns oben auf eine gemütliche Brotzeit eingestellt haben - schade um die verlorene Zeit, bis die zwei wieder mit der Seilbahn oben ankommen werden - tauchen Peter und Christoph wieder am Horizont auf. Auch die Funkverbindung steht wieder. Beide konnten sich auf der anderen Seite des Berges nach oben kämpfen. Stolz auf meine Piloten nehme ich den Sonnenschutz von der Stativkamera und filme Peter bei den nächsten Aktionen. In einer Steilspirale schraubt er sich vor der Kamera an uns vorbei in eine tiefe Senke. Durch die extreme Teleoptik sieht es aus, als drehe er geradewegs in den Hang. Hoffentlich wird das später keine Probleme bei der kritischen Begutachtung durch das Lehrteam machen. Aber eine Steilspirale im blauen Himmel wirkt fad, und man kann überhaupt nicht den enormen Höhenverlust erkennen.

Am Nachmittag haben wir schon ein Viertel der geplanten Aufnahmen im Kasten - glauben wir.

Daher kommt jetzt zum Abschluss ein Kameraflug aus dem Doppelsitzer, um einige Szenen aus der Luft einzufangen. Ich darf bei Christoph mitfliegen, und unterwegs wollen wir Peter beim »Nicken um die Querachse« und »Rollen um die Längsachse« filmen. Mit mäßigem Erfolg, unser Sinken ist zu hoch und die Beweglichkeit der Kamera ist eingeschränkt.

Der Wind hat gedreht, und wir müssen den Startplatz wechseln. Die Kommandos sind genau abgesprochen, denn das Funkgerät darf nur spärlich eingesetzt werden, da es beim Senden die Videoaufnahmen zerstören kann - bei Handys übrigens ein noch größeres Problem. Morgen wird mein langjähriger Fliegerfreund und Kameramann Holger Eichhorn zu uns stoßen. Holger ist kleiner und leichter als ich, außerdem hat er meistens irgendeine verrückte Vorrichtung im Gepäck. Am Wochenende war er für RTL unterwegs, jetzt freut er sich auf die Dreharbeiten mit uns.

Mit der ersten Gondel geht es am nächsten

Morgen wieder nach oben. Holger bringt schon beim ersten Flug mit Christoph eindrucksvolle Aufnahmen zustande, da er weit entfernt von Christoph hängt und sich beinahe in jede Richtung drehen kann. Christoph fixiert ihn bei Bedarf mit den Beinen, und die beiden sind nach kurzer Zeit ein eingespieltes Team. Gewöhnungsbedürftig sind lediglich die lauten Kommandos, die durch den morgendlichen Himmel schallen. Verdutzt schauen die ersten Bergwanderer nach oben und suchen die Ursache des Geschreis. Bis zum Mittag sind zwei weitere Kameraflüge mit dem Doppelsitzer im Kasten, darunter eindrucksvolle Abstiege mit B-Stall und Spirale, und wir können die restlichen Außenaufnahmen für das Kapitel Abstieghilfen angehen. Mit zwei Kameras können Holger und ich gleichzeitig Totales und Nahaufnahmen filmen, was die Ausbeute verdoppelt. Koordiniert über Funk fliegen Christoph und Peter immer wieder an die von uns gewünschten Positionen.

Kurze Abwechslung bringt Rekordpilot Berni Koller, der überraschend über dem Venetberg auftaucht und die Antenne als Wendepunkt fotografiert. Schnell werden die nötigsten Worte gewechselt - Berni ist auf einem Dreiecks-Rekordflug - viel Glück gewünscht, und schon ist Berni wieder auf und davon. Es ist schon beeindruckend, wie gut diese Wettkampfmaschinen gleiten - in der Hand des trainierten Piloten.

Ums Thermikfliegen geht es jetzt auch bei unseren Aufnahmen, denn »Aktiv Fliegen« ist angesagt. Endlich gelingen Vorbeiflüge, bei denen deutlich zu sehen ist, wie der Schirm in der Thermik pendelt, wenn der Pilot nicht aktiv steuert. Und alles vor stahlblauem Himmel. In diesen Szenen werden sich in der späteren Nachbearbeitung bestimmt Standbilder einfrieren und Grafiken einblenden lassen, ist mein spontaner Gedanke.

Am Abend sind alle erschöpft. Wir haben, so scheint es, die wichtigsten Flugaufnahmen im Kasten. Christoph macht sich auf den Heimweg nach Deutschland, und Peter, Holger und ich grübeln, wo wir für diese Hochdruck-Wetterlage, die noch einige Tage halten soll, einen geeigneten Hang und genügend Wind für Peters Rückwärtsstarts finden.

Ein Anruf bei Fluglehrer Hans-Peter Eller bestärkt uns: Auf ins Stubaital mit seinem ausgeprägten Talwindssystem. Hans-Peter hat uns freundlicherweise seine Übungsgelände angeboten. Unser Film ist noch nicht zu Ende gedreht. Perfekt starten und landen sind angesagt.

Weht in Österreich ein anderer Wind?

Das Stubaital empfängt uns am Vormittag mit leichtem Talwind am Zwölfer. Zu wenig Wind für Rückwärtsstarts, aber das wird sich am Nachmittag ändern, verspricht uns Hans-Peter. Der Nachmittag kommt, aber der Talwind bleibt unverändert. Am Abend wird es garantiert blasen - verspricht uns Hans-Peter. Der Abend kommt, der ohnehin schwache Talwind wird noch schwächer. Enttäuscht packe ich die Ausrüstung zusammen, Peter und Holger machen einen Abendflug ins Tal. Als ich unten ankomme, hängt das Stubaital voller Gleitschirme! Hans-Peter Eller strahlt: So eine phantastische Abendthermik hatten sie seit in Jahren nicht mehr. Keine Talwinde, nur laue Lüftchen wehen am Landeplatz. Alle Piloten einschließlich meiner beiden Schwärmen nach der Landung von diesem Abendflug. Ein schöner Flugtag geht zu Ende, und ich habe keine verwertbare Aufnahme im Kasten.

Am nächsten Morgen sind wir auf einem anderen Gelände, das durch eine vorgelagerte Düse garantiert starken Talwind am Nachmittag haben wird, verspricht uns Hans-Peter. Wir nutzen den Vormittag zu Grundeinstellungen für die verschiedenen Rückwärts-Aufziehhübungen. Bei vier verschiedenen Methoden und etlichen Variationen bräuchten wir jetzt eigentlich ein »Scriptgirk«, um keine Einstellung zu vergessen. Peter dampft bei 30 Grad im Schatten in voller Montur und wirft uns ab und zu flehende Blicke zu, wenn es heißt: Noch einmal bitte, Achtung, Kamera läuft...

Die erste Bewährungsprobe - nicht bei Ani

Ich sichte am Schnittplatz das Material, sortiere und überspiele dem DHV-Lehrteam die jeweils besten Szenen. Die Rückmeldungen unserer Lehrteamkollegen sind ermutigend. »Aktives Fliegen« sei im Film nicht deutlich genug dargestellt. Da hilft auch mein Hinweis nicht, dass Chri-

stoph durch das Fußbrett, auf dem die Angelrute für den Kameraausleger sitzt, keine deutlichere Gewichtsverlagerung machen kann. Es stimmt natürlich, dass wir die Thermik am Venetberg gerne stärker gehabt hätten. Peter, Christoph und ich müssen erkennen, dass wir mit den Aufnahmen der anmontierten Kameras unsere Kollegen nicht überzeugen werden. Auch in uns selbst wächst jetzt der Wunsch, bessere Einstellungen abzuliefern. Neue Aufnahmen werden geplant. Wir brauchen stärkere Thermik.

Aktiv Gleitschirmfliegen - lie Zw

Ende Mai 99 fallen wir bei Karl Slezak am Achensee ein. Der Wetterbericht verspricht einige gute Thermiktage. Christoph will die Dreharbeiten auch gleich für die geplante Rettungsschirmöffnung über Land nutzen. Wir wollen zeigen, dass auf den Rettungsschirm Verlass ist und dass die Sinkwerte auch ohne dämpfende Wasseroberfläche kein Problem sind.

Mike Küng als Doppelsitzerpilot und Markus Hollaus als mitfliegender Kameramann stehen bereit. Christoph öffnet den Rettungsschirm wie geplant und landet direkt vor meiner Kamera. Eine zweite Öffnung mit anmontierter Kamera, bei der Christoph nach der Öffnung die Rettung abtrennt, um die Kamera nicht zu gefährden, rundet die Aufnahmen ab. Mike hat es sogar geschafft, mit dem Doppelsitzer im B-Stall neben Christoph »herzufallen«, damit Markus mit der Kamera möglichst lange die geöffnete Rettung filmen kann.

Während des zweiten Fluges schimpft Christoph per Funk über die immer bockiger werdende Thermik. Ich bitte ihn, noch ein wenig auszuhalten, damit wir unser Programm beenden können. Christoph befürchtet - und bald hat er mich damit angesteckt - dass die Aufnahmen mit den Übungen wegen der unruhigen Luft unbrauchbar sind.

Am Abend kommen Peter Cröniger und Karl Slezak zur Begutachtung unserer Arbeit und sind





total begeistert. Christoph wird in den Aufnahmen kräftig durchgeschüttelt und hat alle Hände voll zu tun, den Gleitschirm ruhig zu halten. Das ist endlich »Aktives Fliegen«, schwärmen die beiden. Jetzt fehlen uns nur noch die Aufnahmen mit Fluginstrumenten und Beschleuniger.

Unmögliches wird sofort erledigt - Wunder dauern etwas länger]

Peter Cröniger hat derweil für die Fluginstrumentenaufnahme schon einige Versuche hinter sich und avanciert zum Fachmann für »special effects«. Spiegelungen, Blendenprobleme, Abkippen der Kamera in der Steilspirale - immer wieder überlegen wir am Telefon, wie die Probleme zu lösen seien. Endlich hat Peter die rettende Idee. Er montiert Kamera und Fluginstrumente auf ein dickes Winkeleisen und schnallt sich die ganze Einheit mehrmals an den Körper. Die Aufnahmen sind phantastisch.

Mir ist es inzwischen - dank modernster Computertechnik - gelungen, vier verschiedene Drehorte so zusammenzufügen, dass nur der eingeweihte Zuschauer die Ortswechsel bemerkt.

Auch bei den Zeitlupenaufnahmen hilft der Computer: »Echte« Zeitlupen werden im Film mit höherer Bildfrequenz aufgenommen und normal abgespielt. Bei Video ist das ein aufwendiges und teures Verfahren, für das spezielles Equipment zum Einsatz kommt. Außerdem muss der Regisseur vorher genau festlegen, bei welchen Szenen er die Zeitlupe einsetzen will. Dagegen können nachträgliche Zeitdehnungen die vorhandenen Bilder nur »strecken«, also verdoppeln oder verdreifachen etc, d. h. die Bewegungen

ruckeln wie bei Stroboskopaufnahmen. Der Schnittcomputer »erfindet« jedoch die fehlenden Aufnahmen und erreicht dadurch eine fast ruckelfreie Wiedergabe wie bei der »echten« Zeitlupe. Gerade bei den Starttechniken kommt es auf ruckelfreie Zeitlupen und ruhige Standbilder an.

Kurz vorm Ziel- die unglaubliche Entdeckung des Hannes W. aus T.

Endlich kann ich die erste Rohfassung des Films vorstellen. Das Lehrteam ist von den Aufnahmen begeistert, aber inhaltlich gibt es noch viele Diskussionen. Peter Cröniger quartiert sich bei uns in Heidelberg ein. Wie bei »Starten - Steuern - Landen« ringen wir tagelang um einzelne Szenen oder Kommentare, telefonieren mit einzelnen Lehrteamkollegen. Endlich ist der Film so, wie ihn alle akzeptieren können. Auf den Regionalversammlungen 99 zeigen wir erste Ausschnitte. Ende gut - alles gut?

Technik-Referatsleiter Hannes Wenninger ist der erste, der es entdeckt: Die Befestigung des Beschleunigers, den Peter Cröniger im Film benutzt, ist seit einem Jahr nicht mehr zulässig. In den verwendeten Karabinern können sich bei Einklappen Schirmleinen verfangen. Da hilft auch mein Hinweis nicht, dass zu Drehbeginn diese Befestigung noch legitim war. In einem DHV-Lehrfilm darf kein unzulässiges Teil verwendet werden. Alle Aufnahmen, in denen diese Karabiner zu sehen sind, müssen neu gedreht und danach im Video ausgetauscht werden.

Unser Ehrgeiz ist geweckt. So kurz vorm Ziel werden wir nicht klein beigeben. Ohne zu Murren macht sich Peter wieder an die Arbeit. In den letzten Sonnenstrahlen des alten Jahres gelangen ihm die entscheidenden Aufnahmen. Im Februar 2000 ist der Film abgeschlossen, der Kommentar des Profisprechers angelegt. Jetzt entscheiden unsere Piloten und Piloten, ob der Film angenommen wird. Die Nachfrage übertrifft alle Erwartungen, die zweite Auflage des Videos ist bereits verkauft. Herzlichen Dank an alle, die zum Gelingen dieses Projekts beigetragen haben.

Leistung - aber sicher!

PA 70

Der
Hochleistungsintermediate



Streckung 5,73

DHV 2

[beschleunigt 2-3 bei 51 km/h]

PARATECH

D/A:
Abramort Int. GmbH
Gmfenstr. 26
0-83099 Brannenburg
Tel. +49-8034-1034, Fax 3389
email lnio@Amosnortda

CH:
PARATECH AG
Peppelstr. 4
[H= 9050 Steinegg
Tel. 071-7873031, fax 7873032
email Porettech@bluewin.ch

www.PARATECH.ch

Sonderkonditionen exklusiv für DHV-Mitglieder!

unicomdirekt

Juli 2000

Sehr geehrtes DHV-Mitglied,
 dank einer Kooperation mit dem Deutschen
 Bank- und Kreditverbänden können wir Ihnen wieder
 ein attraktives Mobilfunkangebot mit Sonder-
 konditionen anbieten.

Sie erhalten als **DHV-Mitglied** die **aktuelle**
 als **unicomdirekt D2** **Siemens C35i gratis** mit **100 Freiminuten** und einer
Fun Top Tarifierung, mit der Sie **10%** der monatlichen Grundgebühr
 zahlen. **10%** ermäßigen Sie keine Anschluss- oder
 Deaktivierungsgebühr.

Ein weiterer wichtiger Vorteil für Sie ist die **unicomdirekt**
 als **DHV-Mitglied** nehmen Sie automatisch an
 allen Tarifsenkungen in Ihrem Tarif teil.
 Überzeugen Sie sich von diesem Angebot.

Mit freundlichen Grüßen
 Ihr unicomdirekt Service-Team

**WAP-Handy
 Siemens C35i
 gratis¹⁾**



- DHV-Sonderkonditionen¹⁾**
- 100 Freiminuten inklusive
 - Komfort-Einzelgesprächsnachweis inklusive
 - Sie erhalten das Siemens C35i gratis (im Wert von 499,- DM)
 - Sie zahlen 10% weniger Grundgebühr (Ihre Ersparnis: 60,- DM in 24 Monaten)
 - Sie zahlen keine Anschluss- und Deaktivierungsgebühr (Ihre Ersparnis: 118,95 DM)
 - Sie bekommen Ihr Handy umgehend zum persönlichen Wunsch-Liefertermin und -Lieferort
 - Bei vorhandenem eigenem Handy sind Sie zusätzlich 6 Monate von der Grundgebühr befreit
 - **Ihre Gesamtersparnis: 816,95 DM**

**Inklusive
 100 Freiminuten⁴⁾**

- Siemens C35i gratis**
- Kleines und 110 g leichtes Dualband-Handy zum Abrufen von Internetseiten
 - Bis zu 180 Stunden Stand-by und bis zu 5 Stunden Sprechzeit²⁾
 - Extragroßes Grafik-Display
 - Bequemes Schreiben von SMS-Nachrichten durch Textvorerkennung
 - Viele Sonderfunktionen:
 Z.B. Vibrationsalarm, Taschenrechner und Wecker

**connect
 SEHR GUT
 Heft 04/00**

**sofortbestellung und Infos
 01 80/24 24 6**
 Oder im Internet unter www.dhv.unicomdirekt.de
 Informieren Sie sich jetzt über aktuelle Preis- und Tarifsenkungen. Die Preise können sich zu Ihrem Vorteil verändern!

unicomdirekt D2 Fun Top **mannesmann**

Monatliche Grund-Gebühr	Monatspreise Inland		
	Standard	BestCitySpeciel	BestCity
DIV1 22,46			
Freizeit (Mo. bis fr. von 17 bis 8 Uhr)	DM 0,39	DM 0,15	DM 0,39
Geschäftszeit (Mo. bis fr. von 8 bis 17 Uhr)	DM 0,99	DM 0,15	DM 0,69
Wochenendzeit* (Fr. 20 bis so. 24 Uhr)	Dm 0,15	Neu	

Taktung 60/1 Sek.,...

¹⁾Angebot für Mitglieder des DHV. Gesprächs-Geb. gem. unicomdirekt D2 Preisliste, gültig bei Bestellung bis 31.08.2000, nur in Verbindung mit einem unicomdirekt Mobilfunk-Kartenvertrag, Vertragsdauer 24 Monate. ²⁾Sprech- und Bereitschaftszeiten sind netz- und akkuabhängig und können variieren. ³⁾Wahlweise Taktung 10/10 Sek. gegen Aufpreis von 5,- DM monatlich. ⁴⁾Einmalig 100 Freiminuten ins nationale Festnetz in der Freizeit (17-8 Uhr), ausgenommen Sonderrufnummern (z. B. 0 18 02). ⁵⁾Gilt auch an bundeseinheitlichen Feiertagen. Alle Preise verstehen sich inklusive der gesetzl. Mehrwertsteuer. Stand 01.06.2000. Änderungen vorbehalten.

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

Deutsche Streckenflugm



HG FAI I

Platz	Name	Verein	Gerät	Punkte
	Ischortschentaler Ralf	DC8 Rügeldran	Icare laminarS1	946
	Vogel Karlheinz	Nordbayrische Nachent.	Meyes C88	636
3	Miedehoff Ralf	IX Weß Hocharnerland	A.I.R. Mos	596
4	Nallmandubee Macs	09 C fohennellies	A.I.R. Alos	531
5	Wilde Roland	NC Südschwarzfeld	GuggemosRCS	522
6	Ylist kihar	Althof brachen	A.I.R. Ales	514
7	Schwiegerhausen Corinna	LMmakder Df 1	hes 18espeed 4	490
8	Alemshäfer Mai	274 Ruhpolding	Icam Laminar ST	489
9	O'WK' Gerne	Re hön nahrenborstel	Baufel Nistet	440
10	fairer firmen	KB Ruhpolding	3autek iwister	410

GS offene Klasse

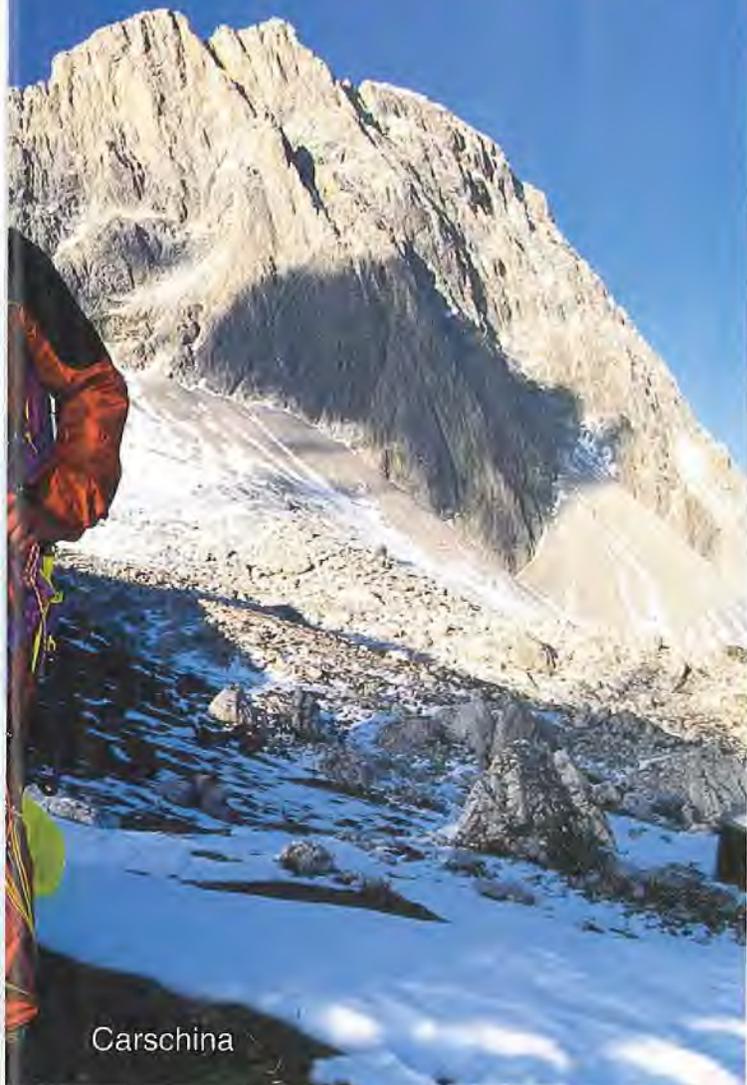
Platz	Name	Verein	Gerät	Gesamt
	Gschwendler Sepp	DK Tegenseer mal	Idol fillenium	607
	Rinners Kai	GSC Hochries Samarberg	Sigma 4	525
	Schiele Willi	GSC Naherlöche	eGidersheram	514
	Straub Andreas	11C Tegemster lal	Sing Stratus	511
	Martens Burkhard	Lenggrieser GS Theger	Im Nets Boomerang	311
	Brandt Richard	DK Jegermster lal	UlLues	359
	Stadler Nenbert	GSS Werdenfels	Idol See	349
	Brunner Willi	DK Jegermster lal	f reell Oxygen	310
	hehe Martin		Sing eal	298
0	Grassmann Georg	Althaus Rad Reichenhall	Idol Sector	28d

HG FAI II

IM

Platz	Name	Verein	Gerät	Gesamt
1	Niederhoff Rd	NC West Nahsauerland	AIR Ales	703
2	Nelmannen14arcus	f11 Hohenneuten	AIR Mos	626
3	Wust falhar	Althof Drachen	AIR K	601
4	lehmann Inist	Nordbayrische Drachent.	fliebt Design /Bxlary	351
5	Neumane Uli	Weiden	A.I.R. Ales	231
5	Grübet Arno	flogsport fennetal	AIR Ales	213

Meisterschaft 2000



Carschina

Foto: Martin Schödel

Zwischenwertung vom 1.6.2000

3 111 ue Jeesche Aekorde Im Gleitsegebereich Große FAI Dreiecke der Drachenpkten

sponsored by



BRÄUNIGER
FLUGELECTRONIC

Der Start ins neue Jahrtausend beginnt äußerst vielversprechend. Gleich zu Beginn der Saison, am 22.3.2000 flog Burkhard Martens mit seinem Boomerang vom Thurmtaler eine neue deutsche Bestmarke mit 20,42 km/h über ein 50 km FAI Dreieck, Vom gleichen Startplatz verbesserte Sepp Gschwendtner (Edel Millenium) am 214 seine beiden Rekorde vom Vorjahr von gleicher Stelle. Er verlegte seinen Wendepunkt diesmal nach Sterzing und erzielte mit 152,6 km Gesamtstrecke einen neuen Deutschen Rekord über Zielrück, wobei er gleichzeitig die Geschwindigkeitsbestmarke (i.00 km Zielrück) auf 26.62 km/h verbesserte.

Neben diesem Rekordflug hat der Vorjahressieger noch einen Flug über 109,3 km vom Wallberg und ein FAI Dreieck vom Hochfelln (92,8 km) zu Buche stehen und führt damit wieder die Zwischenwertung in der offenen ,Klasse an.

Auf Platz 2 folgt Kai Richers mit einem ZR vom Jenner nach Kössen , einem Zielflug mit angehängter FS vom Hochfelln nach Liezen sowie einem Dreiecksversuch mit 124,8 km vom gleichen Startplatz. Dritter ist Willi Schierle, mit Flügen aus dem Herbst, sowie einem FAI-Dreieck vom Nebelhorn.

In der Sportklasse führt der Titelverteidiger Franz Hirtl (Apco Allegra)mit zwei FAI-Dreiecken vom Hochfelln über 85 und 103 km .Es folgen Torsten Hahne (Edel Confidence) mit 2 Flügen vom Thurmtaler und vom Gitsch und Manfred Nebel (Helix).

Während bei den Gleitschirmpiloten der Thurmtaler

GS Sportklasse (Gütesiegellklasse max 1-2)

PIA	Name	Verein	Gerät	Gesamt
1	Nullfrau	GIC	Apco Allegra	376
	Iahm Wen	DE Iegernsem ial	Edel NDdome	308
3	Nebel Naelied		HelixS	138

GS - Tandem

Platz	Name	Verein	Gerät	Gesamt
1	Staudacher Medt	Albatros Bad Reichehall	Swing NW fwim	111
1	Dajak Di	Oslwindreunde	Admace Sipa	95
3	IauNer lh)		Delta fly Magoun	16

4
2

für die »Frühjahrsklassiker« der beliebteste Ausgangspunkt für erfolgreiche Strecken war, drängelten sich die Drachenflieger wie gewohnt an der Emberger Alm, Erstmals in dieser Saison beweisen die Piloten, daß in diesem Gelände nicht nur flache Dreiecke über 200 km machbar sind sondern auch FAI Dreiecke. Das spektakulärste Dreieck gelang Jürgen Tulzer am Karfreitag (21.4) über 204,8 km. Völlig neue Wendepunkte (Lachwiesenhütte bei Toblach, Heiligenblut und Oberwellacher Hütte am Spitzegel) ergaben das bisher größte von diesem Startplatz erfolgte FAI- Dreieck. Er sicherte sich damit nicht nur 410 Punkte für die Streckenflugmeisterschaft, sondern eine freie Woche Aufenthalt auf der Emberger Alm ,spendiert von Wolfgang Sattellegger, dem fliegenden Gastwirt am Startplatz. Ähnlich weit flogen am gleichen Tag der Ligapilot Ralf Miederhoff mit seinem Atos, der es mit den Wendepunkten Zirnsee am Sonnblick, Col Rosson und der Blümelhütte an der Windischen Höhe auf 197,7 km/h brachte. Ebenfalls auf einem Atos gelangen Lothar Wüst vom gleichen Startpunkt zwei flache Dreiecke über 155 km und 192 km.

Führender in der Gesamtwertung ist der Ligapilot Ralf Tschurtschentaler. Er dokumentierte ebenfalls 2 flache Dreiecke über 182 und 160 km von der Emberger Alm und ein FAI-Dreieck über 173,4 km vom Rauschberg als Deutschlandflug. Gut in Form ist auch die Weltmeisterin Corinna Schwiegershausen: mit einem Zielrück über 107 km und einem 151,5 km FAI-Dreieck jeweils vom Hochfelln bewies sie, daß sie wieder Spaß am Streckenfliegen gefunden hat.

Der spektakulärste Flug gelang dem Mannschaftsvizeweltmeister Marcus Hoffmann-Guben: Da der Ligadurchgang für diesen Tag abgesagt war, blieb er daheim auf der Schwäbischen Alb und dokumentierte am 05.05. einen Flug über 282 km von Geislingen nach Thionville in Frankreich. Dies ist das faszinierende an der Streckenflugmeisterschaft: freie Wahl des Startplatzes, der Strecke und des Zeitpunktes. Die ersten 2 Maiwochen lassen vermuten, daß weitere spektakuläre Flüge dokumentiert wurden, bis zum Redaktionsschluß (25. Mai) lagen diese alle jedoch noch nicht zur Auswertung vor. Ich prognostiziere bei einer anhaltend günstigen Wetterlage in den Bergen Rekordergebnisse in diesem Jahr.

Nicht so begünstigt bisher waren in diesem Jahr die »Ftchlandklassiker«. Es gab zwar eine Jahrhundertsonnenscheindauer, aber besonders der Nordosten war zu stabil und trocken und ermöglichte wenige große Strecken.

Bisher wurden so viele Flüge zur Auswertung eingereicht wie noch nie um diese Zeit. Die neue Klasseneinteilung bietet neuen Anreiz und auch die neue Bewertung der Aufgaben findet positive Resonanz bei den Teilnehmern.

Rudl Bürger



Dem	Pilot	Fluggesellschaft	Startplatz 1. WP Lokal im	Anflug 2. WP 811	Siedplatz 3. WP bei IS laudung Funke
05.09.99	Hia Frau	Proo Eaglebeera	Ereneropt Walksee Kirche 44,5	6210 Steinleigalm 2	Schwaigs Flocke Streubieger Haus 89
15.09.99	Stadler Heltherr	1315 AI	Wink 15	IS 1	Gramm 15
05.09.99	Iliael Hanle5	Neir S	Steerleindie Widrogel 95 593	10 1925 1,51	AbelMalm ES Herd 68
11.09.99	NA nried	Mem Omega 3	weih Weiherm 35,2	IS 319 flu15ebem 1,51	Brunmi Brie 170
11.09.99	Pieper blaffe	UP I stape	Gee Umerbodme 61,4	11 91lla fessel 175	leer Wel taref Sattel 106
11.09.99	SaMie 45111	See Gliders Kimm	Vemer beugel Hofe 79,6	59 Sinn'emalm 1,15	VerniBS Yael flS 139
11.09.99	liee NriMI	Adance Omega 3	besä en ⁹ es Sidelom 71	11 5 flf Kirche 1,15	Brunnen Bauen 135
12.09.99	Stadler Heribert	Edelleider	Osedelder Wieg ES 45,1	110 175	Ilimmenbia Parndarr hammenbach Padelau 79
13.09.99	Pieper Mai	UP have	freith Vinerbodere 60,4	110 135	hier Sie Pel laxer Sattel 106
13.09.99	Sch ⁹ rie Willi	Gim Gliders Boomerani	Saooreat fisi Mim Kie ⁹ 's 118,4	iR 175	[Mir Kimbe Wie hehe 231
13.09.99	Kail ⁹ Reimt	Nova Vertu	Oderfelder Jegelbem Ei 411	iS 175	GrainauSchwimbend GrainauSchlombad 77
14.09.99	Geld Uh kh	Aha Cargo	Hahiedamer larbelellieBS 47,6	ISIS? 1,51	565ige9arn Bi Himgelghf 51

Delea	Pilot	Fluggesellschaft	Startplatz 1. WP 161 km	Anflug 2. WP 311	Siedplatz 3. WP bei 00 Arm Diele
05.01.01	Visaer flus	Pro hie larget	bliradot del 1. las Fatma SP los Wies 331	2lag3 1,5	Torfe del line Puerto Maos 15 51
27.17.00	Räche Man	Sinn Wal	Hoille km Hode Peren Gipel 62,6	ZR 1,75	Form Hiflie Feime Niche 110
27.02.010	GMilea	SinMdiirel	Coldi Serrai heidä Pregoli 731	00 1,75	SetommEirile Semona Kirche 41
01.03.10	lichimilnei Sepp	bei Menem	Baum Hi Ceigii 171	110 1,15	Barsano kupp 36 mre Rampe 135
06.93.00	lebe Mardi	Siege isiral	Moie irem MontePee Eipitel 61,6	iS 115	Feiraso gehe rossso Siehe 110
0103.00	Saar Peter	Boom	Mime Wo Si Khie hehe 41	110 1,15	Nee NW Sam delfee 107
31.03.00	Gswaillier 1 epp	Edel Millen r n	Wallberg 19	110 Mallele IS 55	Wallberg Gelet 91
91.04.10	115145Bifelom	leo Eufese	Niedere liebgral Hulk 39,5	110 135	gidelsberh Bi Diekempff 111 39
08.04.00	ilfir Holger	Selig Vales	Westendorf IS Eregeig	1 1	Wesender 1 9 38
160435	Munarieyer Viel e	Arlinrie Omea 3	8e5ro4e FP IS	1 1	Beeill 42
1104.10	Dajel, Uli	Adrate Mma	St. Andre Doml ke 10,1	14194P 1,51	Chaliel SP Pmdi Haute Bleue 95
31.01.00	Gramer Se ⁹ n Edel 6111 lieiure		Iturelalef Sterling BM. 1526	ZR 1,75	51alpin Seipen 267

Damm	flagg LU	Sada& 1. 9 letal Mh	Aufn J. WP 11	Startpunkt 3.1e. Ziel bei IS Paha
21.04.00	Amen Sehasun	Swing Askal II	Imberger Alm	1D Salleamhaus Gelded Arlenie Salleleggehas
11.04.00	Nabel Hanked	lieh S	am NÄ Uhtertia	4129IP ff lamme Lugno
21.0400	Roche MulM	Wog Astral	Ihumaler	IR Ihumaler IS Ihumaler TS
31.0400	land liana	Adante Omega 0	dualulei	002417 Sillan Kiele Hmhainehus Hem
71.14.00	Grietal Reale	Sweedsstrel	Embe et Alm	13 Sumlegghans Radberger Alm Sallelegerhaus
1101.00	Nilhe Wen	Hal Conadere	Duale	ID Inumlim 13 Inumiale 13
11.0400	Mulm Bialein Udo	Acoo Bughera	trimmet Alm	IR Irden Kirche Radberger Alm
11.01.00	Haller Hamm	Ihebild Emeim	ielienfeld	WVZ Zelleraub Bi Sallelegerham
11.0101	Collumanniartiger	ditarcoligma A	duanale	21 Siamni Stäpen
11.04.00	Ialler @IM	Della IH Magna	111Hud	2R IP Immo LP laune
11.01.00	Iad Andreas	Hordien	dumaler	031117 Sillan Kirche Niederrasen
11.01.00	Baal Nminik	krame Sipa 3	hmiale	IR Ihmalm IS Ihurraler 1f
21.01.10	Iunner Willi	fis ⁹ Oxygen	Walberg	7045 Walthem Cipel Hada* Kimhe 21)
21.24e	Bommen Iiemes	Gin Gliden dem	über	II Labe kuel CH
11.0100	Imsberger Ihaenes	km ha	IhuraWer	ID Ulan Kirche Sillan Kirche
21.01.00	Ihober Ithiehen	iweg klud	Ido Nel kmen	IS Inper Hei Ulren IP
21.04.00	Sackenhomel kel	feek Heia	Immlaie	IR Iumaler 5 Iumaler IS
21.01.00	Penner Ifoan	Iwing Amm	hhemei Alm	II 0 Grelenbum laiedhol Geldeck kam ne
21.0000	Schindie Ruceri	Airea Cesa	Mai	KM Ihem) Halm Rande
71.04.00	Irnals Babel	Mace Smina 1	Ihmaler	101 9 Gisth ES heda*
21.04.00	Ibinger frank	Swing APral	'immer alm	13114P Salleleggei haus Grelenburg 17
211400	Red Weigang	AgeBagleem	hemm Ah	ID Salmehaus Sallelegghaus
21.01.00	BrandIRkard	UP Blues	Ihumale	10141e Stäpen Brunek 3149,621
I PA	Pinn Ilkhu	Akme «8	Imhemm Alm	110 degelberg ariellal Gmlanburg frielhol
21.04.00	Gnauer Hau	NN wvv	dumaler	2R Schell HeMek &Idol Heintels
21.11.00	Studechea Rohem	Swing Irtal	Iloalaler	MO Stäpen kVA Polhoher Ial
21.01.01	Mähder Ithomas	Now Probe	Brennkopf	11 V Schweins duche Schwaigs Brücke
7235.00	Hada dem	OronePremo	durealer	10147 durnia ler 5 leise Um

Damm	Plul	Iloggeral	Startplele	Aula	Starleeki
			1. 415 blal km	2. IIP HF	IHR Ziel bei IS Iamung Pude
11.04.00	Kad buchlm	CHeads Memo	Siel Ilmenioe	110	kel Gijel
23.04.00	Khei Jira	Iime Vom	Idminoe	Km	Sei
15.01.00	Nach Armin	Sang Halm	Idminoe	135	49
230100	Gehabdean Ieia	Edel 61 Ilenium	hobeigor Alm	140	Walgerke
16.04.00	Iirli f ma	Apco Allegra	Zelhenkoel	175	Sellaegerhaus
16.01.00	Schelm Ickhal	Akeme Harmony	Idel 61 Ilenium	1511P	kgelala
16.01.00	Emd RidaM	13P Bhes	Ruaalspeme Hinde	15.1	Iossenack
26.04.00	Neak Ani	free3 Iardic Pim	848	1410	123
75.0100	Gruesmann Irem	Idol Seier	Hohlelle	Passauer Hulo	Ieidee Osiale
26.04.00	Slaudeher Roberl	Swing Askal kir	Korai	EH 0	WalmeGaluler
010300	khaor Edle	Airiarelasmony	911	7	186
0305.00	PidgerMarie	IPioducts Memo	Hakalle	EH 0	Welkee Osiale
16.05.00	Kleiner Joe!	Swing Agral	Gumwandkopf	Gruneehulle	Dmiilnhömer
16.05.01	Amann Sekalian	MN Amed	leere	11	War 5
060300	Meadmiam delith	Advame Omega 3	Kesen133	175	1mer 13
05.05.00	Kliä Jöäd3	CAProducts vae10	057	175	149
06.05.00	Bordelthiund	Swing Perlus	Hochiale	KIWI	Band Ieg Haus
0305.00	Njek Illi	AdmaceSigna	Grubkad) Seader	151	Bad Reichenhall
07.05.00	Staudaher Rubel	Sieg Iagral Iwir	di 7	151WP	51
01.05.00	Kess Peler	Fred Spear	Nahem	111WP	Vialtom 00
0905.10	Siebold Ilo	NI Hilknima	Ailei021 Alm	Kelkeinet Hale	edelkiew
09.00.00	Straub Andes	Swing Seloce	111	1.5	15
09.0500	Nenner Willi	591151m%	Walten	IS	Vallorg Gijel
1005.00	Siedler Heribeae	Edel Wer	Bausches1111	1	17
30.0300	Mail Selen	1136100	16.7	142417	17
10.0500	Iumouls Bah	Mance Sipa 4	Hillelgalon	Iaahne 31 IIII	Puchknea Alm
1005.01	Gmlandiem Seep	Edel kilienium	qmIager Helle	1.51	Nil im Winkel
			416	131117	63
			Pedegel Alm	1.51	31
			Nahies	fi	Knalmiesee
			15	1	kiserhol
			Rackin	15167	9
			Meerfelder Maar	14.1	Sturpliall
			71.5	02	Meisburg
			Wank	1.5	40
			29.8	1.5	Wank Of
			Wank	11	Teg11f1g 11
			29.8	15	15
			Belnie FP	IS	Wank Bi
			56.3	1	45
			Racklig	BW	Ieg6611 Schwel 01
			Meerfelder Meer	151	Vockereede Ialwerk
			78.5	1.51	56
			Mehrhub	31119	3 Wnhtala II
			00 442111 ahrünle	1.51	Meisburg
			567	1.51	40
			Radig	31119	khleimelecke
			Hemfelder Maar	1.3-1	Modal
			510	1.3-1	18
			bamollem	1.3-1	3 erlatz Ost
			Waubinger Hille	103417	Prim west. Ortsrund
			51.1	1.3-1	63
			daddeln	103417	3wiesehaus
			1.3	1.5	Weincke
			eherm	1.3-1	11
			teilibel Alm	1.3-1	Hahleln 35
			1093	1.5	33
			Walberg	1.5	Mons Alm
			Slenser Iah	2551	He Ald
			Kmwendelseihe	1.5	191
			5213P	1.5	Walberg 5
			16.7	1.54	Omalalliaie
			Walberg	1.54	107
			31. NN dick	1.54	Walberg Gijel
			175.1	1.41	109
			Wau]	21	Ehren i Pagen
			Iagsleensee Oberudarl	1.5	109
			133	1.5	Winkhaus
			Walberg	20	1.5
			Kmerad Bi	1.15	Walmeq IS
			98.1	1.15	Walheu 5
			Walburg	2551	172
			demjoch BS	1.5	145
			96.6	1.5	145
			MW	1179IP	Walberg II
			Mg 01	1.5	Aderneald real
			109.3	15.1	154

Über Lienz



NIIM	Plid	flage191	Slagglal: 1 WP libel he	kik z. WP HF	Ser eit 3.929 Ziel bei IS lardnag Pah+
10.05.00	Brandi Rikhard	UP Blues	Walberg KZEI/c1 BS 118.4 PredigAuhl	11+53 Ullektor Badese 1.58 11 0	Walberg Gipfel Kitzbühel Süd 161
10.05.10	Glasibum kmg	Igel S eckt	Passau Nike 91	Siretegel Hore 1/5	Schleekuke dhe BRaderull 159
10.0500	RicheA Kai	Adeance5rma z	Hethliin Sireder Hülle 151.4	01+15 kansan am Dach. 1.5-1	Hochliin BS Liefen I la sed. 286
10.05.81	Slaudatbk He	Swing dsltal	heckegel Passeuer Hulk V	122929 Kkirer flüle 1.5-1	Sblageleude Mg Unken 83
17.05.13	Streub Andreas	Swig lehn	'Alberg keuljoch BS 166.3	15+05 lagenbach Kirche 151	81talbegipfel Hausall 779
11.05.00	Seich Andi	I ree'1 Frank Plas	Walberg Beschall IP 111	11448 1.5 ZR	81tal96 Gikal Walberg IS 57
118500	Brandi Lad	UP Blues	Walk Etuder Hulle 51.8	1.75 152109	Walberg IS Walberg IS 91
11.8500	Schroler Ichhall	diurde Harriei	Nocheln Grobboard Seiler 31	SBknief helle UI	leime Iodere 57
13.05.00	Kott Andees	Nora Yeder	Hohemoll seil ane Main Kapelle 613	151815 1.51	Hohenpoc: Schieppelende Reichmanns hausen U
14.05.00	Kierdorf lens	Mance hege(Rachlig PIA Edel 51.6	131019 1.5-1	Srairpel031 bleib PLUM 14
14.05.00	Cmeahrm Elan	feeiOggern	Rachlig 26	17 Bassereh	76
121.0501	Ditel Uli	Mance Siel 4	Rachlig 63	05 1	SWhält Heckbaterfeld 63
15.0500	Bauen Alfons	Arfeante Signal	Hochfarin SchillenleibeBS 1086	11-4 Kuhiden IP UI	Hochie112137 Kircher: I. 149
15.05.00	Siedlai Henfert	Hei Serlei	Nuklei Inmalbuhe P14121 103	157211 Ihrihererealm 1.5-1	Na us HartenAbabb NA h inkhiedi 151
15.05.00	Brassmann Georg	Edel Seelen	Predigh191 Straubinger Hele 46.8	51159 15-1	KASchiegel IM fischbarbee 62
15.05.01	Haf fraPt	Aro dilerp	Nahtalk Ürschlaui Kapell 101.2	NI 7 Walkrah z	Weisse Usleui Omi linkerner 136
15.0500	Richars Kai	Arence Sigma 4	Hagella Brollingalm süd Schellenberg 114.8	89199 Males Maus Nahkönig 1.5-1	bedenke Seil blinken 110
15.05.00	Skodachef Rotel	5ml bi hie	Ibecheln GePentePe 51	FS'lie 1.5-1	Neue Osluler Glden 63
15.05.00	%Mei pes	Serig Iren%	Selen Nmewand Hördinger Hülle 503	FSIYI- 1.31	Rota Gurewand heuleschiees 11
15.95.38	Feil Reinbald	dikaAsped	Welk Schmittenholierk 11.3	551181 1.81	Nerille Bi Holler 99
15.05.10	Straub Was	krieg Slatas	Hochbäl Schellenberg 130!	MR Malas Haus Hochkönig 1.5.1	Ioderatre Heutal 115
15.05.00	Keller Peter	Panlech 570	fucheln 8Wkein riAll Schelkebebe 122.3	ishe 1.5-1	tadenelm St. Martin 188
1605.10	Schick 141112	Gin Al'Pen Boomerang	Hebelhorn Ielentatberhaus 83.8	SAI 3 Iahleriamm 11 1	Schalferberg schake 41ildengundhopf 168

Oaism	filterer	Slarp/Inis	Aule	Slarpudd	Oaism	Piks	ruggje 81	5thaleft	Ank	hagle
		1. WP	7. 911	39 Ziel beLIS Laren				L. WR	7.19	3.19P tiel hei IS imidung
		Wal km	hü	Pr/5 le				fatai im	HF	Pskle
12.09.99	Rosfilmen	VP Sowel 1 ₁	fisch	F.Grek	21.04.00	Hake Manhed	kam laminar SI	Herbie	95	9esner Hei
		Unnerbodme	Geppenstein PI	Hierk				16,0	1	16
		965	1,75	169				16,0	15,1	15,1
11.99.99	Kille Roland	Gaggene RCS	Hasch	10	21.04.61	Allearholer Mas	Joara Irina* II	Rausdeng	15,2 U	Pauscferm 15
		benne	Gegenslein BY	0-151K			1199119d Kirche	Barni Hülle	1,5-1	Millera ing
		96,5	1,95	169			160,8	1,5-1	4	
1361999	Floss idman	OP Speed I	Gee	131412	11.0400	Bell Wolfgang	ihahofel Reflex C	Pinlissi	110	Gers
		Allidemail Anienne		Mesch 16				ihumleier 85	116,1	Hochsteinhaus
		84,8	1,51	106				1,75	203	Gais
1319.99	Mine Roland	Guggemor PC1	finseh	19	21.64.00	Bauer Karl	%Nkr Relet C1	Mon che	20	kenn lialen
		Andennall keile	Cegosin 112	feris			Mole laman	larene Hafen		
		142,9	1,95	230			59,0	1,15	9011912	Needod
14.09.99	Wohne Roland	Guggemos RCS	Kandel	16111	11.0100	126mann Emd	fiohDerinn F säug	Siewliff khleppg.		Rehau
		Schwarzwaldklinik		Oberprechal Abzweig				Kulmhach IP	1,51	96
		51,4	7	103				79,7	119	Gellebooe Kirche
69,33 >>	Vogel Karthoe	Mors 232	Cassane	119	21.34.00	Huber Kalkes	llaaleF Freider	Gierger 61m		
		111. lomha	HL. Ceoo	Seano Kirthe			Am Schuldans	Oodrif Anienne	155	Greflenhol 1Grahe
		61,6	1,75	113			36,6	1,15	110	Grefloburg reche
01.03.09	IAS Olga	ihahofel RÜ#CS	lijah	f1	21.04.00	Slighharaw Ludwig	la Movelle len	Emterger Am		
				Log				Strassen Kirche	131,0	Kiehlach Lind B Bähe
		11,0	1	71				116,1	1,15	119
e1.23.00	Idem Kniran	Icam leinar SI	101-4	11144 Rampe	71.01.00	ilader Ulrich	UP Speed	Pfalre,		Gsk fruche
		%Hedarena Kapelle	Plea Sen 9e	leg			Normaler 136	Hochsteinhaus	203	
		527	15-1	69			116,1	1,15	110	Greflenburg
06.01.00	bienblei Kai	Moses kralte	Denmerkem	IS	21.3410	Greiner Arno	Badender	Emthemer Alm		Greflenburg
								lellenfeld 85	117,5	Schiel Heintels
		60,0	1	60				117,5	1,75	106
0701.00	ixgerald Ced	Air Aras	Bahranbmel	ES	71.94.90	Paoscher Nehmer	dirwase KS	PIANI	113	Gig freedee
				drauf b. Bad Hersfeld			ihumaler 61.	Horbebaus	103	8ah Bricke
		208,3	1	253			111,1	1,15	115	
02.04.00	Pasularki kt	(ekler	Sahrenborstel	511712	21.04.00	Ischudeenthaler Rall	kann [min ⁹ Sf	Emherger Alm		Greflenburg Kirche
		hier Stadrampe		Bonerleide				lellenfeld 85	160,1	Planneeülle
		1185	1,51	168				160,1	1,15	180
08.01.00	hämmer Kurt	kam laminar 61	Hocker	55191	21.54.00	Heerhol Rall	Air km	imberge Alm		8eji esla Kirche
			fiochledn MS	Pleebansen			bifersfeld 85	Plannhumballe	177	Oelfenhom IP
		335	1,5-1	45			140,d	1,5-1	177	
09.01.00	Gieper flän 1.	kiek hvistler	Sahrenbamel	11	21.04.00	Gerdnerle ro	UP Speed 11	Harreta Redelsopi	M	Kammerbach
				Linnen Sendelan				41,8	1	45
		93,1	1,5	141				110.0elada	15191P	R11. Cada
09.01.00	Herpnbil Gee	tauee laisier	Sahrenbordel	111119	22.04.00	Paula NW	Mose lialift	31asseLaged1His	Om(e ri. Anne	sok lftweedi kris
		fenn Sf nderom		iesderholthors				57,8	1,51	99
		1710	1,5-1	1				Re. Dole	53251?	HU Carola
10.01.00	Huglich Dieler	flight besinn F1caei	Eshodorf IP	IS	29.01.00	flüch Roli	ihahofel Refle: C	Hauseelogo di Mis	61,8	Croce d. Aule
				Ronneburg				117,5	1,51	90
		109,7	1	110				Krone Uhr	151	Auentel/
21.0109	RH IA	Icarolaminall	huaNla	P	12.01.00	Arnann hü	1901 Sesino isofel	Lose Reese	Hie	toop
		Geleinhülle		Sillan 15				108,1	1,15	109
		1030	1,75	180				Merger Alm	10	Emberg Abzweig
21.04.01	Kummer Heidi	landiar 11	Walberg	1A1 9	21.01.00	Rark1915151	daearider	Anna Schulzhaus		Weissensee Osulter
		Pundlinghaas		Asenauer Alm				84,0	1,15	141
		83,0	2	166				108,1	1,15	109
21.04.00	Vogel Kai kt	Fliget ESK	User Im	119	12.04.30	Greime Ame	8aulels Tra ider	firherger km		feFerhang
		frmedle	Wildies-Hohe	Grelleebn Klebe				kna eafles	108,1	Wisdre floChe
		1575	1,75	293				136,6	1,15	109
11.0400	Leters Konrad	kam Lehm SI	Embergo Alm	131910	13.04.03	Vogel Karthelm	Mies CSK	imberger Alm	113	Greflenburg Kirche
		SUN Heinfels		St. Paul				Anna Schulzhaus	1,15	Knappenhülle fiofalsch
		1419	1,51	169				136,6	1,15	731
21.44.00	lese Iogen	G1111 Eij RamAr	Enterner dfor	110	13.04.00	Liders Konrad	leam Gminer H	imberge Alm	10	Sallelegam Haur
		Rihage Alm	Anna emnihaus	Sallelegger Haus				616	1,15	113
		81,6	1,25	113				Emberge Alm	110	Greflerreig Klee
21.04.00	May frau	Aeros Hub	Emberer Alm	119	13.01.00	ischudstheorhaler Rall	Ire Laminer Sf	Anna euldes		Fiohralsch Alleine
		eia Heinfels		Kieblach lind Brücke				128,1	1,15	775
		123,7	L5,1	191				feerger kill]	110	Grefleburg Kick
71.04.00	liledwholl Ralf	Air Ales	knberge Am	0H10	13.0113	Neumann 911	Air AB	Anna SebalM1		Knappeathrie OoPalsch
		runseeinnublich	(ei Rossen Gijpel)	61umelhume				136,6	1,15	931
		1917	2	395				bänger Alm	15111P	Greflenburg Kirche
21.04.00	11el Gled	GuggeneeRCS	ibutaler	110	1301.00	Buchen Jergen	EaMek kwiler	Anna eulzhaus		lechendrin
		Gisch 85		nochststeinhaus				55,9	1,51	68
		151,7	1,15	216				f mberger Alm	15199P	fidelfburg Xide
11.31.00	Sdiazaz Aal	Bald Keine	Integer Alm	3	25.04.03	KWedoll Rall	Ah Ale	Piannhordge		Aldalfershad
		Idenla ES	lcreadi An	Grodobenog Camping			ehe 1edels	1,5-1	91	
		110,6	1,75	201				Hohenneullen	15	Landplatz Stid
21.04.00	Grobner MIO	Air Alm	H0		15.04.00	fiofferaGuben Hans	Air Alos	101,0		f röschbad niird. Bberach
		Sand in Tank Burg		Hochsteinhaus				111,0	1	104
		171,7	1,15	213				SL00311511149P?	IA?	Siegilff
11.04.06	Tube Iogen	Baulsb lwiler	flämm Alm	1A1 0	25.01.03	lehnen lind	Hehl Deigl E 9	111fendod		larbaris
		ladwieserelle Toblach 5 endar		Flaigil Hüil			Weilerdeb Kirche	1,5-1	90	
		311,8	2	110			12,9	1,5-1	101	Greflenburg Arche
21.04.00	Sion Iorbar	Air Alos	feemer Alm	HB	2604.00	khoberl Leihar	kam Leer Sf	imbemer11m		Windsehe Höhe
		eld Heinfek		Goldack Arlene				108,1	1,75	189
		151,8	1,35	211				imherger Alm	110	Gredseem Kirche
21.01.10	Mayer Uim	Aern Sah	RRaizblam	111917	26.01.09	Arhammer reil	kam taminar 51	imherger Alm		Ganbürg Kirche
		Poten 19ercherahaGr Hare		Rhinking			Redberger Alm	Anna G111191am	111	
		35,0	1,5	51			61,6	1,15		



Foto: Prof. Michael Hoff

Datum	Podol	fetal	hem	144	Mariposki
			1. 9S mla Lum	1. WP MI	3.V.bei bei F3 Landung %sekie
26.04.00	[Mand Kai	MaYes Xirakte	Wisse Alm Maire BS 16.1	Mager Gipfel	Gleileeburg fiedhol Gmlenlurg fiedhol
26.04.00	Ischudmhetaler Bali	Um hem 31 Zedenfeld111 182.1	lieBledm Alm Ilemela ler 63	180501 se he Hrm F3M9b	temple2MG131
1604.09	Umhüll Ball	AM Ales	Fmbeiges Alm immemSonnblick	leier südl. Oamberg	GredeBürg Laie Nagle' Alm
26.04.00	Wild Whar	Air Ales SB11Mflei els nl	Emtergei die Deholoch Mirme	6208erolung	GredenBurl
16.04.00	MG Melfed	IcambanMar 31	180501 se he Hrm F3M9b	180501 se he Hrm F3M9b	611.1mburg Neilenburg
10.01.01	Saal Chdime	180501 se he Hrm F3M9b	Ffifüamer Alm Bohle Werne	2008enhum Klee	Greinenburg Kirchl
26.04.30	Holman Adee Maus	AnirAles	HochSemede hietallen Kloster	6670 Blauhaimen IP	blellirel Mseebech BursenheSteinbruch
1609.00	lebmann f res1	flight liesimm hiacy Kneemb Kirche	000411Selimppm	319P Giesbeem	6131201
05.65.00	Hellmann-Buben Maus	180501 se he Hrm F3M9b	Glusfilmen Schleckedels	15	feimage Midl thiansille IRA
01.05.00	Nal briteint	180501 se he Hrm F3M9b	22.1 KelmhahIP	991 >>	Inne kieTh
09.05.00	Holmarauben Maus	180501 se he Hrm F3M9b	Hü - „3301 He“ W betbern Nenine 105.0	87262 1 Auregg Stelesuch	BurnholSteinbruch Hol liesbeem
09.75.00	Christ Umses	AM Ales 1024dumer Hülle	Schnips Heilermandle	0'08eeelnsi	bul-13.11S
136500	Schniagenhauser Colmeta	Moes [Hemd	116Mfela A9611Bahr 05 Zell amSem		Om1 dialm DMr.dlidplm
1303.01	feiessee Emil	11MM Beign Imtacem Hag: MaaMeeene	Meeds ihleppg	0005 Pamthal	Sierlks
14.23.05	Bidenbleimol		1111ellin		ixthlelln 65 Nahm 1.P
11.03.00	Ihinge Herd	18M111iesge f simem	1607hol fmeledor111 1.3-3	10717Bushisald 82	Bakors1Balf6
11.05.10	ihullsi KAM	180501 se he Hrm F3M9b	Gel Bir	951302	Segelie Halbbahn ede
15 100	lukostheschales Rail	km taseinas 31 MeMms 304 Pinggau	180501 se he Hrm F3M9b	180501 se he Hrm F3M9b	Rausahn IS
75.05.00	NM Reinhard	180501 se he Hrm F3M9b	180501 se he Hrm F3M9b	180501 se he Hrm F3M9b	OlellM751 tahnlal
15.33.00	Alneensfilm Mas	180501 se he Hrm F3M9b	180501 se he Hrm F3M9b	180501 se he Hrm F3M9b	Offeete69
15.05.00	Rauscher dorg		Rauchberg 180501 se he Hrm F3M9b	180501 se he Hrm F3M9b	Rausehbein IS Baudsem 13
15.05.00	Seriegamsen COG113	180501 se he Hrm F3M9b	180501 se he Hrm F3M9b	180501 se he Hrm F3M9b	Blundina257 Bluedinaalm
16 05.63	OlimpuBernd	Bamek leister	180501 se he Hrm F3M9b	180501 se he Hrm F3M9b	eshreabentele ee'ed Krummdeich
16.0500	Huene ken MaGe	Air AMs 105.9	180501 se he Hrm F3M9b	180501 se he Hrm F3M9b	180501 se he Hrm F3M9b
1613.00	Rauseher GEI	Moyes ISX	180501 se he Hrm F3M9b	180501 se he Hrm F3M9b	180501 se he Hrm F3M9b



Förderung des Breiterund Wettkampfsports

Eigentlich fing alles gar nicht so schlecht an. Das Flugticket war günstig, die Flugverbindung optimal und die Motivation groß, denn wer kann sich schon zu den Glücklichen zählen, mitten im Winter dem tristen Einheitsgrau zu entkommen. Zwar war der Karneval in Rio schon vorbei, aber ich wollte ja schließlich zum Fliegen nach Brasilien. Wenn es dann doch noch was zu feiern geben sollte, so würden das meine Zieleinflüge in Valadares sein, bei denen vor drei Jahren immer Hunderte von Zuschauern den einschwebenden Piloten zujubelten.

Den ersten Dämpfer gab es im ausgebuchten Flieger: Anstatt einer zierlichen Brasilianerin hatte ich einen 130 kg schweren Eidgenossen neben mir, der den Flug zum Martyrium machte. Als nächstes zahlte ich einen viel zu hohen Fahrpreis für den Bustransfer in die Stadt und in Valadares begrüßte mich das bereits erwähnte Einheitsgrau, welchem ich eigentlich entfliehen wollte. Zehn Tage plagten wir uns mit einem Wetterphänomen d la »El Ninjo«, fuhren jeden Tag auf den Ibituruna und hatten am Ende doch nur einen gütigen Durchgang, bei dem ich

vorsichtshalber gleich am Boden stand. Die Bilanz des PWCs in Brasilien war ermüchternd: über 3.000 DM kostete mich ein 105 Platz im World Cup. Zum Glück sind solche Umstände eine Ausnahme, aber Wettkampffliegen ist bisweilen eine teure Angelegenheit. Die Teilnahme an World-Cups sowie Europa- und Weltmeisterschaften wäre daher ohne Hilfsgelder und Sponsoren für die meisten Piloten nicht möglich. Um einen Beitrag zur Förderung des Wettbewerbfliens zu leisten, hat der DHV ein Programm einwickelt, welches Piloten eine finanzielle Unterstützung bietet und alle Wettbewerbsbereiche einschließt. Der Sportetat fördert damit auch den Breitensport und ermöglicht es Einsteigern, sehr preisgünstig an Veranstaltungen wie dem German Cup oder die Junior Chollange teilzunehmen.

Die einzelnen, vom DHV unterstützten Wettbewerbe wurden bereits im Info 104 ausführlich vorgestellt. In den nachfolgenden Abschnitten soll gezeigt werden, auf welche Art und Weise das finanzielle Engagement des DHV den Piloten zu gute kommt.

German Cup

Mit dem German Cup hat sich in kürzester Zeit ein Wettbewerb etabliert, der durch seine Zielsetzung einen sehr großen Zuspruch bei den Piloten findet und dadurch die Basis des Wettkampffliens bildet. Mit einer Unkostenpauschale von DM 40 pro Wochenendveranstaltung ist die Teilnahme am German Cup äußerst günstig und für jeden Piloten erschwinglich. Möglich wird ein so geringes Startgeld nur durch Fördermittel und Unterstützung einzelner Hersteller. Durch das Engagement von Sportmanager Stefan Mast sind in den letzten Jahren ca. DM 10.000 pro Saison an Sponsorengeldern eingenommen worden. Stefan ist seitens des DHV auch für die Organisation verantwortlich, welche alle Bereiche umfasst, die zur Durchführung eines Wettbewerbs notwendig sind. Die Teilnehmer ahnen oft nicht, welche Mühe es kosten kann, eine Veranstaltung auf die Beine zu stellen. Neben Absprachen mit den Geländehaltern und Bergbahnen gilt es Wendepunktarten und Koordinaten zu erstellen, die Gesamtauswertung der Filme durchzuführen und erfahrene Wettbewerbsleiter für die Durchführung der Tasks zu verpflichten. Im German Cup sind Wettbewerbsleiter übrigens auch dafür verantwortlich, ein geeignetes und ausreichendes Helferteam zu stellen. Um das Projekt »German Cup« auf lange Frist zu sichern, ist die Bezahlung der Helfer und des Wettbewerbsleiter von Anfang an ein wichtiger Bestandteil gewesen. Der DHV, der das Meldegeld verwaltet, bezahlt neben dem Wettbewerbsleiter auch die Gesamtorganisation und Auswertung sowie weitere Posten wie Pokale und T-Shirts. Der ausrichtende Verein erhält 50% von diesem Meldegeld, welches als Aufwandsentschädigung für die Helfer, günstige Auffahrten zum Startplatz etc. verwendet wird. Teilweise wird dieses Geld auch als Preisgeld an die Piloten ausgegeben.

Streckenflugmeisterschaft

Der DHV trägt die Gesamtkosten für die Auswertung der Flüge, wobei Rudl Bürger maßgeblich für die Organisation **und** Ausführung verantwortlich ist. Die Teilnahme am Streckenflugpokal ist für die Piloten kostenlos. Neben den T-Shirts gibt es vom DHV Pokale und Sachpreise im Wert von DM 10.000.



A-Kader und Nationalmannschaft

Damit möglichst viele Piloten des A-Kaders an PWCs teilnehmen und nicht aus Geldmangel die doch relativ teuren Wettbewerbe meiden (allein das Startgeld beträgt für einen PWC DM 330), wurde vom DHV eine leistungsbezogene Siegprämie eingeführt. Damit sollen die Piloten motiviert werden, im international sehr starken Teilnehmerfeld vorne mitzufliegen. Die Vergabe der Gelder erfolgt nach dem Schlüssel in Tabelle 1.

Ebenfalls leistungsorientiert sind die Siegprämien für die Nationalmannschaft bei einer Europa- oder Weltmeisterschaft. Die Preisgelder sind in Tabelle 2 dargestellt. Der DHV hat die Auszahlung dieser Zuschüsse auf maximal DM 20.000 festgelegt. Diese Etathöhe wird jährlich neu festgelegt und falls die auszuschüttenden Prämien die Summe überschreiten, werden die Gelder prozentual reduziert.

Neben diesen Preisen zahlt der DHV die Kosten der Nationalmannschaft für Europa- und Weltmeisterschaften, welche Startgebühr, Unterkunft und Fahrtkosten zum Wettbewerbsort umfassen.

Die Aufstellung zeigt, dass die Gelder des Sporttats in unterschiedlichen Bereichen eingesetzt werden und damit viele Piloten erreichen und unterstützen. Natürlich fallen für einen Wettbewerbspiloten noch eine Menge anderer Kosten an, gerade wenn dieser an internationalen Veranstaltungen teilnehmen möchte. Durch die finanzielle Hilfe des DHV ist es aber zumindest möglich, Wettbewerbe ohne oder mit geringer Meldegebühr durchzuführen und wenn in Brasilien mal wieder schönes Wetter ist, dann können die deutschen PWC-Teilnehmer auch dort ein paar Mark verdienen, um ihre Ausgaben in Grenzen zu halten.

Landesmeisterschaften

Der DHV bietet Veranstaltern einer Landesmeisterschaft hauptsächlich logistische Unterstützung an. Vor allem das Auswertungsprogramm »Race«, welches jetzt schon in der Version 4.0 vorliegt und dessen Entwicklung mit Mitteln des DHV maßgeblich vorangetrieben wurde, ist für die schnelle und einheitliche Auswertung der Flüge unentbehrlich. Falls die Ausrichter ihre Unterbringungskosten nicht über die Meldegelder decken können, erhalten sie auch hier einen Zuschuss des DHV.

Overall PWC:

Platz	DM 7000
2. Platz	DM 5000
3. Platz	DM 3000
4. Platz	DM 2700
5. Platz	DM 2400
6. Platz	DM 2100
7. Platz	DM 1.800
8. Platz	DM 1500
g. Platz	DM 1200
Platz	DM 000

Durchgangswertung PWC

1. u. 2. Dt Pilot bis Rangs	DM 1000
3. Ll. 4. Dt Pilot bis Rarig15	DM 700
5. u. 6. Dt Pilot bis Rang3o	DM 500

Overall PWC Women:

Platz	DM 3000
2. Platz	DM 2000
3. Platz	DM 1000

Weltmeisterschaft 1999

Einzelwertung Herren Damen Mannschaftswertung

1. Platz	DM 5000	DM 2000	Platz	DM 15000
2. Platz	DM 2500	DM 1000	2. Platz	DM 7500
3. Platz	DM 1250	DM 500	3. Platz	DM 3000

junior und Ladies Challenge

Der DHV übernimmt die gesamten Kosten der Helfer und Referenten. Dabei werden Weltklasse Piloten wie Achim Zoos, Toni Bender und Bodo Genz eingeladen, um die Youngsters in die »Geheimnisse« des Wettkampffliegens einzuweisen. Auffahrt, Landplatzgebühr, Filmentwicklung und weitere Kosten, die mit dem Wettbewerb verbunden sind, werden ebenfalls vom DHV übernommen, so dass die Junioren lediglich Anreise, Unterkunft und Verpflegung zahlen müssen. In den letzten Jahren betrug die finanzielle Aufwendung ca. DM 14.000 pro Veranstaltung. Eine weitere Förderung gibt es für Junioren und Damen, die sich über die Junior-Challenge für die Deutsche Gleitschirmfluga qualifiziert haben. Jeweils die drei bestplatzierten Junioren und die beste Dame bekommen das Meldegeld für offene nationale Meisterschaften und internationale Wettbewerbe (z.B. Meeting Bassano) auf Antrag beim DHV Sportreferat erstattet.

Torsten Siegel

Tab.1

Tab.2



Sponsoring

Nicht ganz einfach einen Sponsor zu finden - mit Professionalität und durchdachtem Sponsoring-Konzept haben jedoch auch wir in unserer Randsportart eine Chance. Dieser Artikel soll aufzeigen, auf was es ankommt, um erfolgreich auf potentielle Sponsoren zuzugehen. Das Konzept des Tandem Paragliding Teams »Gliding Stones« dient dabei als illustrierendes Beispiel.

Einleitend macht es Sinn, sich einige generelle Überlegungen zum Sponsoring zu machen. Fehlen diese Grundüberlegungen, führt dies oft zu Absagen von Anfragen, zu Frust bei den Piloten und notabene zu einer geringen Präsenz von Wirtschaftsunternehmen in unserer Sportart. Man könnte nun den Bogen noch weiter spannen und zur Schlussfolgerung gelangen, dass die Akzeptanz und Attraktivität des Hänggleitersports damit in der Wirtschaft und Öffentlichkeit auch nicht gerade gefördert wird, was sich wiederum auf sinkende Mitgliederzahlen in unserem Verband auswirken könnte - also ein Teufelskreis. Wie auch immer, damit Sponsoring erfolgreich ein- und umgesetzt werden kann, hier einige Grundgedanken.

Der Begriff Sponsoring

Sponsoring bedeutet die Planung, Organisation, Durchführung und Kontrolle sämtlicher Aktivitäten, die mit der Bereitstellung von Geld,

Sachmitteln oder Dienstleistungen durch Unternehmen zur Förderung von Personen und/oder Organisationen im sportlichen, kulturellen und/oder sozialen Bereich verbunden sind, um damit gleichzeitig Ziele der Unternehmenskommunikation zu erreichen.

Die primären Ziele des Sponsorings

- die Fölcleitmg und Stabilisierung des Bekanntheitsgrades einer Marke
- der Aufbau bzw. die Verbesserung von Imagedimensionen (Profilierung, Positionierung, Differenzierung zur Konkurrenz, psychologische Werte vermitteln, etc.)
 - die Schaffung attraktiver Möglichkeiten der Kundenpflege
 - die Dokumentation gesellschaftlicher Verantwortung

Interpretieren wir die Definition und die Ziele, stellen wir fest, dass es sich beim Sponsoring meist um eine Marketing-Disziplin handelt, die klare Nutzen für den Sponsoringgeber bringen muss und die meist mit allen anderen Kommunikationsinstrumenten (Werbung, Verkaufsförderung, Produkt Public-Relations, Messen, persönlicher Verkauf, etc.) im Sinne einer integrierenden Kommunikation abgestimmt wird. Die Nut-

zenvorstellung und die damit verbundenen Ziele potentieller Sponsoren zu kennen heißt, die Sponsoringanfrage noch gezielter ausrichten zu können und damit größere Erfolgs-Chancen für sich in Anspruch zu nehmen.

1 Was wollen Sponsoren mit einem Engagement erreichen?

Diese Frage muss pro Anfrage an potentielle Sponsoren immer neu gestellt werden. Je nach Tätigkeitsbereich einer Unternehmung, den definierten Zielen und Zielgruppen, der vorherrschenden Marktsituation und auch den bisher



eingesetzten und geplanten Kommunikationsinstrumenten, soll die Anfrage konkreten Nutzen eines möglichen Sponsoring-Engagements beinhalten. Damit ist klar, dass systematisch formulierte Sponsoring-Anfragen den Entscheidungsträgern eines Sponsorings (meist Marke-

ting-Fachleute) die richtigen Entscheidungsgrundlagen zu liefern haben. Aufgrund der Ausgestaltung der Anfrage werden nicht selten auch Rückschlüsse auf die Professionalität der Gesponserten im Umgang mit Sponsoring gezogen.

Eine nach diesem Raster erstellte Sponsoring-Anfrage bedarf auch einem entsprechenden Begleitbrief an die entscheidende Person mit dem Hinweis der telefonischen Kontaktaufnahmen ca. 1 Woche nach Zustellung der Unterlagen. Ideal wäre natürlich, wenn die Kontaktperson zu einem Tandemflug eingeladen wird, um sich persönlich und unmittelbar ein Bild von unserem Sport zu machen.

Sponsoring-Anfrage

i. Beschrieb zur Person, Organisation, etc.

Wer bin ich, was mache ich (Wettkampf, Tandem, etc.) Flugleistung, Einsatzort, Einsatzzeit nennen und quantifizieren

2. Definition der Zielgruppen

Mögliche Zielgruppen des Sponsors aufzählen (Produktverwender, Handel, eigene Mitarbeiter, externe Beeinflusser). Die von mir angesprochenen/arbeitbaren Zielgruppen nennen

3. Ziele definieren

Welche Ziele könnte der Sponsor gegenüber seinen Zielgruppen verfolgen (evtl. in Frageform formulieren) Welches sind die von mir angestrebten Ziele (noch keine Maßnahmen nennen - also noch nicht sagen, wie ich die Ziele erreiche).

4. Leitidee/Strategie formulieren

Warum soll sich der Sponsor gerade bei mir präsentieren? Was könnte der Kommunikationsansatz sein?

5. Maßnahmen/Leistungen

Eigene Leistungen

Welches sind die Kernleistungen (bezogen auf das Fliegen), die ich gegenüber dem Sponsor und seinen Zielgruppen erbringen kann (Flugleistungen, Abbildung in Prospekten, etc.)? Was erbringe ich für Zusatzleistungen (Abgabe von Prospekten, Messeteilnahmen, etc.)?

In welchem Zeitraum und Zielgebiet gedenke ich die Leistungen zu erbringen?

Promotionsleistungen

Wo wird das Logo des Sponsors platziert (detailliert auflisten)? Public Relations - Medienberichte über Flugleistungen? Welche Werbemittel setze ich ein (Video, Prospekt, Internet, etc.)?

Allgemeine Leistungen

Rechte des Sponsors auflisten (Exklusivrecht, Recht zur freien Verwendung der Bilder, Vorrecht zur Vertragsverlängerung, etc.). Wie steht es mit der Sicherheit bei den von mir erbrachten Leistungen (Versicherungsschutz, keine Risikosportart, etc.)? Kosten der von mir eingesetzten Ausrüstung, Kommunikationsmittel, etc. (Bruttokosten mit Hinweis auf Rabatt-Gewährung),

Kontroll-Leistungen

Laufende Berichterstattung über Medienpräsenz. Jährlichen Sponsoring-Bericht verfassen mit quantitativen Daten und Bildmaterial.

Leistungen des Sponsors

Welche konkreten Geld- oder Sachleistungen stelle ich mir vor: Materialeleistungen wie Einsatz von bestehendem Werbematerial, Beschriftung, etc. separat auflisten. Aufteilung der Kosten auf Einsatzzeit (Volumenminderung). Was geschieht mit der gesponserten Ausrüstung nach Vertrag?

6. Diverses

Terminplan auflisten bezüglich der Umsetzung des Sponsorings, allfällige Co-Sponsorings auflisten.

7. Vertragsdauer

Beginn, Dauer, Möglichkeit zur Verlängerung definieren.

8. Kontaktadresse

Vollständige Kontaktadresse auflisten

9 Fotogalerie

Diese kann separat oder im Konzept eingeflochten werden (darauf achten, dass keine »wilde« Aufmachung entsteht) Beispiele von plakativen Sponsoringauftritten im Hängegleiter-Sport verwenden.

Wer kommt als Sponsor in Frage?

Sicher, der naheliegendste Ansatz ist die Nutzung persönlicher Kontakte zu potentiellen Sponsoren, sogenannten Türöffnern. Es ist aber trotz persönlicher Verbindung dringendst zu raten, wie bei Neukontakten eine absolut professionelle Haltung in der Planung, Organisation, Umsetzung und Kontrolle des Sponsorings an den Tag zu legen.

Gute Chancen bestehen bei:

- + Persönlichen Kontakten zu entscheidungsrelevanten Personen (bei der Umsetzung strategischen und zielorientierten Hintergrund oder gar Mäzenatentum bei dem der Sponsoringgeber keine eigentlichen Gegenleistungen verlangt)
- + Firmen, die ihre Produkte oder Dienstleistungen an eine dem Hängegleitersport eher wohlgesinnte Kernzielgruppe richten (Bsp. Swatch, Big Star Jeans, etc.)
- + Aufstrebende neue Firmen, die bisher kein oder geringes Sponsoring betrieben haben
- KMU's mit Haupttätigkeiten in einem spezifischen Fluggebiet

Geringe Chancen bestehen bei:

- Großfirmen, welche bereits Sponsoring in einer oder mehreren Ausrichtungen betreiben (Profilierung meist nicht über mehrere Einsatzrichtungen gewünscht)
- Mittlere Firmen, die ebenfalls bereits im Sponsoring engagiert sind (Budgetkonzentration)
- Kleinstfirmen (kein Budget)

Wann sollen Sponsoringanfragen gestellt werden

Die beste Zeit liegt sicherlich zwischen Sommer und Spätsommer. Hier werden neue Marketing-Maßnahmen für das kommende Jahr in Betracht gezogen, geprüft und teilweise im Marketingplan provisorisch einge-



Nach rund dreijährigem Auftritt mit dem ehemaligen Hauptsponsor »Fontessa Elm« und vier gleichbeschrifteten Tandem-Gleitschirmen, haben die 4 Teammitglieder der Gliding Stones für die nächsten 2 Jahre 3 neue Sponsoren für sich gewinnen können. Und dies mit einem um nur wenige Punkte angepassten Sponsoringkonzept.

werden. Die 4 Piloten der Gliding Stones haben sich klar auf die Zielgruppe der Schweizer-Passagiere ausgerichtet. Diese Ausrichtung gibt den Piloten und den Sponsoren die Möglichkeit, die Kernzielgruppe gezielt anzusprechen.

Nutzen für Passagiere und Sponsoren

Der eigentliche Nutzen für die Passagiere und den Auftritt der Sponsoren liegt in der Qualität des Passagierfluges gepaart mit verschiedenen Zusatz- und Nebenleistungen. Das einzigartige Erlebnis des Fliegens wird dabei bewusst mit den Marken der Sponsoren in Verbindung gebracht und dabei mit positiven Assoziationen gleichgesetzt.

Das Team, die Leistungen und die Kommunikation

Alle Piloten der Gliding Stones verfügen über langjährige Flug Erfahrung und gehen einer geregelten Arbeitsstelle nach. »Wir fliegen nicht auf Teufel komm raus oder allein des Geldes wegen, sondern wollen unseren Passagieren ein unvergessliches Erlebnis vermitteln«. Auf den von den Piloten Patrick und Alain selber gestalteten Internet-Seiten machen die Stones ihr Angebot unter www.glidingstones.ch publik - reinschauen lohnt sich.

Reto Steiner

setzt. Ab Herbst beginnt die Budgetierungsphase mit entsprechenden Bewilligungsanträgen. Also, wer im Herbst noch eine Anfrage versendet, muss sich über eine negative Antwort nicht wundern.

Nach diesen Ausführungen nun zum bereits erwähnten Praxisbeispiel:

Erfolgreiches Sponsoring beim Tandem-Gleitschirmfliegen

Das Tandem Paragliding Team »Gliding Stones« aus dem Berner Oberland in der Schweiz hat für die Jahre 2000 und 2001 gleich 3 neue Sponsoren für sich gewinnen können. Das Team zeigt damit, dass das Gleitschirmfliegen für große Unternehmen interessant sein kann - wenn das Konzept in sich hält, was es verspricht.

Erfolgsrezept Team und Konzept

Was ist nun aber das Erfolgsrezept des Teams und seines Konzeptes? Was veranlasst die beiden Hauptsponsoren Lowa Schuhe Schweiz AG aus Interlaken und Jobs & Adverts AG aus Zürich, beide Unternehmen haben den Hauptsitz in Deutschland, zu einem Engagement mit den Gliding Stones. Und warum fungiert Scott USA im Bereich Bekleidung und Brillen als Materialsponsor? Das Konzept der Gliding Stones basiert grundsätzlich auf der Idee des Event-Marketing. Dabei geht es nicht primär um die Werbefläche der 4 neuen Tandem-Gleitschirme (2 pro Hauptsponsor), sondern vielmehr um Anlässe, die mit den Sponsoren zusammen für Kunden oder die eigenen Mitarbeiter der beiden international tätigen Unternehmen organisiert

WWW.PARAFLY.AT

FLIEBERTAL STUAITAL

III Internationale Lizenzen

- 1- 2 Wochenkurse
- Sonderpiloten Kurs und Prüfung wöchentlich!
- Shop
- 2 Jahres DHV-Check, Testzentrum
- Ferienwohnungen

15. - 30. Juni 2000
Cumulus-Woche
„Only Boys“ mit den Parafly-Funtours!



Bavarian Open 2000 in Ruhpolding



Sibylle Baeumer-Fischer
(o.l.), Jobst Baeumer (o.r.),
Gerolf Heinrichs (r.)



Foto: Ingrid Gies

Die erfreuliche hohe Zahl von 65 Piloten fand sich an Christi Himmelfahrt in der südöstlichsten Ecke Bayerns am streckenträchtigen Rauschberg zur diesjährigen Bayrischen Meisterschaft ein. Durch die Teilnahme der Liga B und weiterer außerbayrischer Piloten wurde schließlich eine Bavarian Open daraus.

Die Wetterbedingungen erlaubten endlich einmal wieder drei sportlich anspruchsvolle Durchgänge. Vom Unternberg und Rauschberg aus waren Strecken von 47,4 km, 77,6 km und 90,2 km mit Wendepunkten vom Reichenhaller Haus/Hochstaufen bis zur Waller Alm am Wilden Kaiser zurückzulegen. Es wurde jeweils eine Gesamtwertung mit gleichen Aufgaben durchgeführt, die später mit den Faktoren 0,9 für Turmdrachen und 1,18 für Starrflügler angepaßt wurde.

Bis zum letzten Durchgang entwickelte sich ein harter Vierkampf, den der österreichische Weltklassepilot Gerolf Heinrichs, Moyes Litespeed, knapp für sich entscheiden konnte und somit Sieger der Bavarian Open 2000 wurde.

Der neue Bayrische Meister 2000 - FAI Klasse I heißt Jobst Baeumer, Aeros Stealth, der sich vor Bob Baier, Litespeed und Thomas Rauch, Seed-

wings Viagra, aufs Treppchen setzte. Kurt Schumann, Guggenmos E 7, Tagesschnellster beim 2. Durchgang, gewann den Titel der FAI Klasse II vor Ernst Lehmann, Exstasy und Ulf Neumann, Air Atos. Sibylle Baeumer-Fischer zeigte konstant gute Leistungen, belegte Platz 8 in der bayrischen und Platz 15 in der Gesamtwertung und wurde damit Bayrische Meisterin 2000. Wie bei den Herren gab es jedoch mit Monique Werner, Platz 14 der Gesamtwertung, eine außerbayrische Gesamtsiegerin.

Für viele Piloten waren es die ersten Flüge von der Alpennordseite in Richtung Alpenhauptkamm. Dank der hohen Teilnehmerzahl waren die wichtigen Bärte markiert und für das eindrucksvolle Panorama der Loferer Steinberge und der mächtigen Felszacken des Wilden Kaisers lohnte es sich, am Rauschberg und auch an vielen weiteren Knackpunkten zu kämpfen. Mit Rudi Bürger als erprobtem und anerkannten Wettkampfleiter, einer Wetterlage, die von Anfang an schöne Flüge versprach und einem zünftigen Rahmenprogramm war es für

den ausrichtenden DC Bavaria Ruhpolding ein rundum gelungenes Wettkampfwochenende mit vielen neuen Erfahrungen, kleinen und größeren Erfolgen und neuen Bekanntschaften und Freundschaften. Ein besonderer Dank gilt den Sponsoren der Fa. Skyline, Sparkasse Ruhpolding und Fa. Kurz-Bauunternehmen.

DC Bavaria Ruhpolding
Gabi Demberger





Bavarian Open 2000 in Bergen a liachfelin

Für das Muttertagswochenende vom 12. - 14. Mai lud der DFCA »Der-Flieger-Club-Achental« zu den Bavarian Open 2000 (zugleich Bayerische und BaWü-Meisterschaft) ein. Startgelände war der Hochfelln - ein ausgezeichnetes Streckenberg, der früh »geht« und der in der Liste der kilometerträchtigen Gelände regelmäßig Spitzenränge einnimmt.

Am Donnerstag Abend gab es nach der Einschreibung für die bereits angereisten Piloten sehr wertvolle Vorab-Infos. Wolfgang Lengauer, überlegener Gewinner des Streckenflugpokals bei den Drachenfliegern 1999, referierte über die Besonderheiten der Chiemgauer Berge mit Schwerpunkt Hochfelln. Unter anderem berichtete Wolfgang von den hervorragenden Bedingungen der Vortage und den 600 km die er an diesem Tag mit dem Segelflieger zurückgelegt hatte. Ein Service, der bei den Piloten gut ankam. Leider fiel der erste Wettbewerbstag nach zwei Wochen Streckenwetter nonstop - buchstäblich ins Wasser und musste schon am Morgen gecancelt werden.

Auch der Samstag brachte trotz optimistischer Wetterprognose wegen hoher Labilität und Luftfeuchte nur einen Aufenthalt am Hochfellngipfel »oberhalb der Basis«. Um die Stimmung unter den 63 Wettbewerbspiloten nicht sinken zu lassen spendierte der DFCA Kuchen am Gipfel und am Abend Freibier bei der geselligen Runde am Lagerfeuer,

Der Sonntag brachte dann endlich die versprochene trockene Kaltluft aus Ost. Nach erstem Briefing um 8.00 Uhr führen die Piloten auf den Hochfelln, wo schon Presse und eine Menge Zuschauer auf den Start des Feldes warteten.





Die Tasksetter, Wettbewerbsleiter Werner Pöbing, unterstützt von den Pilotensprechern Bodo Genz und Christian Blum, hatten keine leichte Aufgabe, denn die hohe Bodenfeuchte bedingte anfangs niedrige Basen bei gleichzeitiger Stabilisierungstendenz. Dazu verhinderte der stramme Ostwind, dass die zunächst geplante Aufgabe Richtung Reichenhaller Haus durchgeführt werden konnte. Schließlich einigte man sich auf ein »ground started race« mit individueller Zeitnahme. Die Aufgabe: Unternberg (Bergstation) in Ruhpolding, Seegatterl (Parkplatzhaus) in der Nähe der Winklmoosalm und das Ziel, der Landeplatz des DFCA in Marquartstein - Gesamtdistanz 31,7 km. Der relativ starke Ostwind sorgte bis zur Schließung des Startfensters um 13.30 Uhr für beste Startbedingungen. Auch die Thermikbedingungen wurden zuse-

heraus. Der Ostwind zusammen mit dem Talwind aus Nordost überspülte die niedrigen Geländerrücken und produzierte kräftiges Sinken zwischen den Bärten. Große Geduld erforderte das Höhemachen für den Endanflug. Oliver Rössel aus Bayern erreichte als Schnellster mit einer Flugzeit von 1.24.08 (Schnitt 22,61 km/h) das Ziel, mit mehr als 30 Minuten Vorsprung auf den Zweiten, Bodo Genz (Bayern). Bester Pilot aus BaWü war Reiner Blaich auf Rang 3 vor Uli Wiesmeier (Bayern) und Hagen Mühlich (Bayern). Beste Dame und Bavarian Open Siegerin wurde Judith Dörflinger (Bayern) vor Nina Brummer (Bayern) und Andrea Gäch (Bayern). Alle drei flogen ins Ziel. Eine hervorragende Leistung, da von 63 gestarteten Piloten nur 14 das Ziel erreicht hatten. Mehrere Favoriten wie Thorsten Siegel und Burkhard Martens versenken sich in Sichtweite des Landeplatzes. Die Titel der Landesmeister wurden nicht vergeben, da dazu zwei gültige Durchgänge nötig gewesen wären.

Die Achantaler hatten hochkarätige Sponsoren an Land gezogen: Jeder Teilnehmer erhielt ein GENTIC T-Shirt mit dem Bavarian-Open Logo. SKYLINE, der Deutschland-Importeur von Advance und

ter Pilot den Siegerscheck über DM 100,- mit nach Hause nehmen konnte. Von Pilotenseite war viel Lob über Organisation und Wettbewerbsleitung zu hören. Vielen Dank nochmals an den DFCA, die Sponsoren und Helfer für diesen gelungenen Wettbewerb.

Thomas Allertseder

Ergebnis

	Platz	Name	Punkte
1.	Oliver Rössel	Swing Stratus	640
2.	Bodo Genz	Gin-Gliders Boomerang	582
3.	Reiner Blaich	UP Gambit C	567
4.	Uli Wiesmeier	Gin-Gliders Boomerang	565
5.	Hagen Mühlich	UP Gambit C	538

hends besser und so wurden wieder einmal die Spätstarter belohnt. Schon die erste Wende gegen den Wind stellte für 27 Piloten eine zu hohe Hürde dar. Wer dagegen die Unternberg Bergstation im Kasten hatte, konnte die zweite Wende Parkplatzhaus Seegatterl mit Rückenwind viel leichter erreichen. Als sehr selektiv stellte sich auch der Rückweg vom Seegatterl zum Ziel - dem Landeplatz in Marquartstein -

Windtech stellte Jacken und Sweatshirts im Wert von über 2000 DM zur Verfügung, die unter den Gewinnern verteilt wurden. BETECH, der neue Hersteller von Gleitschirmleinen- und Gurten spendierte zusammen mit dem DFCA Geldpreise von ebenfalls über 2000 DM. Thomas Allertseder, Geschäftsführer von BETECH und Mitorganisator freute sich besonders, dass mit Oliver Rössel ein mit BETECH-Leinen ausgestatte-

sponsored by

GENTIC

BETECH
FLIGHTSPORTTECHNIQUE

skyline

GERMAN CUP 2000



GS C an Cup edel ing

Vom 30. April bis 1. Mai fand in Hindelang der 1. German-Cup 2000 statt. Das Allgäu scheint an diesem Wochenende das einzige fliegbare Fleckchen Deutschlands gewesen zu sein. 79 Pilotinnen und Piloten erschienen am Freitag Abend zur Einschreibung. Da sich der grösste Teil der Piloten einige Wochen vor Beginn der German-Cup-Serie beim DHV registriert hatte, ging die Erfassung der Teilnehmer recht zügig.

Trotzdem benötigt der administrative Ablauf bei der ersten Veranstaltung des Jahres ungefähr 2 min pro Teilnehmer (79 min x 2=159 min) und lässt sich nicht in der Früh von 7:00 bis 8:00 Uhr bewältigen. Es war ein nettes Wiedersehen alt bekannter und neuer Gesichter. Mit der 16-jährigen Tina Schwer war auch die jüngste Wettbewerbsfliegerin des DHV anwesend. Da die Auffahrt zum Spießler gesperrt war, mus-



sten wir auf das Nebelhorn ausweichen. Der leichte Seitenwind und der schwere, nasse Schnee waren für einige preisverdächtige Startabbrüche verantwortlich. Dem pausenlosen Eifer der hübschen Allgäuer Starthelferinnen war es zu verdanken,

GS - German Cup Garmisch-Partenkirchen

Losgegangen ist es schon mal mit einer wichtigen Änderung, nämlich dem revisionsbedingten Umzug von Garmisch-Partenkirchen an den Wallberg. Zu sehr früher Stunde fanden sich 57 Piloten und 3 Pilotinnen am Parkplatz der Wallbergbahn ein. Die Wettervorhersage war nicht gerade rosig, da sich das Wetter am Wochenende zwischen frühem Gewitter oder Föhn entscheiden sollte. Voller positiver Energien und zu einem konkurrenzlosen Sonderpreis (vielen Dank) fuhren wir dann doch auf den Wallberg. Da das Wetter ganz anständig aussah, war eine Aufgabe schnell gefunden: Speed Run nach Bayrischzell und zurück mit Sicherheitsboje Schloß Ringberg, gesamt 37,3 Km. Die Thermik entwickelte sich wegen einer großen Abschattung aber sehr schlecht und so schafften es nur drei Teilnehmer überhaupt über die Minimumdistanz von 10 km zu kommen.

Am Sonntag dann war die Wettervorhersage ähnlich, aber die ersten Vorflieger konnten schon sehr früh Höhe machen, deshalb gab's der Einfachheit halber und weil's ja noch fast keiner gesehen hatte, die gleiche Aufgabe wieder: Bayrischzell und Retour. Das Fenster öffnete sehr früh und die Bedingungen waren toll. So erreichten 17 Piloten das Ziel und viele flogen eine weite Strecke. Beide Durchgänge wurden in der offenen Klasse von Stefan Riedel gewonnen, der damit sowohl diesen Event gewann als auch die Gesamtwertung des German Cups anführt. Auf den Plätzen folgen als Zweiter Robert Hauser und als Dritter Jan Scholz. Gleiches Ergebnis in der Serienklasse. Die Damenwertung gewann Chiara Gucker, nach ihrem ersten Streckenflug auf einem hervorragendem 24. Platz. Ein besonderer Dank gilt dem DGTT für die freundliche Geländeleihgabe ohne Startgebühr II und der Wallbergbahn für den tollen GC-Sondertarif.

dass fast alle Teilnehmer in die Luft kamen. Die Aufgabe, Zielflug Landeplatz Hindelang, war etwas über 19 km lang. Die Mindeststrecke betrug 10 km. Aufgrund der schlechten Thermik und der niedrigen Basis kam ausser Horst Bisinger und Robert Hauser niemand über die Mindeststrecke. So gab es abends 71 glückliche Dritte. Am Montag das gleiche Spiel: 8 Uhr Treffen an der Tennishalle. 9 Uhr Auffahrt mit der Nebelhornbahn und ca. 12 Uhr Start der gleichen Aufgabe. Diesmal verhinderte eine grossflächige Abschattung, dass Einer ins Ziel kam. Dafür schafften 22 Piloten die Minimumdistanz und sorgten für eine Entzerrung auf den dritten Plätzen. In der offenen Klasse gewann Stefan Riedel (Astral 2). Appel (Astral 2) und Björn Laging (Pepe 55) teilten sich Platz Zwei. In der Serienklasse, wieder Stefan Riedel (Astral 2) vor Armin Appel (Astral 2), dritter Platz für Kai Richers (Sigma 4). Die Damenwertung ging an die Jüngste, Tina Schwer (Response). Dank der Wetter- und Gebietskunde des Streckenflugpokalgewinners Berni Koller hatten wir einen sicheren und geselligen German Cup. Dank auch an den Ostrachtaler Gleitschirmflieger e.V., an alle freiwilligen Helferinnen und Helfer sowie an die Sponsoren.

Armin Appel

Am Sonntag dann war die Wettervorhersage ähnlich, aber die ersten Vorflieger konnten schon sehr früh Höhe machen, deshalb gab's der Einfachheit halber und weil's ja noch fast keiner gesehen hatte, die gleiche Aufgabe wieder: Bayrischzell und Retour. Das Fenster öffnete sehr früh und die Bedingungen waren toll. So erreichten 17 Piloten das Ziel und viele flogen eine weite Strecke. Beide Durchgänge wurden in der offenen Klasse von Stefan Riedel gewonnen, der damit sowohl diesen Event gewann als auch die Gesamtwertung des German Cups anführt. Auf den Plätzen folgen als Zweiter Robert Hauser und als Dritter Jan Scholz. Gleiches Ergebnis in der Serienklasse. Die Damenwertung gewann Chiara Gucker, nach ihrem ersten Streckenflug auf einem hervorragendem 24. Platz. Ein besonderer Dank gilt dem DGTT für die freundliche Geländeleihgabe ohne Startgebühr II und der Wallbergbahn für den tollen GC-Sondertarif.

Peter Hensold

Wertung

German Cup Gerät nach Garmisch

Platz	Name	Gerät	Bundesland	Punkte
1	Riedel Stefan	Swing Astral 2	Bayern	1000
2	Hauser Robert	Nova Vertex	Bayern	965
3	Scholz Jan	Firebird Rocket	Hessen	959
4	Richers Kai	Advance Sigma IV	Bayern	947
5	Schropp Markus	Nova Vertex	Bayern	891
6	Fichtner Michael	Swing Cirrus 2	Bayern	851
7	Laging Björn	Swing Pepe 65	Bayern	843
8	Hennig Peter	Gin Gliders Boomerang	Ba-Wü	840
9	Probst Roland	UP Gambit C	Bayern	787
10	Raab Matthias	Swing Ventus	Bayern	781

German Cup Serienklasse

Platz	Name	Gerät	Bundeif.	Punkte
1	Riedel Stefan	Swing Astral 2	Bayern	1000
2	Hauser Robert	Nova Vertex	Bayern	965
3	Scholz Jan	Firebird Rocket	Hessen	959
4	Richers Kai	Advance Sigma IV	Bayern	947
5	Schropp Markus	Nova Vertex	Bayern	891
6	Fichtner Michael	Swing Cirrus 2	Bayern	851
7	Raab Matthias	Swing Ventus	Bayern	781
8	Lawer Gunther	Apco Bagheera	Hessen	721
9	Braun Reiner	Ozone Proton S	Ba-Wü	719
10	Ontl Rainer	Nova Argon	Hessen	712

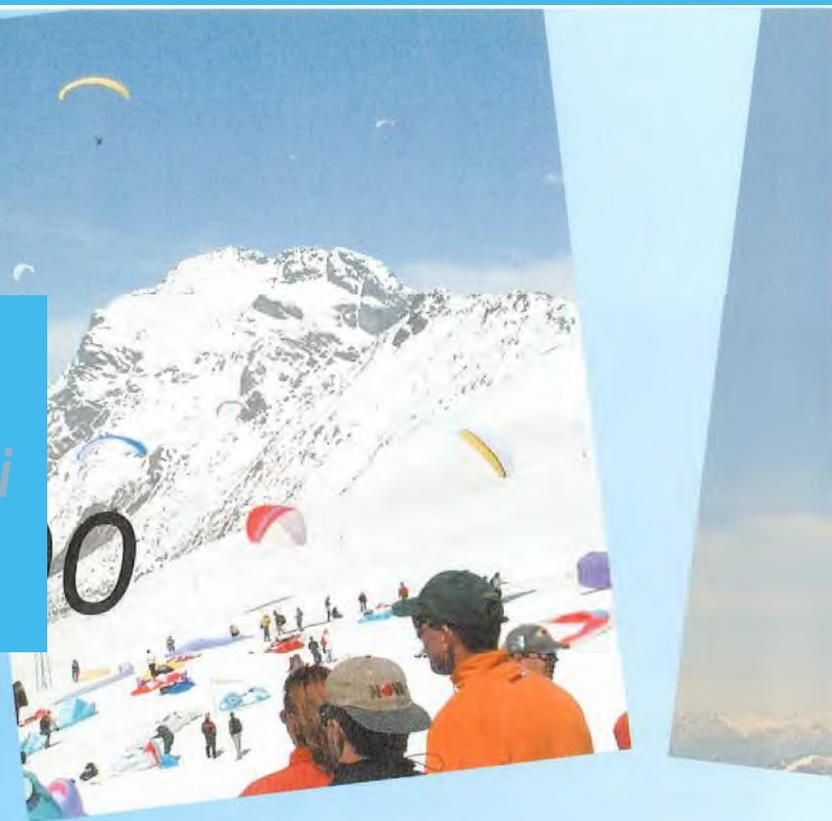
Damen

Platz	Name	Gerät	Bündelland	Punkte
1	Chiara Gucker	Nova X-Ray	Ba-WP	508
2	Brigitte Megerle	Pro Design Compact	Bayern	260
3	Barbara Wolff	Pro Design Compact	Ba-Wü	251

Team

Platz	Name	Punkte
1	Tiefflieger e.v.	2177
2	1. Eichenauer Sportverein	
3	Lenggrieser GS Flieger e.V.	

Osttirol Open 2010



Das GPS ist der heimliche Sieger der Osttirol Open zooni. Endlich, endlich ist das Ende der Fotodokumentation bei Wettbewerben in Sicht. Die 2. Osttirol Open im österreichischen Lienz vom 20.-23. April, gleichzeitig als Pre-PWC ausgeschrieben, waren der erste richtige Probelauf.

Kurz zur Erläuterung: Die Dokumentation von Wettbewerbsaufgaben erfolgt bislang per Foto. Zum Beweis, dass eine Boje - Hütte, Gipfelkreuz, Kirche ect. - auf der Strecke korrekt angefliegen wurde, muss diese aus einem genau festgelegten Fotosektor heraus in eine bestimmte Richtung fotografiert werden. Neben dem erschwerenden »Bojenfaktor« (der Tatsache, dass meist genau im Fotosektor die turbulentesten Bedingungen herrschen oder die kernigsten Bärte abgehen) hat die Fotodokumentation etliche andere Nachteile: Füße oder Ausrüstungsteile sind oft im Bild, die Kamera setzt aus, der Film wird plötzlich zurück gespult; nach dem Entwickeln ist der Film schwarz oder wurde aus Versehen belichtet, und am Ende ist vielleicht das Foto von der Startboje nicht im Sektor, obwohl der Pilot eine halbe Stunde darüber gekurbelt hat, Manche Piloten sind deshalb mit einer Backup-Kamera unterwegs, das heißt, sie machen die ganzen Fotos doppelt, mit dem dazugehörigen Fotostress. Nach der Landung heißt es für die Wettbewerbsleitung, die Filme einzusammeln, abends noch in irgendein Labor zum Entwickeln zu bringen und nachts die mühsame Fotoauswertung zu machen - jedes Wendefoto jedes einzelnen Piloten muss genau geprüft werden, Ein extrem teures und zeitaufwendiges Verfahren.

Wettbewerb mit GPS dokumentieren heißt für den Piloten: In den Sektor einer Boje einfliegen, am GPS die zwei Tasten »marke und ienter« drücken, fertig. Weiter geht's zur nächsten Boje. Am Ende eines Tasks werden die im GPS gespeicherten Routen der Piloten (das Gerät markiert alle 15 oder 20 Sekunden einen Wegpunkt) in einen Rechner eingelesen und dort mittels einer speziellen Software mit der vorgegebenen Route verglichen. Fehler weist der Rechner sofort aus, und sobald alle Routen eingelesen sind und die Zeiten der Piloten eingegeben wurden, liegt eine Ergebnisliste vor. Was in anderen Ländern - Beispiel Australien schon Praxis ist, wurde an Ostern in Lienz bei den Osttirol Open, dem ersten Wettkampftermin der deutschen Gleitschirm-Liga in diesem Jahr, erstmals von Ligachef Stefan Mast erprobt. Gleichzeitig musste aber noch fotografiert werden, und die Regel in Lienz hieß: Foto overrules GPS. Das sollte Konsequenzen haben.

Internationale Beteiligung

Wie schon im Vorjahr lockte der mit üppigen

Preisgeldern ausgestattete Wettbewerb neben der deutschen und österreichischen Liga auch etliche andere namhafte Piloten ans Zettlersfeld, so dass ein Starterfeld von 138 Teilnehmern gemeldet war. Für Veranstalter Ulf Mattsson mit seinem Adventure-Unternehmen Osttirol Events kein Problem. Mit der angemieteten Dolomitenhalle stand ein ausreichend geräumiges Wettbewerbszentrum mit entsprechender Infrastruktur (Duschen und Toiletten für Camper, Biertheke, Musikanlage...) zur Verfügung. Endlich war über Ostern auch einmal gutes Wetter angesagt,

Ergebnis

Total

Pl:	Gerät	NeTion	Pirffl
1. Bodo Genz	Gin Gliders Boomerang	GER	1576
2. Christian Jamegger	Nova Krypton	AUT	1551
3. Stephan Streglair	UP-Gambit C	AUT	1524
4. Achim Joos	Gin Gliders Boomerang	GER	1516
5. Oliver Rosset	Swing Stratus 2	GER	1481
6. Torsten Siegel	UP-Gambit C	GER	1462
7. Dietmar Steiner	UP-Gambit C	AUT	1450
8. Harry Buntz	Gin Gliders Boomerang	GER	1436
9. Josef Sattler	Eder Sektor	AUT	1418
Berni Koller	UP-Gambit C	GER	1414

Serienklasse

Pl	Gerät	Natio	Wag
1. Peter Mungenast	Nova Argon	AUT	1244
2. Manfred Wager	Nova Vertex	AUT	1101
3. Gerhard Scheitknecht	Pro Design Target	AUT	1082

Damen

Platz	Name	Gerät	Nati@	
1.	Anja Trudel	Apco Bagheera	GER	947
2.	Judith Dörflinger	Nova Proto	GER	561
3.	Nicole Eisenbach	CP-Products Mono	GER	489



2 was auf große Tasks hoffen ließ. Der erste Durchgang am Donnerstag fiel durch den noch recht starken Wind bescheiden aus: Vom Zettlersfeld hinauf ins Hochpustertal zur Wende Schloss Heinfels kurz vor Sillian, dann zurück ins Ziel, dem großen Landeplatz an der Dolomitenhalle, gerade mal 57 Kilometer,

Das aufregendste an diesem Task neben dem Zieleinlauf (Lokalmatador Beppo Sattler auf Edel Sector in 2:23:56 Stunden vor dem deutschen Nationalmannschafts-Piloten Achim Joos mit seinem Bruno Banani Boomerang und dem Japaner Go Kato auf Nova Krypton) spielte sich am Start ab. Der kräftige Gegenwind in der Sesselbahn zum Zettlersfeld hinauf brachte schon manchen zum Grübeln. Oben blies es dann unübersehbar von Nordosten. Schaust du dem Windsack ins Maul...

Nach langen Diskussionen über den besten Startplatz teilte sich das Feld in drei Gruppen: Ein paar Piloten plazierten sich links der Bergstation auf einem kleinen Schneefleck, um mit leichtem Gegenwind nach Osten zu starten; ein größerer Teil wartete auf dem nach Süden ausgerichteten Hauptstartplatz bei Rückenwind auf ruhige Phasen, und die große Meute machte sich auf den schweißtreibenden Marsch zum Gipfel, um dort nach Nordosten zu starten. Ein super Bild war das: Wie einst am Klondike zog sich eine Bandwurm von schwerbepackten Gestalten den Schneeberg hoch. Die hatten allerdings richtig Pech. Kaum war der Treck oben angelangt, ließ der Wind nach und drehte schließlich auf Ost bis Südost. Kurz nach Öffnen des Startfensters war der steile Gipfel-Südhang

übersät von kreuz und quer liegenden Piloten und Schirmen, die im weichen Schnee extrem schwierige Startbedingungen hatten. Manche hatten ein Dutzend Startversuche dort oben, bis sie endlich schweiß- und schnee-nass fix und fertig in die Luft kamen, andere liefen entnervt wieder herunter, manche gaben ganz auf.

Derweil ließ es sich unten bei leichtem Rückenwind oder in Nullwindphasen relativ komfortabel starten.

Endstation Schloß Steinfels

Nachdem manche gar vom Zettlersfeld mit bequemer Höhe direkt zum Bösen Weibele abfliegen und für die anderen Piloten auch der Hochstein recht gut zu knacken war, erwies sich der Tessenberg direkt vor der weit im Tal liegenden Wende Schloss Heinfels als echtes Problem. Dort ging für viele nichts mehr, und nach dem Wendefoto musste erst mal zum Petersberg gequert und dort mühsam im Talwind aufgesoart werden. Der sonst zuverlässige Petersberg, über den an normalen Tagen bequem zum Stalpen und dann zum Thurntaler aufgedreht werden kann, trug nur schwach, so das sich ein großer Pulk von zwischenzeitlich 40 bis 60 Wettbewerbs-Piloten plus unzähligen Freiflieger den engen Hang mit einer Arbeitshöhe von vielleicht hundert Metern teilen mussten. Viele mussten eine oder zwei Stunden dort »parken«, während es immer mal wieder nur ein paar Piloten nach oben trug. Die aber waren gerettet, relativ bequem ging es gegen den nicht sonderlich starken Höhenwind zurück nach Lienz.



BRÄUNIGER
Flugeteerame GmbH
Purriehstrasse 21
0-82362 Weilheim
Tal +49-881-64 75 0
Fax +49-861-45 61
info@brauniger.com
www.brauniger.com

Österreich:
huggeräte GmbH
+43-5375-2425
Italien: AIRE
+39-031-658428
Niederlande: DTC
+31-162-520151

IQBASIS II

limited edition



Jetzt neu und nur in limitierter Auflage: IQ Basis 11 Limited Edition in transparent iSmoke, iGreen oder iBlue. Auch in Zukunft völlig unlimitiert von Bräuniger: Überzeugende Technologie, kompromisslose Qualität und kundenfreundlicher Service.

Natürlich auch als Limited Edition erhältlich: IQ Classic, IQ Competition, IQ CompetitionIGPS

Coming soon:

10 Motor: Das Variatut Motor-Gleitschirme und Minimum-Systeme. Mit integrierter Drehzahlanzeige und Zyklendrehzahltemperatur

iU Senk: Das frische Variatut für Minimalisten und als Back-Up Instrument für Strecken- und Wettkampfpiloten.

Für den zweiten Task am Karfreitag versprach der Meteorologe Traumwetter, tatsächlich ging die Basis bei Steigwerten in großflächiger und relativ sanfter Thermik bis acht Meter an diesem Tag über 3700 Meter. Die Aufgabe über 78 Kilometer führte erst ins Tal nach Nordwesten Richtung Großglockner, Wende Schloß Weiherburg, dann an die Emberger Alm und zurück nach Lienz - fast zu wenig für einen solchen Super-Tag, der fast 80 Piloten ins Ziel fliegen ließ.

Dafür gab es am Start wieder richtig Stress, einige Piloten, darunter auch deutsche Top-Piloten, kamen überhaupt nicht in die Luft. Eine Wolke direkt über dem Zettlerfeld schattete ab, während die vorgelagerten Bergrücken bereits kräftige Thermik entwickelten. Konsequenz: Rückenwind am Start. Das Hochmarschieren zum Gipfel hatten sich nach dem Drama vom Vortag alle gespart und warteten am Hauptstart auf eine kurze Phase. Wer nicht quer zum Hang oder gar gegen den flachen Starthang aufziehen konnte oder wollte, hatte eben Pech. Für Ärger sorgte außerdem ein kleiner Pulk von Piloten, der hinter der Bergstation zum Hang hin aufzog und dann halb Laufend, halb fliegend die Kurve kratzen musste - quer über die ausliegenden Schirm am Hauptstart.

Derweil jagte sich der Spitzenpulk schon fast über die Ziellinie: Die Österreicher Armin Eder (Pro Design Mad Max) und Stephan Stiegler (UP Gambit C) passierten das Goal in Sekunden-Abstand nach nur 2:25:27 Stunden - das entspricht einem Schnitt von fast 32 Stundenkilometern! Als bester Deutscher schoß Bodo Genz mit nur knapp einer Minute Rückstand wie schon beim ersten Task als Vierter auf seinem Gin Boomerang über die Ziellinie. Wie gut dieser Tag ging, beweist, dass die ersten zehn Piloten nach 78 Kilometern gerade mal zwölf Minuten auseinanderlagen.

Sicherheit geht vor

Nur für Taskwinner Armin Eder war es schließlich ein rabenschwarzer Tag. Auf seinem Film war rein gar nichts drauf. Sein GPS-Track bewies zwar die korrekt geflogene Route, aber in Osttirol hieß es: Foto overrules GPS. Null Punkte und der Pechvogel-Preis für den Österreicher. Der zweite sollte der letzte Task der Osttirol Open 2000 gewesen sein. Bei strahlendem Wetter sagte der Meteorologe am Samstag und Sonntag jeweils Südwinde in Föhnstärken voraus - die Tage wurden gecancelt. Dass trotzdem frei geflogen wurde und am Sonntag sogar größere Strecken drin waren, sorgte im Nachhinein für Diskussionen. Aber der Wettbewerbsleiter entschied sich für die sichere Seite,



so dass bereits am Sonntag vormittag vorzeitig die Siegerehrung stattfand.

Deutsche Erfolge

Das Ergebnis in der offenen Klasse ist aus deutscher Sicht erfreulich: Bodo Genz verbuchte mit seinen beiden vierten Plätzen den Gesamtsieg für sich und durfte einen dicken Siegerscheck über 21.000 Öschis mit nach Hause nehmen. Nach Christian Tamegger (A) und Stephan Stieglair (A) punktete Achim loos vor Oli

Rössel für die internationale Rangliste. Auf dieser Liste, die ausschlaggebend für die Teilnahme am World Cup und die Nationalmannschaft ist, steht Achim loos weiter vor Bodo Genz Oliver Rössel, Torsten Siegel und Toni Bender.

Aus deutscher Sicht ebenfalls erfreulich das gute Abschneiden von Anja Trude! (Apco Bagheera): Die deutsche Nationalmannschaftspilotin gewann die Damenwertung und verpasste in der Serienklasse mit ihrem vierten Platz nur knapp das Treppchen.

Ulrike Bäuerlein



A

citsdepeeee

Eine Legende lebt oder eine neue Legende wird geschaffen. Was sagt Guido Gehrman über die Ladies und Junior Challenge? »Für die einen ist es ein Wettkampf, für die anderen der größte Spaß der Welt«. Auch dieses Jahr wollen wir wieder ein neues Kapitel schreiben und hier erst einmal die Facts.

Was und für wen ist eigentlich die Ladies und Junior Challenge? Du bist männlich, jünger als 25 oder Lady und kannst noch ohne Krücken starten, hast Bock auf Fliegen, einen Hanglider, kannst mit den Knien wippen, dann ist die Ladies und Junior Challenge wie geschaffen für dich. Die IC ist ein vom Deutschen Hängegleiterverband organisierter Nachwuchswettkampf. Hier sollen die Junioren zusammengebracht, neue Talente entdeckt und vor allem viel gelernt werden. Die besten Piloten qualifizieren sich für die Deutsche Liga. Du wirst von erfahrenen Wettkampfpiloten langsam an den Wettkampfsport herangeführt. Dabei ist es nicht wichtig, ob Du noch nie eine Strecke geflogen bist oder schon drei Jahre Ligaerfahrung hinter Dir hast. Jeder fliegt so gut er kann, Jeden Tag beurteilen wir zusammen das Wetter, sprechen eine Aufgabe durch die wir fliegen wollen und diskutieren anschließend über Fehler, taktische Entscheidungen des Tages und



Erfahrungen. Dabei referieren Wettkampfpiloten internationaler Klasse über Themen wie Flugtechnik, Taktik und feiern im Wettkampf. Wie schon erwähnt, mitmachen kann jeder männlich bis 25 Jahre ist und alle Ladies.

Wo steigt die Party? Wie schon in den letzten Jahren greifen wir auf das bewährte Streckenfluggebiet Emberger Alm in Kärnten zurück. Dort fliegen im August sogar die Kühe und man kann überall landen. Ganz zu schweigen vom See am Landeplatz, in dem man sich nach tiefen und schnellen Endanflügen die Anströmkante kühlen kann.

Wann steigt die Party? Termin ist vom 19. bis

24.8.2000. Einen Ausweichtermin gibt es nicht.

Was kostet der Spaß? Eine Audienz beim Pabst ist auch nicht ganz billig. Dafür ist die Ladies und Junior Challenge umsonst. Der DHV übernimmt Einschreibgebühr, Startgebühr, Auffahrt, sowie Kosten für Filme. Selbst bezahlt werden muss die Unterkunft.

Was muss man mitbringen? Mitbringen muss man eine funktionierende und gecheckte Ausrüstung und eine Kamera. Was sollte man mitbringen? Ein funktionierendes Funkequipment ist sehr ratsam, ihr wollt schließlich wissen, wo gerade die Harnmerbärte abgehen und wann das Freibier angestochen wird. Jede Menge Ersatzsteuerbügel,

Badehose, usw... Was sind die special events? Special events sind Filmvorführungen wie z. B. Dragon Riders vom »No Class Team« und Tandemflüge mit dem Gleitschirm für Freundinnen und Freunde.

Immer noch nicht kapiert? Also jeder, der im August Zeit hat, männlich bis 25 Jahre oder weiblich ist, keine Kohle und Bock zum Fliegen hat. Schnappt sich seinen Hanglider, meldet sich kurz formlos beim DHV an und grätscht in Greifenburg ein. Aktuelle Informationen findet ihr auf der DHV-Internetseite.

Stefan Hertling

Grappa 2000

Fängt ja schon gut an: Zur Fahrt an den Grappa treffe ich spät abends 011i (Barthelmes) bei Sybille und Jobst auf dem Schilchernhof. Am nächsten Morgen haben wir ein nettes Frühstück und um 9 Uhr Früh gleich einen Soaring-Flug vor der Haustür, der Vorführ-Drachen steht ja aufgebaut in der Scheune: Nach links ein Blick auf die Alpen und nach unten ein Blick ins Dachfenster und auf den Tisch von den Bätimern (beide am Arbeiten)...hähä!
Und dann geht's los Richtung Pizzaland „ nach Bassano! Diesmal hin ich nicht als Pilot dabei, sondern als »Teamchef« und betreue die deutschen Drachen- und Starrflügelflieger....und es kommen tatsächlich 30 (!) deutsche Ligapiloten. Sieben Damen, fünf Herren mit Starrflügel und achtzehn mit Drachen.

Tag 1

Zum Auftakt gibt's eine 95-km-Aufgabe (»Never plan a rainy day!« sagt der Engländer): Vom Wettbewerbsstartplatz nach Vittorio und zurück. Die Hausstrecke führt zweimal über die Piave und unglaublich viele (92!)

Piloten ins Ziel. Die schnellsten Piloten haben anscheinend auf jegliches Kreisefliegen verzichtet und ... es sind alles Piloten der deutschen A-Liga! Marcus gewinnt knapp vor Christof, beide fliegen einen Schnitt über 48 km/h mit ihren Starrflügeln (Atos) und auch Jobst (Steaith) hat es eilig: 46 km/h (wohlgermerkt im Schnitt). Wie soll das bloß weitergehen mit diesen Geschwindigkeiten? Das sind ja schon fast Segelfliegerdimensionen. (Naja, nicht ganz ... die Segelflieger schaffen schon noch das dreifache. Aber die investieren auch das zehnfache Geld und haben dann nicht mal halb soviel Frische Luft um die Ohren.)

Tag 2

Die Aufgabe muss erweitert werden. Zu fliegen sind 117 km vom Monte Cesen nach Aviano und wieder nach Hause - Bassano. Viele Starrflieger im Ziel, aber mit flexiblem Gerät schaffen es nur vier Piloten. Grund genug für die üblichen Diskussionen über den Leistungsunterschied der FAI - Klassen I und II. Auf jeden Fall freut sich Gerolf über seinen »flexiblen« Tagessieg (nicht mal 3 Stunden Flugzeit), Alessandro Ploner

macht den coolsten Endanflug, den ich je gesehen habe, und auch 011i grinst den ganzen Abend...

Tag 3

Ostersamstag und super Sonnenwetter. Startplatz ist wieder der »Cesen« (über Stunde Autofahrt), Wenden bei Vittorio und Marastica. Ich habe reichlich Gelegenheit, »meinen« Ligapiloten zuzusehen. Die meisten sehe ich weit über dem Startplatz beim Aufsteigen zu. Nur dem Christof nicht: Der startet, fliegt einen großen Bogen nach links, und fliegt dann mit Rückenwind die Kante entlang. Dabei verliert er keinerlei Höhe, aber ich ihn aus den Augen! Seinen ersten Vollkreis macht er dann erst nach der Wende ... nach über 22 Kilometern ... und kommt als schnellster ins Ziel: Tagessieg!

Tag 4

Ostersonntag bringt immer noch Sonnenschein, aber auch stabile Luft und damit dann 80 % der Piloten ins sogenannte »Massengrab«. Dieses ist die erste Wende: Ortschaft Schio. Diese liegt (zu) weit draußen im Flachland. Der Wiedereinstieg in die Rennstrecke ist schwierig und zeitaufwendig, sodass vielen die Thermikzeit ausgeht und sie nicht mehr ins Ziel kommen. Corinna bringt heute den Hammer: Sie landet zwar nicht ganz im Ziel, aber zu was für einer



Foto: M. B. G.

Uhrzeit! - Die anderen sind mit Rückholen fertig und denken schon an die abendliche Pizza.

...ist der letzte Tag und Ostermontag.

Nur wer sehr früh aufsteht, bekommt noch ein wenig Regen ab. Danach ist das Wetter dann schlecht genug, um den Tag zu canceln. Aber der Tag ist auch schön genug, um es sich draußen richtig gut gehen zu lassen. Der UL-Flugplatz bietet wenig Spektakuläres, aber das Messegelände umso mehr. Die Messe ist nicht mehr in einer Zeltstadt, sondern auf dem Gelände der Firma »RAASM«. Diese Firma stellt normalerweise Hydraulikprodukte her, zu Ostern organisiert und sponsert der Betrieb aber das Bassano-Meeting mit allem Drumherum. Und das ist absolut einmalig:

Das Umfeld der Fabrikhallen ist ein toll gepflegter Park und hier ist was los...

Eine 25 m hohe stählerne Rampe steht auf der Wiese und erlaubt Gleitwinkelvergleiche, Toplandungen und anderen »Blödsinn«. Hubschrauber aller Größen starten und landen im Park, überhaupt, die ganze Luft ist voll: ULs, Paratrikes, Starrflügel, Gleitschirme und Drachen sind im Endanflug, die Hubschrauber dröhnen, Modelle zwischen, Zuschauer machen Bungeejumping oder lassen sich von einer Windmaschine in die Höhe blasen, ... ein Chaos wie es lauter, bunter und italienischer kaum sein kann. Fantasticol

Am Nachmittag ist dann die Siegerehrung im Park. Hier räumen die Deutschen mal so richtig ab: Plätze 1 und 2 (Starrflügel): Christof Kratzner und Bernd Weber, Platz 3 (Drachen - Herren): Jobst Baeumer



Die weiblichen Teilnehmer kommen auch alle(!) aus der deutschen A-Liga und belegen somit alle vorderen Plätze. Der Knaller ist aber, die deutschen Piloten holen auch Platz 1 in der Nationen-/Teamwertung!

Unsere österreichischen Kollegen können das kaum glauben, da sie die Drachen-Einzelwertung dominieren, aber sie haben keinen Starrflügelpiloten in ihr Team nominiert... Wir haben aber auch (dank seiner Spitzenform und einer gemeinsamen Klasse 1/11 Qualifikationsliste) Christof im offiziellen deutschen Team, und der hat so richtig viele Punkte beigesteuert.

Alles in allem war es in Bassano so schön wie noch nie. Die Organisation, das Wetter, die Stimmung ... alles hat gepasst. Alle freuen sich auf das nächste Mal in diesem liebenswerten Land.

Lukas Etz



Meeting Internazionale Monte Grappa 2000

General Hang Glider FAI 2

Platz	Name	Gerät	Nation	Punkte
1	Kratzner Christof	Air Atos		3519
2	Weber Bernd	Air Atos		3117
3	Trimmel Manfred	Air Atos	AUT	2944
4	Leiser, Rene	Air Atos	CH	2841
5	Maffi Graziano	Tecma Izbo	ITA	2756
6	Hoffman-Guben Marcus	Air Atos		2716
9	Schumann Kurt	Guggenmos Esc D		1863

XIX Meeting Montegrappa

Official Nation Hang Glider

Platz	Nation	Name	Gerät	Punkte
1	D	Kratzner Christof	Baeumer Jobst Bausenwein Hans	8570
2	AUT	Heinrichs Gerolf	Reisinger Robert Platner Rupert	8415
3	CH	Leiser Rene	Hermann Franz Harri Martin	7785

XIX Meeting Montegrappa

General Hang Glider FAI 1

Platz	Name	Gerät	Nation	Punkte
1	Heinrichs Gere		AUT	2992
2	Reisinger Robert	Icaro Laminar 14 ST	AUT	2894
3	Baeumer Jobst	Aeros Stealth KPL 14	D	2824
4	Platner Rupert	Icaro Laminar 14 ST	AUT	2543
5	Suchanek Tomos	Moyes Litespeed	CZE	2518
6	Alonzi Mario	Icaro Laminar 14 ST	FRA	2487
7	Hermann Franz	Icaro Laminar ST	CH	2486
8	Hard Martin	Moyes Litespeed	CH	2465
9	Zwecktnayr Josef	Imre Laminar 14 ST	AUT	2432
10	Kornthaler Werner	Icaro Laminar 14 ST	AUT	2412
11	Schweier Georg	Icaro Laminar ST		2398





2. StaufrcpM Crty iü tle% u

Der Staufen-Cup in Voralberg ist traditionell ein sportliches Kräftemessen zwischen Österreichern und Deutschen. Am Start im Bregenzer Wald sind alljährlich die beiden nationalen Gleitschirm-Ligen sowie etliche Vereinspiloten des Gleitschirmvereins Staufen in Dornbirn, der den Wettbewerb ausrichtet und gleichzeitig seinen Clubmeister ausfliegt. Riesige Strecken sind geländebedingt in Bezaun selten drin, dafür locken die familiäre, freundschaftliche Atmosphäre des Wettbewerbs und das Rahmenprogramm viele ambitionierte Freiflieger zur Teilnahme. So schrieben sich 5./6. Mai 140 Piloten in die Startliste für den 12. Staufen-Cup ein - ein rekordverdächtiges Teilnehmerfeld.

Wer Bezaun kennt, weiß, was 90 Piloten plus Tasksetter plus Veranstalterteam für die arme alte Seilbahn bedeuten, in deren Gondel sich auf jeder Sektion gerade einmal sechs Piloten samt Schirmen quetschen können. Das erste Race findet für die Piloten deshalb schon am frühen Morgen statt - wer zuerst in der Seilbahn-Schlange steht, ist früh am Berg, hat keinen Startplatz-Stress und kann es sich oben noch in der Sonne bequem machen.

Für die Frühaufsteher hatte sich der Veranstalter zudem noch eine Belohnung einfallen lassen. Bis zehn Uhr servierten die netten Vereinsmädels an der Bergstation ein kräftiges Vesper mit Bergkäse, Brot und Saft - gratis natürlich.

Bis am Samstag alle Piloten am Start eingetrudelt waren, verschlechterte sich das anfangs

vielversprechende Wetter zusehends. Wie so oft lag der Wetterbericht katastrophal daneben, versprach flache Druckverteilung, Thermik und schwache Winde, während am Start schon der stramm stehende Windsack zum Soaren einlud, kaum noch ein blauer Fleck zu sehen war und von Süden her eine markante, ebenso breite wie dunkle Wolkenfront aufzog. Dennoch wurde ein Task über 36 Kilometer ausgearbeitet und schließlich auch gestartet. Einige Piloten wie der deutsche Spitzen-Pilot Bernie Koller zogen es angesichts des bedrohlichen Himmels vor, mit der Seilbahn wieder ins Tal zu fahren. Doch die große Meute ging in die Luft - und dort hing sie dann. Über dem Start waren gerade mal 50 Meter Arbeitshöhe zu machen, an einen Abflug zum Hirschberg war bei dieser Basis nicht zu denken.

Für die Zuschauer bot sich ein beeindruckendes Schauspiel: Über hundert Schirme kämpften sich über eine Stunde lang über dem knapp zwei Kilometer breiten Bergrücken auf engstem Raum ab. Da ging es zum Teil schon ziemlich knapp zu, »Feindberührungen« waren nicht immer zu vermeiden, der deutsche Gambit-Pilot Rainer Blaich meinte am Ende, er habe mal einen fremden Stabilo im Gesicht gehabt dennoch lief alles es dank der Erfahrung und der Disziplin von Wettkampfpiloten ohne Zwischenfall oder Crash ab.

Der erste Pulk verlor bald die Lust am Herumgesuppe und setzte sich tief Richtung Hirschberg ab, Das scheinbar unvermeidliche Absau-

fen des Pulks und die drohenden Regenwolken bewogen einige Piloten, die über dem Start sorten, zum Abfliegen ins Tal Richtung Landeplatz. Da einige unter den ersten Regentropfen die Ohren hereinholten, setzte ein Lemminge-Effekt ein: Andere flogen hinterher, weil sie meinten, der Durchgang sei gecancelet, und gingen zum Landen.

Dort kam über den Platzlautsprecher die Durchsage, dass der Durchgang sehr wohl noch laufe und der Spitzenpulk von fünf Piloten bereits die erste Wende am Diedamskopf erreicht habe. Unterdessen trafen kurz hintereinander am Landeplatz alle deutschen Top-Piloten, an der Spitze Achim Joos, Bodo Genz, Oly Rössel und Torsten Siegel ein: Die Jungs hatten sich in der Luft darauf verständigt, geschlossen landen



g zu gehen und bei diesen Verhältnissen nicht A weiterzufliegen. Wie recht sie mit dieser sicher ¹ nicht leichten Entscheidung hatten, bewies die Ansage des Veranstalters, kurze Zeit später den Durchgang wegen der zunehmenden Gewittergefahr abbrechen. Spekulationen, ob der Task früher gecancelt worden wäre, wenn keine österreichischen Lokalmatadoren im Spitzengrupp gewesen wären, sind müßig, wurden am Landeplatz aber dennoch diskutiert.

Der Sonntag brachte dann den ersehnten Task, zum Erstaunen vieler Piloten brach der kräftige Südwind mit den »Hochgeschwindigkeitscirren« tatsächlich wie angekündigt zusammen, so dass nach den 40er Böen, die am Morgen noch über den Start gingen, bei Fensteröffnung schließlich wegen zu wenig Wind fast kein Rückwärtsstart mehr möglich war. Ausgeschrieben waren 37 Kilometer mit den vier Wenden Gasthaus Falzalpe (östlich vom Diedamskopf), Sender Baumgartenhöhe in Bezau, Bergstation Hirschberg und Kapelle Reuthe.

Der Tag entwickelte sich zusehends prächtig und schenkte den Piloten, die später unterwegs waren, noch eine Basis von 3000 Metern bei Steigwerten bis zu sieben Metern, was viele langsamere Piloten viel zu hoch ins Ziel fliegen ließ und zum Abspiralen zwang, um identifiziert und gewertet zu werden.

Auf der Zielgerade hatten die Österreicher nach knapp anderthalb Stunden die Nase vorn: In Sekundenabstand flogen Armin Eder (1:21:34 h), Helmut Eichholzer und Martin Brunn ins Goal. Als bester deutscher Pilot kam Oliver Rössel (Swing Stratus) mit nur zwei Sekunden Rückstand auf den drittschnellsten ins Ziel, Achim Joos folgte Sekunden später auf seinem Boomerang als Sechster.



Ergebnis

1.	Armin Eder	Pro Design Mad Max	AUT 883
2.	Helmut Eichholzer	Swing Stratus	AUT 853
3.	Martin Brunn	Nova Krypton	AUT 847
4.	Oliver Rössel	Swing Startus	GER 845
5.	Stefan Brandlehner	Nova Krypton	AUT 841
6.	Achim Joos	Gin Gliders Boomerang	GER 835
7.	Christian Tamegger	Nova Krypton	AUT 833
8.	Robert Maier	Gin Gliders Boomerang	AUT 824
9.	Thomas Walder	UP-Gambit C	AUT 821
10.	Torsten Siegel	UP-Gambit C	GER 819

1.	Anja Trudel	Apco Bagheera	GER 557
2.	Judith Dörflinger	Nova Proto	GER 457
3.	Gabi Beihammer		AUT 434

Zum zweiten Mal in dieser Saison hieß nach den Osttirol Open auch beim Staufen Cup die beste Dame Anja Trudel, die auf ihrem Apco Bagheera auch in der Serienklasse auf den zehnten Platz der Gesamtwertung vorliegen konnte. Judith Dörflinger (Deutschland, Nova) und Gabi Beihammer (Österreich, Advance) standen außer ihr auf dem Damen-Treppchen.

Die Vorarlberger Veranstalter wurden bei der Siegerehrung ihrem guten Ruf gerecht: Geldpreise gab es nicht nur für die ersten drei Plätze, sondern bis zum zehnten Platz hinauf, dazu wurden jede

Menge Sachpreise verteilt. Dazu hatte jeder Teilnehmer und Helfer die Chance, eines von einem Dutzend kiloschweren Bergkäsestücken samt einer Metersalami zu gewinnen, die am Ende unter allen verlost wurden. Pech für die, die gezogen wurden, aber bei der Siegerehrung nicht mehr dabei waren...

Ulrike Bäuerlein

PTURETEM11 Juli bis September

Anmeldung: Piloten, die an der Teilnahme interessiert sind, wenden sich bitte direkt an den Organisator.

Der Kalender wird laufend ergänzt, Siehe www.dhv.de.

Wichtig: Nur wer alle erforderlichen Unterlagen bei der Prüfung vorlegen kann, ist teilnahmeberechtigt.

Datum	Ort	HG	G5	T		Organisator	Telefon
15.07.	Hochries/Samerberg	☐	■	☐	☐	A,B,F,P	Flugschule Hochries 08032/8971
15.07.	Bayrischzell	☐		☐	☐	A,B	Münchner Drachenflugschule 08023/1571
15.07.	Marktoberdorf/Pironten			☐	☐	A,B,F,P	OFS Paragliding GmbH 08342/899405
15.07.	Brauneck				☐	A,B,P	Adventure Sports 08042/9486
15.07.	Sonthofen	☐			☐	A,B,P	FS Jürgen Rohrmeier 08321/9328
15.07.	Garmisch				☐	A,B,F,P	GSS Michael Brunner 08821/74260
15.07.	Bad Harzburg	☐			☐	A,B,F,P,S	Harzer GSS 05322/1415
18.07.	Sonthofen			☐	☐	A,B	FS Mergenthaler 08321/9970
19.07.	Sonthofen				☐	A,B	ES Mergenthaler 08321/9970
21.07.	Dürmau	☐		☐	☐	A,B,F,P	FS Göppingen 07164/12021
22.07.	Greifenburg (A)			☐	☐	A,B	Air Power 07745/308
22.07.	Bad Salzungen	☐		☐	☐	A,B,F,P,S	DHV-Prüfzentrum Mitte 06654/353
22.07.	Brixen (1)			☐	☐	A,B,P	Flugschule Siegen 0271/382332
22.07.	Ruhpolding	☐		☐	☐	A,B,F,P	Flugzentrum Ruhpolding 08663/668
23.07.	Bad Salzungen	☐			☐	A,B,F,P,S	DHV-Prüfzentrum Mitte 06654/353
23.07.	Brixen (1)				☐	A,B,P	Flugschule Siegen 0271/382332
23.07.	Andelsbuch (A)			☐	☐	A,B	GSS Löffler 0043/5514/3177
29.07.	Aschau			☐	☐	A,B,F,P	FS Chiemsee 08052/9494
29.07.	Greifenburg (A)	☐		☐	☐	A,B	FS Sunrise 06201/182911
29.07.	Marktoberdorf/Pironten			☐	☐	A,B,F,P	OFS Paragliding GmbH 08342/899405
29.07.	Andelsbuch (A)				☐	A,B	GSS Löffler 0043/5514/3177
01.08.	Stuttgari			☐	☐	A,B,F,P,S	ES LUFLIKUS 0711/537928
01.08.	Sonthofen			☐	☐	A,B	ES Mergenthaler 08321/9970
04.08.	Sonthofen	☐		☐	☐	A,B,P	FS Jürgen Rohrmeier 08321/9328
04.08.	Garmisch			☐	☐	A,B,F,P	GSS Michael Brunner 08821/74260
05.08.	Elsals (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	GSS Michael Brunner 08821/74260
10.08.	Unterwossen			☐	☐	A,B,F,P	Süddeutsche GSS 08641/7575
11.08.	Kössen				☐	A,B,F,P	Süddeutsche GSS 08641/7575
12.08.	Hochries/Samerberg	☐		☐	☐	A,B,F,P	Flugschule Hochries 08032/8971
12.08.	Ruhpolding	☐		☐	☐	A,B,F,P	Flugzentrum Ruhpolding 08663/668
12.08.	Zillertal (A)	☐			☐	A,B	FS Göppingen 07164/12021
13.08.	Baiersbronn			☐	☐	A,B,P,S,W	Sky Team 0721/515363
19.08.	Marktoberdorf/Pironten			☐	☐	A,B,F,P	OFS Paragliding GmbH 08342/899405
19.08.	Sonthofen				☐	A,B	FS Mergenthaler 08321/9970
20.08.	Dietrichshütte			☐	☐	A,B,P	Ostthür. Gleitschirmschule 0367/34/30357
20.08.	Zillertal (A)	☐			☐	A,B	FS 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	ES LUFLIKUS 0711/537928
25.08.	Garmisch				☐	A,B,F,P	GSS 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.	Brauneck				☐	A,B,P	Adventure Sports 08042/9486

Datum	Ort	FIG	GS	T	Alt	Organisator	Telefon
26.08.	Sonthofen	■	■		■	A,B,P	FS Jürgen Rohrmeier 08321/9328
26.08.	Südtirol (I)		■		■	A,B,P	ES LUFTIKUS 0711/537928
26.08.	Garmisch					A,B,F,P	GSS Michael Brunner 08821/74260
27.08.	Bad Salzungen		■		II	A,B,F,P,S	DHV-Prüfzentrum Mitte 06654/353
01.09.	Dürrau		■	■		A,B,F,P	FS Göppingen 07164/12021
01.09.	Sonthofen		■	■		A,B	FS Mergenthaler 08321/9970
02.09.	Elsaß (F)		■	■	■	A,B	FS Dreyeckland 07661/627140
02.09.	Marktoberdorf/Pfronten		■	1	■	A,B,F,P	DES Paragliding GmbH 08342/899405
02.09.	Sonthofen		■			A,B	FS Mergenthaler 08321/9970
07.09.	Unterwössen		■	■		A,B,F,P	Süddeutsche GSS 08641/7575
08.09.	Kössen		■		■	A,B,F,P	Süddeutsche GSS 08641/7575
09.09.	Hochries/Samerberg	■	■	■	■	A,B,F,P	Flugschule Hochries 08032/8971
09.09.	Mals (I)		1	■		A,B,F,P	Sky-Sports Baiersbronn 07442/122412
10.09.	Bavrischzell	■		■	1	A,B	Münchner Drachenflugschule 08023/1571
10.09.	Mals (II)		■		■	A,B,F,P	Sky-Sports Baiersbronn 07442/122412
14.09.	Elsaß (F)	●	1		■	A,B	FS Dreyeckland 07661/627140
15.09.	Lenggries		■	■		A,B,P,F	Adventure Sports 08042/9486
15.09.	Garmisch		■	■		A,B,F,P	GSS Michael Brunner 08821/74260
16.09.	Bad Salzungen	1	■	■		A,B,F,P,S	DHV-Prüfzentrum Mitte 06654/353
16.09.	Ruhpolding	1	1	■		A,B,F,P	Flugzentrum Ruhpolding 08663/668
16.09.	Aschau		■	■	■	A,B,F,P	FS Chiemsee 08052/9494
16.09.	Meransen/Weitentail (I)		■	■	■	A,B,F,P	OFS Paragliding GmbH 08342/899405
16.09.	Brauneck		■			A,B,P	Adventure Sports 08042/9486
16.09.	Garmisch		■		■	A,B,F,P	GSS Michael Brunner 08821/74260
17.09.	Bad Salzungen	■	■		■	A,B,F,P,S	DHV-Prüfzentrum Mitte 06654/353
20.09.	Sonthofen		1	■		A,B	FS Mergenthaler 08321/9970
21.09.	Sonthofen		■			A,B	FS Mergenthaler 08321/9970
22.09.	Andelsbuch (A)			■		A,B	GSS Löffler 0043/5514/3177
22.09.	Andelsbuch	■	1	■		A,B,F,P,S	Harzer GSS 05322/1415
23.09.	Engelberg (CH)		■	1	■	A,B	Air Power 07745/308
23.09.	Aschau		■		■	A,B,F,P	FS Chiemsee 08052/9494
23.09.	Andelsbuch (A)		1		■	A,B	GSS Löffler 0043/5514/3177
23.09.	Andelsbuch	■	■		II	A,B,F,P,S	Harzer GSS 05322/1415
24.09.	Zillertal (A)	■	■		■	A,B	FS Göppingen 07164/12021
30.09.	Sonthofen		■	■		A,B	FS Mergenthaler 08321/9970
30.09.	Greifenburg (A)	■	■	■		A,B	FS Sunrise 06201/182911

Lehrgangskalender

Fluglehrer

auf Anfrage D/GS

09.10. - 22.10.00 D/GS

10.10. - 11.10.00 D

07.11. - 10.11.00 D/GS

auf Anfrage D/GS

Pflichtfortbildungstermine für Fluglehrer
DHV Geschäftsstelle, 08022/9675-30

Fluglehreranwärter/Assistentenlehrgang
Anna Rand, 0043/3687/81880

Fachlehrelehrgang UL-Schlepp
Horst Barthelmes, 06654/353

Fachlehrerlehrgang Windenschlepp
Horst Barthelmes, 06654/353

Refresher/Huglehrerlehrgang
Anna Rehr, 0043/3687/81880

Piloten

21.07. - 23.07.00 D/GS

19.09. + 20.08.00 D/GS

09.09. + 10.09.00 D/GS

20.10. + 21.10.00 D/GS

Windentrainerlehrgang für vereinswindenfahrer

Horst Barthelmes, 06654/353

Vereins-Windenschlepp-Seminar

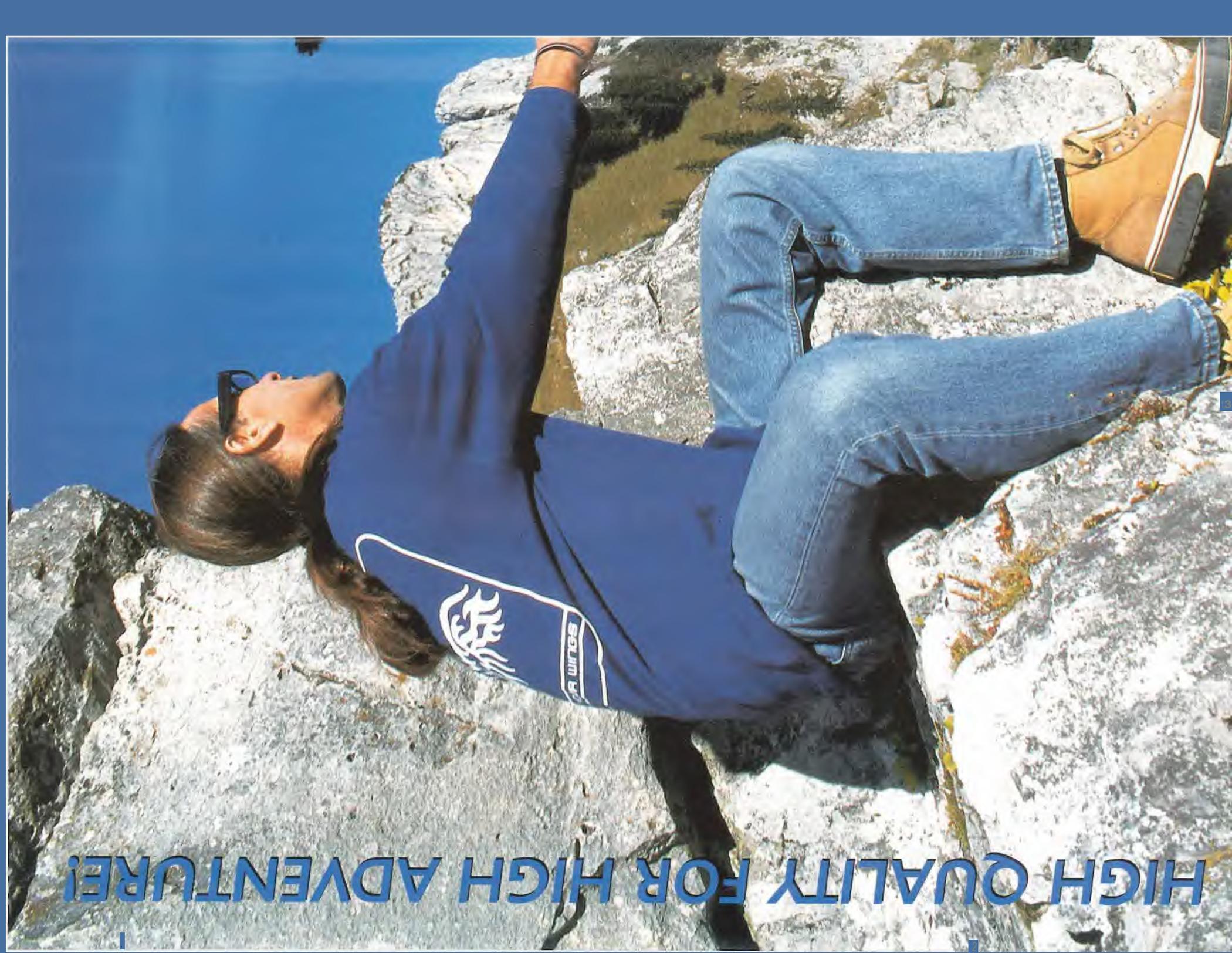
Horst Barthelmes, 06654/353

Vereins-Windenschlepp-Seminar

Horst Barthelmes, 06654/353

Vereins-Windenschlepp-Seminar

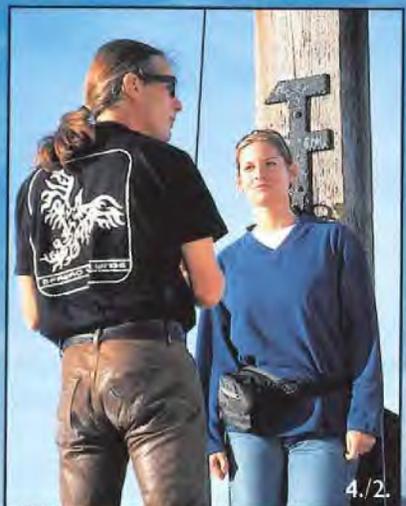
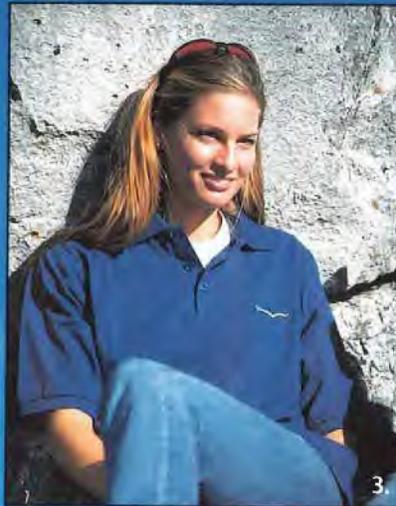
Horst Barthelmes, 06654/353



HIGH QUALITY FOR HIGH ADVENTURE!

DHAW

SHOP 2000



Fotos: Klaus Aulthorn & Andreas Pflügel

doprigelke

Mul funäionsjätkererrt Stickerer auf linker Brust und am Kragen hinten. Verstellbare Armelbfrndchen und eummizug am Bund. Netterung mit Qualitätäffleece. Außen zwei Seitentaschen und Ärmeltasche llnks, Brusttasche Innen llnk.s.mrt **KlettiVer**schluss. RV-Abdeckung innen, Oberstoff: Lazzati New Ulle, high Tech Line aus 100% PA mit Beschichtung, .Wassersäule 2000mm, aünungsaktiv find
Feb&-ita er'it* .blau •
 Grössen:
 Preis 199,00 DM/180 EUR

44,7444i

2. V-Vecle.
 Piquet Shirt mit SPKraNn: ido% geldninteAauM-
 wolle 260g/m² in TfeingestricterKgen.: flach:e'Dbp-
 pelräreiee Kragen rme n und Bund.
 Duittentenerele Einfarbiger, Rücken-
 priareredd eieerle/, -29K-
 Farbeh: entarz d
 Grössen: S-M-1:-2e
 Preis: 48,00 DM/ 160g UR

3. Polo-Shirt

Piquet Polo-hlirt mit Dreiknopfleiste aus 100% gekämmter Baumwolle; 194./qm, Kleine Stickerei auf linker Brust Feingestricktlegragen und Armerhündchen, durchgehendes Krägenbae1,frache Doppelnähte an Kragen, Ärmern und Bund, Farben: Schwarz und blau.
 Grössen: 5 - M L - XL
 Preis: 41,00 o op EUR

4. T-Shirt

Jersey T-Shirt aus 100% ge by BW, 180g/m² M... Feingestricter Kragen, flaches **lehte** an... Kragc ~ Anneln und BündWurthgeenes CRen- band 9 für 4 Rückenprint Spread your...
 Farben: stliwa und blau...
 Grössen: S - M L - XL
 Preis: 28,00 DM/ 14,40 EUR

Bestellung. auf der Rückseite l .
 odelim: iiternet unter www.dhw.de

DH V SHOP 2000



6. Abgehoben - im Tuchfühlung mit den Alpen
Ein Bildband von Andreas Busslinger
Traumhafte Farbbilder übers
Gleitschirmfliegen auf 120 Seiten.
Preis: 98,00 DM/50,10 EUR



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



23. Deutsche Fluggelände Karte
500 Fluggelände für Gleitschirme und Drachen
sind in dieser Karte mit den wichtigsten
Informationen beschrieben.
Der Clou: Die Karte ist als normale
Straßenkarte mit praktischer Faltung und als
FluggebietsWhrrer zu verwenden.
Preis: 18,00 DM/9,20 EUR



8. CD-ROM
25 Video-Hie., 97 Fotos von den besten
Fliegmachern und Fotografen der Sze-
ne und eine exzellente Grafik machen
die CD-ROM mit umfassenden Infor-
mationen über Dracherfliegen und
Gleitschirmfliegen zum multimedialen
Erlebnis. Hardware-Mindestvoraus-
setzung: 486er mit Soundkarte und
CD-ROM-Laufwerk und Mouse, läuft
auf allen Windows und Mac-Versionen.
Preis: 34,80 DM/ IZ80 EUR



24. Aktiv Gleitschirm fliegen NEU!
Der neue Lehrfilm stellt sämtliche Inhalte des
Performance Trainings vor und zeigt die ent-
sprechenden Übungen. Das Video Ist in erster
Linie für die engagierte Fort- und Weiterbildung
in Schulen und Vereinen geeignet, es soll aber
auch der interessierten Piloten, dem interes-
sierten Piloten am heimischen Fernseher Lust
auf Training und Weiterbildung machen.
Herstellung: Charlie Juist zusammen mit dem
DHV-Lehrteam.
Filmdauer; 42 Minuten.
Zum Verkauf als VHS-Video.
Preis: 40,00 DM/20,45 EUR



25. DHV/OeAeC Prüfungstrainer
Prüffragen Lernprogramm Kir Theorieausbildung
A- und B-Schein Hängegleiten und Gleitsegel
auf einer CD-Rom.
Preis: 35,00 DM/ 17,90 EUR

9. FREE
»Der freie Hug«
in Bild und Text.
Bildband von Ulrich Grill
mit Stimmungs- und
Adionbildern vom
Drachen- und Gleit-
schirmfliegen.
Reichhaltiger Textteil,
160 Seiten.
Preis: 98,00 DM/150,10 EUR



(Ohne Abbildung)

10. Prüfungsfragen

- Für 13a Hängungsnachweise A Hängegleiten, A Gleitsegeln, Preis: 24,00 DM/12,30 EUR
- Für 8 Hängegleiten, B Gleitsegeln, GS-Windenschiepp, HG-Windenschlepp, Windenfahrt
Preis: 20,08 DM/ 10,25 EUR
- Für Flugfunk, Preis: 7,00 DM/3,60 EUR

11. Rettungsschnur-Set

Bestehend aus 30m Nylon-Flechtschnur und 30g Bleigewicht; Preis: 8,00 DM/ 4,10 EUR

12. Icao-Karten

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

13. Flugbuch Kir Drachenflieger und Gleitsegler

Rubriken: Flug Nr, Gerätetyp, Datum, Ort, Höhendifferenz, Flugdauer, Wette, WIR«
Bemerkungen und Vorkommnisse, Flugehrbestätigung, Erste-Hilfe-Anwelsungert
Preis: 8,00 DM/4» EUR

14. Drachenfliegen

Das Lehrbuch für Anfänger und Fortgeschrittene von Peter Janssen und Klaus Tänzler;
wettere Autoren Peter Cröniger und Knut v. Hentlg; 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 Tonzier; weitere Autoren Helmut Denz,
Dr. Victor Heute und Peter Cröniger; 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 DM/24,60 EUR

17. Gleitschirmsegeln für Meister

Das Buch über Fliegen mit Hochleistung, Streckenfliegen. Alpines Fliegen. Von Toni
Bender, Peter Janssen, Klaus Tänzler, Sepp Gschwendner, Peter Cröniger, Dr. Victor
Henle; reich illustriert
Preis: 44,00 DM/22,60 EUR

18. Info - Sommerordner

Preis: 0,50 DM/0,26 EUR

19. Starten, Steuern, Landen mit dem Gleitschirm

Der Lehrfilm zeigt die Gleitschirm-Flugtechnik entsprechend dem Lehrplan. Über den
reinen Lehmtutzen hinaus ist der Film auch schön anzuschauen. Herstellung Charlie
löst 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 Ihr Drachennlegen. Darstellung der richtigen Flugtechnik für den Start,
den Flug und die Landung. Herstellung: Ralf Heuber zusammen mit dem DHV-Lehrteam.
Filmdauer: 15 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video. Preis: 30,00 DM/ 15,35 EUR

21. Test

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

22. Heiter bis wolkig

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

26. AeroGlider 1.0 - NEU!

Die neue Version des AeroGlider 1.0 Ist ein virtueller 30-Fluggebietslehrer und
Flugsimulator, der sich auch als Thermik, Hangsoaring- und Streckenflugtrainer eignet
Ausführliche Infos, Systemanforderungen und kostenlose aktuelle Updates gibt es Im
Internet unter <http://www.aeroglider.de>. Preis: 69,50 DM/35,75 EUR

Bestellformular: (Bitte direkt schicken an DHV • Postfach 88 • D-83701 Gesund am Tegernsee, oder faxen an 004918022/9675-99). 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.

GS

Landesmeisterschaft 2000 in Rheinland-Pfalz

Ein Schönwetter Sport ist das Fliegen allemal. Man braucht auch gute Gelände und willige Teilnehmer und kompetente Helfer. Gleitschirmfliegen wird in Rheinland-Pfalz sehr gerne praktiziert, nur dem Wettkampf sich zu stellen ist nicht jedermanns Sache! Man könnte ja nur Zweiter oder gar Dritter werden und das ist schon eine Blamage! Ist sie es wirklich? Absolut nicht. Unsere 4 Ligapiloten Peter Jung, Stefan Seibel, Thomas Scheick und Joachim Torn gaben dieser Landesmeisterschaft einen besonderen Stellenwert. Die »gewöhnlichen« Teilnehmer haben die Chance nutzen können, von diesen erfahrenen Piloten einiges zu lernen oder abzugucken. Leider wurden die Wettvoraussetzungen dem Teilnehmerfeld nicht gerecht. Nur einen schwachen ersten Durchgang am Freitag und einen sehr guten am Montag brachten die Teilnehmer in ihr Punktekonto ein.

Am Freitag haben 15 Teilnehmer den Startplatz erfolgreich verlassen können, aber nur Stefan Seibel gelang es als einzigem eine freie Strecke von 15 km zu überwinden. Der Samstag und Sonntag brachte viel Ruhe in der Luft aber Unruhe in die Teilnehmer, denn sie lagen so dicht beieinander, dass noch jeder eine reelle Chance hatte, Landesmeister zu werden, da der 4. Wettbewerbstag der mögliche 2. Wertungstag zu werden schien. Nach zwei gültigen Durchgängen war der Wettbewerb als entschieden festgelegt. Die Wettvoraussetzung war gut und die Vorschau von unserem »Eifelkreipel« Stefan Thieser ein Treffer. Start in Zeltingen-Rachtig, Ziel Serrig; eine anspruchsvolle Aufgabe mit 54 km. Start and Race war angesagt. Der erstgestartete Armin Harich nutzte die Gelegenheit der sich aufbauenden Thermik, schraubte sich geduldig so hoch wie möglich und zog nach Auslegen

der Ziellinie davon. Die Taktik gab ihm recht, denn keiner der späteren Starter konnte sich die Arbeitshöhe so nutzbringend aufbauen wie er. Am Ziel angekommen musste er viel Resthöhe vernichten, während die Verfolger vorher zu Boden mussten.

Die Siegerehrung in der Sängerklause und das Tagesgeschehen inspirier-



te mich spontan, auf die Melodie »Die kleine Kneipe« und »Sierra Madre« Texte zum Geschehen zu dichten und mit allen Teilnehmern der Siegerehrung per eigene Akkordeonbegleitung den Siegern zu Ehren vorzutragen. Wer es nicht glaubt: Die konnten nicht nur fliegen, sondern auch singen!

Roni Herchen und seinem Ausrichterteam sowie den Moselfalken für die Bereitstellung der Fluggelände sei an dieser Stelle herzlich gedankt.
Peter P. Rother

Ergebn 1s

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Armin Harich	Swing Stratus 2	999
2.	Stefan Seibel	Gingliders Boomerang	842
2.	Christian Müller	Apco Allegra	655
4.	Stefan Thieser	Apco Bagheera	645
5.	Peter Jung	Swing Startus 2	584



Fliegen in Thüringen

OSTTHÜRINGER GLEITSCHIRMSCHULE
LEUTENBERG

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

Rosenthaler Str. 25 • 07338 Leutenberg
Tel.: 03 67 34/3 03 57 Handy: 01 71/5 14 27 82
4://www.OstthueringerGleiteirm9hule.de OstthuringerGleitschirmschuleet-online.de

NE WS; Ab sofort UL-Ausbildung
zum Motorschirmfliegen

()He Sie endHcli Km leg in der Thermik fEiegen?

Individuelle Betreuung von slowenisch/deutschem Duo, flexible Auswahl der Fluggebiete, gemeinsame Streckenflüge mit Funkunterstützung, Weiterbildung mit Wettkampfpiloten am Tandem, Reisen bis Oktober.

Sllowenrien, auf der sonnigen Sehe der x,11 perl

Golrs Gleitschirm Touren
Tel./Fax: 0711-4870338
www.golis.de

Schlüsselwiesen 19
70186 Stuttgart



Briefing



Geisen startet

Landesmeisterschaft 2000 in Rheinland-Pfalz

Ähnlich wie bei den Gleitschirmfliegern wurde auch hier die Teilnahme nur zurückhaltend geübt. »Alte Hasen« (nur wenige flogen mit) kamen um zu schauen, was so in der Szene los ist. Die Lust, sich im Wettkampf zu bewähren und zu siegen ist deutlich gedämpft. Zu oft haben die professionellen Zuschauer ein oder mehrere Wochenende verschenkt bzw. fliegerisch nicht nutzen können. Der Beweis wurde auch prompt geliefert. Am 1. Tag, 27.05.00 gab's erst Regen, dann viel Wind, dann die Absage des ersten Durchgangs und schließlich nach 18:00 h gingen einige Freiflieger auf Strecke und flogen fast im Geradeausflug 50 Km Strecke u. mehr!!! Am 2. Tag, 28.05.00 war es fast ähnlich, nur der Wind war auch abends noch zu stark.

Nun sollte es der dritte Tag (1. Durchgang) richten und die ersten ersehnten Punkte bringen. Er hielt was er andeutete aber nicht versprach. Die Bedingungen waren schwer. Das »weite Ziel« Burgen mit 45 Km schien außer Reichweite, denn das Einparken im dynamischen Aufwind in Serrig kostete Kraft und prüfte die Geduld aller Teilnehmer. Sehr spät ließ die Wolkendecke die Sonne ins Tal und hob nach und nach die im Soaren geprüften höher und höher bis schließlich die ersten sich davon machten. Harald Zimmer kam als Titelverteidiger als Einziger ins Ziel. Fredi Huber und Markus Ott kamen kurz vor dem Ziel zu Boden. Die Verfolger setzten sich wie eine Perlenkette nach und nach auf die Wiesen. Die Wertung des 1. Durchgangs:

1. Harald Zimmer, 2. Markus Ott, 3. Fredi Huber, 4. Peter Müller, 5. Stefan Lehnert.

Am vierten Tag (2. Durchgang) war natürlich die ganze Aufmerksamkeit dem führenden Trio gewidmet. Start mit »Open Window« und immer weiter verschobener Öffnungszeit ließ die Verfolger unruhig werden. Wann und vor allem wie geht es endlich ab und nach oben? Wer wird als erster starten? 7/8 Bewölkung, fast totale Abschirmung, die Vorfleger hoffnungslos zu tief um dem Kampf um Punkte zu beginnen. 14:14 probierte es Markus Ott. Er wurde für diesen »Frühstart« nicht belohnt. Landung nach kurzem Flug. 15:21, Dr. Wolfgang Briegleb unser 72-jähriger Senior erlitt das gleiche Schicksal. Nun, 15:29 Theo Geisen spürt die ernst zu nehmende Thermik und startet entschlossen. Er ist der Erste mit permanen-

tem Steigen und dann kamen sie nicht schnell genug bei: 15:33 Fredi Huber, 15:35 Hermann Justen, 15:36 Bast Wegerhorst, 15:36 Oliver Schmidt, u.s.w. Harald Zimmer taktierte zu lang. Die Folgeablösungen verebten und er hatte sichtlich Mühe über die Startplatzhöhe zu kommen. Schließlich gelang die Verfolgung von Theo Geisen, der 18 Min früher startete aber schon schier uneinholbar weit weg war. Der »Thermik-Motor« fiel fast gleichzeitig für alle aus und der Tag war gelaufen.

Der fünfte Tag verkam zu einer Auf- und Abbauübung, denn Gewitter umzingelten den Raum Neumagen-Dhron der für diesen Tag als Startplatz dienen sollte. Für den sechsten Tag war die Wetterprognose schlecht und so war die Wertung nach 2 gültigen Durchgängen auch der Endstand.

Peter P. Rother

Ergebnis

- EH=**
1. Theo Geisen
 2. Fredi Huber
 3. Hennann Justen
 4. Harald Zimmer
 5. Bast Wegerhorst

1331

HG Norddeutsche Meisterschaft

Die Norddeutschen Meisterschaften standen dieses Jahr unter einem günstigen Stern. An drei Tagen wurden gültige Wertungsdurchgänge geflogen und immer konnten die Zielrichter Piloten begrüßen, die die gestellte Aufgabe erfüllt haben. Wie jedes Jahr wurde die Meisterschaft mit UL- und Windschlepp durchgeführt. Turmlose, Starrflügler und konventionelle Drachen sind gemeinsam auf der Grund-

lage von unterschiedlichen Bewertungsfaktoren gewertet worden. Der Donnerstag begann mit schwachen Bedingungen. Andreas Gidde und Bernd Hoyer konnten sich bei niedriger Basis und teilweise 8/8 Bewölkung auf Nordkurs in das 28 km entfernte Ziel Flugplatz Pinnow retten. Der Freitag

verlangte den Teilnehmern mit sehr

turbulenten Bedingungen beim Start alles Können ab und der Vorrat an Sollbruchstellen ging gefährlich schnell zur Neige. Dirk Postulart ist es als einzigem gelungen, die 64 km zum Flugplatz Güstrow zu bewältigen.

Der letzte Durchgang wurde zum Flugplatz Perleberg geflogen, wo sich am Ende des Tages Andreas Gidde, Peter Sporleder, Dirk Postulart und Horst Efftinge zufrieden in den Armen lagen. Wegen einer für den Nachmittag angekündigten Kaltfront wurde am Sonntag kein Durchgang mehr

geflogen, sondern Dirk Postulart als neuer Norddeutscher Meister gefeiert. Andreas Gidde und Bernd Hoyer wurden als die Nächstplatzierten auf dem Treppchen mit Sekt geduscht. Als Dank für die aufopferungsvolle Unterstützung bei dieser organisatorisch aufwendigen Veranstaltung mit zwei Winden und drei ULs wurde unter den vielen Helfern ein von Bräuniger gespendeter Gutschein für ein Vario verlost.

Ergebnis

Platz	Name	Gerät	Punkte
1	Dirk Postulart	Ghostbuster	441
2	Andreas Gidde	ESC	417
3	Bernd Hoyer	Milan Racer	381
4	Herbert Drees	Laser	362
5	Peter Sporieder	Twister	343
6	Johann Kenst	Topless	333
6	Helmut Wilms	Xtralite	333

Durchgang mehr geflogen, sondern Dirk Postulart als neuer Norddeutscher Meister gefeiert. Andreas Gidde und Bernd Hoyer wurden als die Nächstplatzierten auf dem Treppchen mit Sekt geduscht.

Als Dank für die aufopferungsvolle Unterstützung bei dieser organisatorisch aufwendigen Veranstaltung mit zwei Winden und drei ULs wurde unter den vielen Helfern ein von Bräuniger gespendeter Gutschein für ein Vario verlost.

ez21112

&Siar

Jetzt probefliegen !

www.sunslide.de
sunslide@t-online.de
tel. 08374-588895
fax 08374-588894



Stellenanzeige

Wir, der Deutsche Hängegleiterverband e.V. in Gmund am Tegernsee, wollen unseren Mitglieder-Service verstärken und suchen baldmöglichst

einem Sachbearbeiter/in

Sie haben eine abgeschlossene kaufmännische Ausbildung, gute PC-Kenntnisse (MS-Office) und arbeiten in unserer Geschäftsstelle mit einem jungen Team zusammen, gerne auch als Berufsanfänger.

Wenn Sie daran Freude haben, in kollegialer Atmosphäre flexibel und selbständig zu arbeiten, senden Sie uns bitte Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen an:

Deutscher Hängegleiterverband e.V.
z. Hd. Herrn Tänzler
Postfach 88, 83701 Gmund am Tegernsee

Kalender 2000 Weiterbildung / Reisen

Jede Woche:

A-Schein / SOPI-Kurse

Incl. Wettergarantie!

Höhenflugkurse

Incl. Wettergarantie!

Grundkurse

Incl. Wettergarantie!

oP

Kalender kostenlos anfordern 13. BLUESKY

Talstritten 49/1,4-9920.53cm 1435°04842 5176 • http://www.bluesle-paroglirtimg.com



sm.-
G5 Erste Ostdeutsche Landesmeisterschaft 2000 im Alten Lager bei Berlin

Vom 15.05. bis zum 19.05.2000 trafen sich die Gleitschirmpiloten der 5 neuen Bundesländer und Berlins, um den ostdeutschen Landesmeister zu ermitteln. Austragungsort war der Flugplatz »Altes Lager« südlich von Berlin. Eine gute Wahl, wie sich herausgestellt hat. Nur wenige glaubten an die Möglichkeit eines Windenschleppwettbewerbes im Flachland. Zu groß waren die Unwägbarkeiten des Schleppbetriebes. Doch schon bei der Ankunft wurden die Gleitschirmpiloten mit dem Blick auf die Ergebnislisten der in der Vorwoche durchgeführten Drachenlandesmeisterschaft eines Besseren belehrt. Die hatten an 5 Tagen 5 gültige Durchgänge erfliegen. Der Veranstalter, der Drachenfliegerclub, Berlin hatte sich alle Mühe gegeben, den Piloten ein angenehmes Umfeld zu bieten. So konnte jeder Pilot zumindest rechnerisch einen Helfer für sich in Anspruch nehmen. Die Stimmung wurde eher einem Urlaub als dem gewohnten Wettkampfstreß gerecht. Das Flugplatzgelände, dessen Eigentümer der DCB ist, erwies sich als ideal. Der ehemalige Militärflugplatz wurde sowohl in O-W Richtung als auch in N-S Richtung beschleppt. Die Ausklinkhöhen und der sich schnell erwärmende Sandboden machten den Thermikeinstieg einfach. Die Bunkeranlagen, die ehemals MIG 21 und 29 beherbergten boten vor jedem Wetter Schutz. Die Zelte wurden unmittelbar davor aufgeschlagen (kostenlos) und zum allabendlichen Lagerfeuer waren es fünf Schritte. Die sanitären Anlagen des heimlichen Sponsors, der Pension »Zum Strammen Max« durften benutzt werden oder man duschte bei der direkt am Platz befindlichen Kart Bahn. Damit sind die Alternativbeschäftigungen an der Reihe. Die Kart Bahn kann in der Halle oder outdoor befahren werden. Die Betonpiste eignet sich hervorragend zum Inlineskaten und der nächste Badensee liegt in Treuenbrietzen ganz in der Nähe. Naja und geflogen wurde dann eben auch.

Die Teilnehmer kamen vorwiegend aus Berlin, Sachsen und Thüringen. Von den 5 Tagen konnte an den ersten beiden Tagen geflogen werden. Beide Aufgaben führten Richtung Berlin und veranlaßten die Teilnehmer dazu, sich noch einmal mit den luftrechtlichen Bestimmungen zu be-

schäftigen. Am 15.05. brachten die beiden Doppeltrommelwinden schnell alle Piloten in die Thermik. Zu leisten war ein Zielflug über 26,9 km Die vorausfliegenden Piloten Thomas Stöwe (Flight Design A5) und Sascha Schlösser (XiX Top 2) können zwar nach dem Startbart in einer Waldbrandthermik wieder aufdrehen, standen dann aber ca. 500 m vor dem Ziel, dem Flugplatz Schönhagen. Von dort aus konnten sie den Zieleinflug der 3 Piloten Olrik Menzer (Airwave XMX), Dieter Münchmeyer (Advance Omega 3) und Berthold Fuchs (Firebird Booster) beobachten. Die übrigen Piloten erreichen nicht die Nähe des Zieles.

Der 16.05. brachte die Entscheidung. Zu fliegen war ein Zielflug mit einem Wendepunkt über 35,2 km vom Alten Lager über die Kirche Schöneweide nach Trebbin. Diese Aufgabe bewältigte Sascha Schlösser (XiX Top 2) als erster und schnellster Pilot. Mit einem Steigen von 13,5 m/s am Windenseil war die Entscheidung zum Ausklinken nicht schwer, ein solcher Bart sollte sich auch für die übrigen Teilnehmer den ganzen Tag lang nicht mehr finden. Mit Ausdauer erreichten noch Hartmut Marx (Perche Aerologic) und Thomas Stöwe (Flight Design A5) das Ziel. Olrik Menzer, der bis dahin den Wettkampf anführte, fand als einziger auch nach 6 Windenstarts keinen Thermikanschluß und fiel leider gnadenlos zurück. Der 3. Tag wurde wegen einer Gewitterfront abgesagt und flieg-

bares Wetter stellte sich auch nicht wieder ein. Sascha Schlösser ist damit der erste ostdeutsche Landesmeister und hoffentlich nicht der letzte. Dem DCB gebührt großes Lob für die Organisation und der Firma Bräuniger für die gestifteten Gutscheine.

Resümee:

Es lassen sich an der Winde sehr selektive Wettkämpfe mit anspruchsvollen Aufgaben fliegen. Kein Neufünfländer sollte mehr gezwungen sein, bei der Landesmeisterschaft der Hessen, Baden - Württemberger oder Bayern mitzufiegen. Nach einer Woche Altes Lager weiß man, wie sich eine MIG 21 fühlt.

Ergebnis

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1.	Sascha Schlösser	XiX Top 2	1455
2.	Dieter Münchmeyer	Advance Omega 3	1299
3.	Thomas Stöwe	Flight Design AS	1170
4.	Berthold Fuchs	Itosier	1090
5.	Olrik Menzer	XMX	1017

HG Ostdeutsche Landesmeisterschaften

Für einen Bericht über die Ostdeutschen Landesmeisterschaften braucht man in der Regel folgende Stichwörter; Ruhpolding - Regen und man schaut im Thesaurus nach einen Synonym für Regen. Doch diesmal

Der Veranstalter wollte diese Regel durchbrechen und so wurde als Austragungsort das Heimatgelände des Berliner Drachenfliegerclubs gewählt. »Altes Lager« liegt ca. 60 km südlich von Berlin.

Auf diesem alten Militärflugplatz, sind ohne Platzprobleme Windenschlepp und UI - Schlepps möglich. Insgesamt standen während des Wettbewerbs zwei Winden und Trikes zur Verfügung.

Ergebnis

Im Vorfeld entschloß man sich den Wettbewerb über 5 Tage durchzuführen und das Wochenende eventuell als Ausweichtermin zu nutzen, damit man wenigstens 2 Wertungsdurchgänge zustande kommen, man wollte vermeiden das wie im letzten Jahr keine Landesmeisterschaft zustande kommt bzw. ins Wasser fällt.

23 Piloten nahmen sich auch die ganze Woche frei und kampierten entweder auf den Gelände bzw. pendelten nach Hause, Die Pilotensprecher legten als erste Aufgabe einen 37 km Zielflug fest und bewiesen hier eine glückliche Hand. Da jeder seine eigene Wettertaktik hatte und ausreichend Schleppkapazität zur Verfügung stand, gab es während des Startfensters absolut kein Gedränge. 6 Piloten standen nach ca. 1 Stunde im Ziel. Detlef Hahn mit einen »Early Bird« Bonus und Henry Maek als schnellster (36 km/h) lagen Punktgleich an der Spitze.

Am zweiten Wettbewerbstag wurde als Aufgabe eine 26 km Ziel-Rück Strecke nach Treuenbrietzen ausgeschrieben, um den angekündigten Überentwicklungen zu entgehen, wurde das Startfenster sehr früh gewählt. Eine riesige Abschattung versperrte den Rückweg so dass das Hauptfeld sich ziemlich geschlossen an der ersten Wende wiederfand. Konrad Lüders der übrigens das morgendliche Briefing mit Geigenklänge einleitete, schob sich dadurch ein paar Punkte weiter nach vorne, so dass es ein **neues** Spitzenduo Konrad Lüders / Henry Maek gab.

Normalerweise hören die Ostdeutschen Meisterschaften nach dem zweiten Tag auf, doch es sollte noch weitergehen.

Die Prognose war für den Mittwoch besser, so das ein 44 km Ziel - Rück nach **Niernegk** ausgeschrieben wurde. Der Wetterbericht sagte lokale Wärmegewitter voraus, deshalb wurde das Startfenster schon ziemlich früh geöffnet. Alle Piloten wählten die südlichere Route, bis auf Henry Maek, der es nördlich probierte. Der große Pulk schaffte auch die Wende, aber der Rückweg wurde dann von einen Gewitter über den Platz mit großer Abschattung versperrt. Durch die nördliche Route umflog Henry **Maek** weiträumig das lokale Gewitter und konnte als einziger die Tagesaufgabe erfolgreich vollenden.

Zum Briefing am Donnerstag waren die Teilnehmer verunsichert, heute stand schon wieder ein Wertungstag in Haus, was sollte man morgen machen? ^F inanztechnisch war man von max. 4 fliegbaren Wertungsta-

gen ausgegangen.

Die Abstimmung ergab, sollte morgen fliegar sein, zahlt jeder seinen Schlepp aus seiner eigenen Tasche.

Die heutige Aufgabe bestand wieder in einer Ziel-Rück Aufgabe. Peter Hoffman entwickelte Ehrgeiz und es trennten ihn zum Schluß nur noch 3 km von der Vollendung der Tagesaufgabe. Da der Führende über eine Platzrunde nicht hinaus kam, konnte Konrad Lüders seinen Abstand auf 65 Punkte verringern.

Sollte Freitag der 5. Wertungstag werden? Der Wind war ziemlich stark, nach einem Probeschlepp und heftig geführten Debatten (es ging ja um den ersten Platz, bzw. Platzverbesserung) wurde ein Zielflug angesetzt. 26 km nach Straach lautete die Aufgabe. Henry Maek entschloß

sich zu einem frühen Start am UL. Später waren die Bedingungen für einen UL-Schlepp nicht mehr ausreichend, zuviel Sollbruchstellen wurden geknackt und auch Michael Fechner als UL-Schlepppilot hatte keine große Motivation mehr, zu anstrengend waren die Schleppbedingungen. Die Windenschlepppiloten freuten sich über die Ausklinkhöhen, die über der festge-

setzten UL-Schlepphöhe von max. 500 m lagen.

Fast zeitgleich kamen die ersten Piloten in Straach an. (Henry Maek, Michael Serner, und Detlev Hahn). Am Landplatz wurde nun gerechnet, geschätzt und spekuliert. Auch Olga Lüders schaffte das Ziel, sie sorgte für große Aufregung als ihr Drachen in ca. 300 m fast tuckte. Eine Hand befand sich schon am Griff zur Reserve als der Drachen sich wieder fing.

Als sie sicher am Boden stand, war ihre Freude zweifach groß, Ziel geschafft, kritische Situation gemeistert und am Ende Platz als einzige weibliche Teilnehmerin.

Durch die vereinfachte Auswertung konnte noch am gleichen Abend die Siegerehrung stattfinden. Die Erstplatzierten konnten sich über High-Tec Fluginstrumente der Firma Bräuniger freuen.

Platz	Fliege	Verein	Punkte
1.	Henry Maek	SGS Segeletz	1585
2.	Konrad Lüders	LSV Crawinkel	1466
3.	Michael Serner	Cottbus	1322
4.	Detlev Hahn	DCB Berlin	1319
5.	Eckhardt Reimann	DCB Berlin	1072

215 Ellii" «1111

CENTURION
00-M11.N7

Vollgedert zum Erfolg

Sehr gelegen kommt Judith

Dörflinger das Sponsoring durch den schwäbischen High-Tech Bike Hersteller CENTURION. Um sich für die laufende Wettkampfsaison körperlich fit zu halten, wird die Nationalmannschaftspilotin nun auf dem Full-Suspension Streckenkilometer sammeln. Nach dem Gewinn der Damenwertung der Bavarian Open 2000 ist die WM-Zweite für die Europameisterschaft in Garmisch (27.07.-13.08.00) außerordentlich motiviert.

HG

25. Hessischen Meisterschaft

Zum 25. Mal treffen wir (hessische und weniger hessische Drachepiloten) uns zum Wettbewerbsfliegen.

Seit über 20 Jahren machen wir das in Kärnten und seit acht Jahren in Greifenburg. Und nicht nur durch diesen weit entfernten Ort unterscheidet sich unsere Landesmeisterschaft von den anderen: Wir fliegen immer eine ganze Woche lang und vor allem mit einer bunt gemischten, gut gelaunten, und recht großen Fliegertruppe. Auch dieses Jahr ist die Hessische wieder bestens frequentiert: 67 Teilnehmer, davon 4 Mädels, 2 Starrflügelpiloten, und etwa 30 Drachenflieger mit Turmgeräten und 30 mit turmlosen Zeug.

Zum Auftakt ist leider das Wetter nicht auf unserer Seite, so dass nur eine Miniaufgabe angesetzt wird: Radlberger Alm und zurück. Wer früh genug startet, wird wenigstens nicht am Startplatz nass, sondern erst unterwegs...ganz trocken bleibt kaum jemand, aber über 20 Piloten erreichen völlig erstaunt das Ziel - Schnellster ist mal wieder 011i. Ein wirklich merkwürdiger Durchgang, (der dann aber doch nicht gewertet wird)..

Auch der nächste Tag bringt eindrucksvolles Wetter, plötzlichen Wechsel zwischen trübstem Regenhimmel und Sahne-Streckenfliegerwölkchen. Letztlich haben wir es dann aber doch nicht mit den vorrausgesagten Schauern zu tun, sondern mit ganz gewöhnlichem Dauerregen. Also leider kein Durchgang.

Dritter Tag, magere Bedingungen und ein kleiner 400 Punkte Durchgang im Drautal. Leider niemand im Ziel, Walter fliegt am weitesten, gewinnt den Tag vor Jethro, mir und 011i.

Tag 4: Streckenwetter! Frische Rückseitenluft, leichte Nordströmung, Basis bis 3000m. Der Tag bietet an die zehn Stunden Thermik... ein Segelflieger macht vormittags ein prima Schauprogramm, ganz knapp überm Startplatz: Vorsichtige Charaktere ziehen einige Mal schon den Kopf ein! Unsere Aufgabe ist lang und anspruchsvoll: Zwickenberg, Windische Höhe und Schloss Stein: das sind 114 km, gespickt mit einigen Knackpunkten! Und hier trumpft Corinna das erste Mal richtig auf:

Als einzige erreicht sie das Ziel! - eine Superleistung bei den heftigen und turbulenten Aufwinden, dementsprechend fertig ist sie auch nach

der Landung. Alle anderen müssen »zu den Kühen« (= außenlanden). Nicht weil das Thermikende erreicht wurde, sondern wohl eher, weil vorher die Nerven oder die Muskeln schlapp gemacht haben... Nächster Tag und wieder eine Standardaufgabe: Von der Emberger Alm nach Irtschen, dann Kleblach, Egg und wieder nachhause, knapp über 60 km. Leider macht sich im Tal eine Abschattung breit, dadurch ist die Thermik schwach, klein, eng und schwierig zu finden. Peter Ripper fliegt mutterseelen-alleine auf der südlichen Talseite und landet kurz vor der zweiten Wende. Alle anderen nehmen die Standardroute auf der »normalen« Talseite, drei Piloten schnappen sogar die zweite Wende: Jürgen Krause, 011i und vor allem wieder unsere Weltmeisterin Corinna. Ihr zweiter Tagessieg;.. die »Kleine« zeigt uns allen wie man/frau richtig fliegt!

Samstag ist der letzte Durchgang angesetzt, und wie schon sooft wollen wir einen Zielflug zum Ossiacher See machen. Leider beginnt es dort im Osten gewittrig zu werden, so dass wir die Aufgabe verkürzen und sehr früh starten: Zielflug Windische Höhe - 33 km. 3 Piloten erreichen das

Ziel, Walter Schurr in Superzeit, Corinna ist fast genauso schnell, ich krieche gerade noch so hinterher und Jörg Bajewski verzichtet dann wegen Niederschlag auf seinen Endanflug in die Zielwiese. Damit ist der sportliche Teil wieder über die Bühne.

Das Wetter war dieses Jahr eher unterdurchschnittlich, dadurch gab es viele Außenlandungen, trotz-

dem: Jeden Tag konnte man fliegen, wir hatten viel Spaß in der Luft und am Boden und eine kleine Sensation; »Der« Sieger ist eine junge, motivierte, glückliche und strahlende Dame:

Corinna Schwiegershausen. Sie fliegt so souverän und nervenstark wie nie und hat den Sieg wirklich verdient.

Zweiter wird meine Wenigkeit, Jörg Dritter und 011i Vierter und Stefan Boiler ist Fünfter. Allesamt sind (aktuelle oder ehemalige) Ligapiloten. Da zeigt sich doch sehr deutlich, wo man richtig fliegen lernen kann! Aber neben dem sportlichen Teil gibt es aber auch die andere Seite, und die ist mindestens genauso anstrengend: Abendliche Jause beim Most, Blasmusik und Trachtengruppe auf dem hessischen Abend, Grillerei und Ziehharmonika, Zappa-Revival-Band in Greifenburg oder Lagerfeuertemü-

Ergebnis HG

Platz	Name	Fluggerät	Punkte
1	Schwiegershausen Corinna	Moyes Litespeed 4	2163
2	Etz Lukas	Bautek Twister	1891
3	Bajewski Jörg	Aeros Steati 14 KPL 2	1793
4	Barthelmes Oliver	Moyes Lite Speed	1685
5	Boiler Stefan	Bautek Twister	1648

FLUG-FIEBER?

D-07743 JENA
Tel, (0 36 41) 82 59 00
www.jenair.de



PARAGLIDING
JEN AIR
GLEITSCHIRMKURSE UND -TOUREN FLYERSHOP · ONLINE-VERSAND

wettbewerbs

lichkeit bis halb vier nachts, weiter geht's mit einem Ziellandewettbewerb am Sonntagfrüh um 9 Uhr (inkl. mittlerem Kopfschmerz) und dann noch die Siegerehrung mit anderthalb Stunden Programm, kilowise Pokale, Urkunden und haufenweise Präsente. Viele davon sind für unseren Kurt (Luther). Minutenlang wird er beklatscht, beschenkt und gefeiert. Schließlich ist er zum 25. Mal dabei und hat auch dieses Jahr wieder einen prima Wettbewerb veranstaltet. Dieses Jahr hat er sogar noch GPS Auswertung und eine Turmdrachen Wertung auf die Beine gestellt. Und damit verabschiedet er sich jetzt von der »Hessischen«. Deshalb noch mal von hier:

Lieber Kurt!

Vielen, vielen Dank für Dein Engagement, für die gute Stimmung die Du verbreitest und für alles, was Du für uns und unseren schönen Sport getan hast. Ich hoffe, du bleibst so, wie Du bist...

Lukas Etz

reich zwischen Emberger und Radlberger Alm. Der Junior-Challenge erfahrene Jan Scholz aus Gießen wurde seiner Favoritenrolle gerecht und pilotierte seinen Firebird Rocket zum ersten Tagessieg, knapp gefolgt von Reinhard May aus Eschwege auf einem Nova Krypton. Im zweiten und dritten Durchgang wurde es zwischen den beiden international wettkämpferfahrenen Piloten Reinhard May und Andreas Schubert auf Firebird Matrix (DHV 1-2) recht spannend. Zwei Tagessiege von Schubert mit einem original DHV 1-2er

ließen den Punktevorsprung von Reinhard May auf drei Punkte schmelzen. Im Endanflug überholte der 1-2er bei thermischer und turbulenter Luft sogar den Watkampfhochleister, der nach zahlreichen Klappern einige Höhe verlor und nicht mehr voll beschleunigt werden konnte. Schubert nach diesem Endanflug: „In den ganzen Jahren war es nie so knapp und unglaublich! Das Sicherheitspotential, der gewaltige Geschwindigkeitsbereich und das verringerte Kurvensinken der diesjährigen Generation von 1-lern machen den Flugsport auch im Wettkampf endlich sicher!“ Knapp hundert Kilometer in drei Durchgängen zeigen, daß die Hessische vom Wetter nur so gut war, wie ein einziger Tag im letzten Jahr, als über 300 Kilometer geflogen wurden. Dennoch war es ein sicherer und unfallfreier Wettkampf ohne Abstürze, der allen viel Spaß machte. In der Sportklasse konnte der Rhöner Harald Both auf einem Swing Arcus vor seinem Vereinskollegen Konrad Reith, Firebird Matrix den ersten Platz und immerhin 18. Platz in der Gesamtwertung belegen und ist somit der erste Hessenmeister mit einem 1er! Bei den hessischen Gleitschirmdamen siegte Christa Wehner nach erfolgreich absolvierter 50 Kilometer Strecke. In der Sportklasse debütierte die erst 18jährige Ina Rohde aus Poppenhausen/Wasserkuppe zur ersten Hessenmeisterin! Allen Gewinnern herzliche Glückwünsche und weiterhin viele schöne und unfallfreie Flüge!

Ergebnis Hessen GS

Platz	Name	Gerät	Punkte
1	May Reinhard	Nova Krypton	1678
2	Schubert Andreas	Firebird Matrix S	1675
3	Scholz Jan	Firebird Rocket	1599
4	Dajek Ulrich	Advance Signa 4	1496
5	Bernhard Markus	XIX Top 2	1272

GS

Hessische Meisterschaften

Ganz im Zeichen der Flugsportler aus der Rhön stand die vergangene 25. Hessische Meisterschaft im Gleitschirmfliegen in Kärnten.

Eine große Anzahl von mehr als 40 Gleitschirmpiloten aus Hessen und anderen Bundesländern fand sich vom 29.05. - 06.06. in Greifenburg im Oberen Drauf31 ein, um ihre Meistertitel zwischen Emberger Alm, Weißensee, Oberdrauburg und dem Goldeck auszufliegen. Während am ersten Tag die heiße Luft bei zu schwachem Hochdruckeinfluß für einen Durchgang zu schnell gewitrig wurde, entschied sich die souveräne Wettkampfleitung unter Thomas Deibele am zweiten Tag dem pädagogischen Auftrag gerecht zu werden, auch die Wettkampfeulenge ganz zärtlich an die ersten Streckenflüge heranzuführen. Es kam zu einem kleinen Durcr gang in dem vom Talwind am wenigsten gestörten Talbe-

Ulrich Kroll

I MPRESSUM

Herausgeber:
Deutscher Hängegleiterverband e.V. (DHV) im DAeC.
Fachverband der Drachenflieger und Gleitsegler in der Bundesrepublik Deutschland,
Postfach 88,
83701 Grund am Tegernsee
DHV homepage:
http://www.Chv.de
e-Mail DHV:
dhy@dhy.de

Telefon-Nummern
Mitgliederservice/
Versicherung
08022/9675-0
e-mail: initgliederservice@dhy.de
Ausbildung
08022/9675-30
e-mail: ausbildung@dhy.de
Sport
08022/9675-50
sport@dhy.de
Betrieb/Gelände
08022/9675-10
e-mail: gelaende@dhy.de
Technik
08022/9675-40
e-mail: fechnik@dhy.de
filifentlichteitarbeit
08022/9675-62
e-mail: pr@dhy.de
Fax 08022/9675-99

Redaktion:
Klaus Tänzler (verantwortlich),
Sepp Gschwendlner
Benedikt Liebermeister
Gestaltung und Anzeigen
Renate
Erscheinungsweise:
5 Ausgaben pro Jahr
Preis: Im Mitgliedsbeitrag des DHV enthalten.

Anzeigen: Bedingungen und Anzeigenpreise bei der DHV-Geschäftsstelle erhältlich.
Haftung: Die Redaktion behält sich die Kürzung von Leserbriefen und Beiträgen sowie die redaktionelle Überarbeitung vor. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bilder überhmen Redaktion, DHV und Verlag keine Haftung.

Druck und Repro:
Mayr Miesbach
Am Windfeld 15
83714 Miesbach
Papier: Biomatt chlorfrei
Auflage: 32.000
Titel: Harry Buntz

termins

Gleitschirm

Deutsche Gleitschirmliga 2000

ewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
Liga 3 - Pre-PWC - Lechtal Open	31.05. - 04.06.00	kein Ausweichtermin	Bach
Liga 4 - German Open	06.06. - 12.06.00	kein Ausweichtermin	Greifenburg

Landesmeisterschaften und German Open

Bewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
Hessen	28.05. - 03.06.00	kein Ausweichtermin	Greifenburg
German Open*00	06.06. - 12.06.00	kein Ausweichtermin	Greifenburg

German Cups und Junior&Ladies Challenge

Bewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
German Cup 4	24.06. - 25.06.00	01.07. - 02.07.00	Hochfeltn/Berchtesgaden
German Cup 5	offen	offen	Greifenburg
Junior&Ladies Challenge	01.07. - 08.07.00	offen	Greifenburg

Wettbewerbe mit Teilnahme - offizielles DHV - Team

ewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
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 08022/9675 - 50 Ausschreibung
LM - Hessen	Kurt Luther Tel.: 06172/42508
LM - Ostdeutschland	Wilfried Kuck, Tel.: 030/39104907 oder e-Mail: w_kuck@compuserve.com
LM - Rheinland Pfalz Boni Herchen	Tel.: /Fax 02608/393 Rother.PeterP@t-online.de Ausschreibung
LM - Bayern & Baden Württemberg	DFC Achenal Tel.: 08641/598428 Ausschreibung-download Organisation vor Ort: Tel.:08821/18853 DHV Tel.: 08022/9675-50
EM	DHV Tel.: 08022/9675-50
Organisation vor Ort	08821/18853

Sonstige Wettbewerbe und Veranstaltungen

Bewerb	Termin
freex-Wallberg-Cross-Country	01.04. - 15.07.
Gay*Para-Delta-Treffen	01.07. - 08.07.
Velüns-Schmittentpokal	06.07. - 09.07.
Testival in Dorfgastein	08.07. - 09.07.
Gleitschirm SM Einzel	08.07. - 12.07.
Sky Watet Show 2000	15.07. - 16.07.
3.Moselcup	04.08. - 06.08.
Viiildkogelpokal	05.08. - 06.08.
AEROS Fun Cup	11.08. - 13.08.
Drachentwettbewerb	12.08. - 15.08.
Stadtfest Dresden	18.08. -20.08.
Berchtesgadener Flugtage	19.08. -20.08.
Red Bull Fertige	25.08. - 27.08.
18.Barenpokal	26.08. - 27.08.
Fly In 2000	08.09. - 10.09.
Buchbergfest	16.09.
Ortenaupokal	16.09. - 17.09.

Wettbewerbsort

Wallberg
Stubaital
Saalfelden
Dorfgastein
Meiringen
Montreux
Burgen/Lasserg
Bromberg (A)
Salzkammergut
Diedamskopf/Bregenzeralp
Dresden
Berchtesgaden/Jänner
Villeneuve (CH)
Bad Herrenalb-Althof
Perugia
Buchberg
Berghaupten

Veranstalter/Informationen

Richi Brandt Tel.: 08021/909785 http://wifw.gleitschirm.de Tel.: 0031/492/592327 www.kronline.at/hanstrommer
Flugschule Salzburg, heloutsobek@telecom.at SHV, Tel.: 0041/1/3874680 gyfarina@dplanet.ch www.thermik4U.de
Flugschule Pinzgau, Tel.: 0043/6566/8207 sunglide@t-online.de markus.moosbrugger@aon.at top gliders, 0351/4940351
mifi.acrovortigo.ch Althofdrachen, Tel.: 07152/72274 Tel.: 0039/75/8004005, info@umbriafiere.it Flugschule Salzburg, Tel.: 0043/6317/6300
Ortenauer Drachen-und Gleitschirmflieger, Peter Klirmsch Tel.: 07823/2284

Drachen

Deutsche Drachenliga 2000 (A)

Bewerb	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

Bewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
Württemberg	22.06. - 25.06.00	kein Ausweichtermin	Kandel
Rheinland Pfalz	27.05. - 28.05.00	01.06. - 04.06.00	Neurnagen/Riol/Serrig
hessische - UL Schlepp	20.05. - 21.05.00	22.06. - 25.06.00	Flugplatz Lauterbach
Norddeutsche	01.06. - 04.06.00	kein Ausweichtermin	Neustadt-Glewe
Hessen	28.05. - 03.06.00	kein Ausweichtermin	Greifenburg
Bayern	01.06. - 04.06.00	offen	Ruhpolding
German Open	29.07. - 06.08.00	kein Ausweichtermin	Kössen

Liga-B und Junior&Ladies Challenge

ewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
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

Bewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
Vor- WM in Spanien	25.06. - 08.07.00	kein Ausweichtermin	Algodonales
EM in Österreich	10.07. - 22.07.00	kein Ausweichtermin	Gnadenwald
Damen WM	18.06. -30.06.00	kein Ausweichtermin	Boeotia-Griechenland

Organisatoren HG

German Open	DHV - Lukas.Etz@t-online.de
LM - Hessen / UL Schlepp	Kurt Luther Tel.: 06172/42508 / Kaltenhofer@t-online.de
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	Hermann.justen@t-online.de Rother.PeterP@t-online.de
LM - Bayern	Dieter Kamml (DCB Ruhpolding) dk@best.baynet.de
LM- Norddeutsche / Mitte	Gerd Olbinsky, Olbinsky@t-online.de

Das DHV-Versicherungsprogramm

für Hängegleiter und Gleitsegel

(für UL im Internet www.dhv.de oder bei der DHV-Geschäftsstelle)

Stand: 1.7.2000, Versicherer: Gerling Köln

Halterhaftpflicht

- für nichtgewerblich genutzte Hängegleiter und Gleitsegel (Hauptvertrag)
- für Mitgliedsvereine
- für Flugschulen/Fluglehrer
- für Hersteller/Händler
- für Gerätevermietung



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; 3 Mio. DM pauschal für Personen- und Sachschäden. Okay auch in Österreich,

Umfang: Halterschaft für alle Hängegleiter und Gleitsegel des Mitglieds inkl. deren Benutzung durch berechtigte Dritte und inkl. zugelassenem Schleppbetrieb. Keine Gerätekennzeichnung. Keine Geräteanmeldung. Für Versicherungsfälle in Dänemark vorgeschriebene Deckung ohne Mehrprämie.

(02: Kombinierte Halter-Haftpflicht und Passagier-Haftpflicht (CSL))

Deckungssumme: 7,5 Mio. DM pauschal für Personen- und Sachschäden, Okay auch in Österreich.

Umfang Halter-Haftpflicht: wie oben »Halter-Haftpflicht (ohne CSL)« ohne Selbstbeteiligung.

Umfang Passagier-Haftpflicht: Luftfrachtführer, Halter und berechtigter Benutzer.

Jahresprämie inkl. Vers-Steuer
550,- DM

Für alle Mitgliedsvereine
kostenlos

Vereins-Haftpflicht

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

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

Veranstalter-Haftpflicht

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

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

Für alle Mitglieder und
Mitgliedsvereine kostenlos

Gelände-Haftpflicht

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

Umfang: Halter von Hängegleiter- und Gleitsegelgeländen.

Startwinden-Haftpflicht

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.

Startwinden-Haftpflicht

Zusatzdeckung inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
65,- DM

Für alle Mitglieder
kostenlos

Bergungskosten

Deckungssumme: 5.000 DM
Umfang: Suche, Rettung, Krankentransport, notwendiger Rücktransport. Ohne Mehrkosten für Bergung des Fluggeräts.

Schirnpacker-Haftpflicht

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

Umfang: Packer von Rettungsgeräten für Dritte. Fachkunde ist Voraussetzung.

Startleiter-Haftpflicht

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

Umfang: Startleiter mit Luftfahrerschein sowie Beauftragte für Luftaufsicht.

Boden-Unfall für Startleiter

Deckungssumme: 5.000 DM bei Tod
10.000 DM bei Invalidität.

Umfang: Tätigkeit als vom Mitgliedsverein beauftragter Startleiter.

aNale.

Kapital-Lebensversicherung

Versicherungssumme: bis 400.000 DM Prämie nach Alter, kein Risikozuschlag bei nichtgewerblichem Fliegen. Prämienbefreiung bei 50% Berufsunfähigkeit.

Berufsunfähigkeits-Zusatzversicherung

Jahresrente 24%A der Versicherungssumme, maximal 36000 DM Jahresrente. Prämie nach Alter, kein Risikozuschlag bei nichtgewerblichem Fliegen.

Direktinformation bei Gerling, Tel. 069/7567-561 o. 560, Fax 069/7567-542

Deckung. weltweit Europa Deutschland Österreich

4ike Flug-Unfall Tod und Invalidität

Deckungssumme: 5.000 DM bei Tod, 10.000 DM bei Invalidität. Umfang: Verdreifachung möglich. Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderer Sportarten, Straßenverkehr. Arbeitsplatz.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
35,- DM

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
50,- DM

Flug-Unfall nur Invalidität

Deckungssumme: 10.000 DM
Umfang: Verdreifachung möglich. Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderen Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
10,- DM

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
25,- DM

«kt Flug-Unfall Passagier

Deckungssumme: 5.000 DM bei Tod, 10.000 DM bei Invalidität.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
20,- DM

Flug-Unfall Passagier nur in Österreich

Deckungssumme: 550.000 ATS bei Tod und Invalidität.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
72.- DM

Bei Versicherungsabschluss während des Jahres beträgt die Prämie bis zum Jahresende pro Monat 1/12 der Jahresprämie.

Versicherungsanträge bei der DHV-Geschäftsstelle anfordern. Weitere Versicherungen auf Antrag: Fluglehrerhaftpflicht, Boden-Unfall für Mitgliedervereine und Boden-Unfall für Veranstalter.

SeAIR-Design follows Emotion - Pierre Bouillon), fand auf seinen einsamen Biwak Flügen wieder viele Verbesserungen für das Jahr 2000: Profeel „Touch and go“ - Moövy auch für Linkshänder - BumpAir 17 mit DHV Musterprüfung - Eve Top nun Modular - Profeel und Evolution in



jeweils 3 modularen Ausführungen. Top, Bank und Front und natürlich weiterhin als Side - Evolution Light mit zugelassenem 17er Alltag - 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 - SBTAIR Frontontainer, detailverfeinert und komprimiert, die wirkliche Alternative - Top container im Nacken nun in der dritten Generation - die bewährten Rettungssysteme, wahlweise Mitirontcontainer - Packvideo - Moövy Light



- DIW-zugelassene Kindergurtzeuge - Grand Tourisme Rucksack 2000 - alle Gurtzeuge immer komplett - Profeel serienmäßig, auch mit Seitenprotektoren. - Profeel Side in A: Größen...

AEROSPORT
INTERNATIONAL

Partner starker Marken im Gleitschirmsport
Grafen* 26, D-83094 Broneenburg, Tel. +49-8034-1034, Fax 3384
erteilte Info@Aerosport.de

www.Aerosport.de